

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/85654,Strajk-w-lodzkiem-MPK.html>



Centrum Łodzi - początek lat osiemdziesiątych XX w. (fot. Marek Widerkiewicz)

ARTYKUŁ

Strajk w łódzkim MPK

OKRES HISTORYCZNY

(1980-1990) Epoka Solidarności

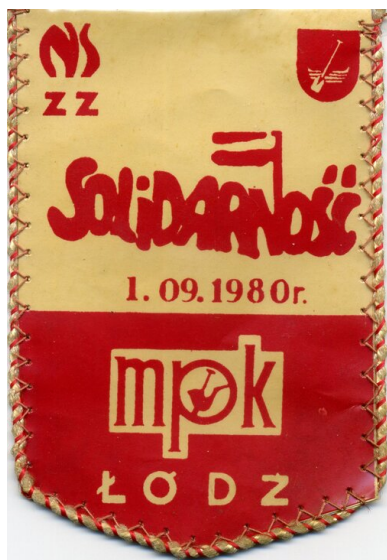
Autor: SEBASTIAN PILARSKI 20.08.2021

Sierpniowy strajk w Stoczni Gdańskiej im. Lenina z roku 1980 otworzył nowy etap protestów społecznych w PRL. Władze skierowały do rozmów ze strajkującymi w Gdańsku i Szczecinie komisje rządowe, mające za cenę ustępstw doprowadzić do zakończenia protestów.

Od 26 sierpnia 1980 r. fala strajków solidarnościowych rozlała się po całym kraju, obejmując m.in. Łódź. Należy przypomnieć, że w „mieście włókniarzy” pierwsze strajki rozpoczęły się 4 sierpnia, jednakże miały one typowo ekonomiczny charakter. Przełomowe znaczenie dla narodzin nowego ruchu związkowego miał strajk, który trwał od 26 do 31 sierpnia w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym.

W zajezdni przy Kraszewskiego

Jako pierwsi (25 sierpnia, godz. 6.00) przerwali pracę zatrudnieni w Zakładzie Transportu i Sprzętu MPK, domagając się spełnienia żądań o charakterze ekonomicznym przekazanych dyrekcji trzy dni wcześniej. Obietnica dyrektora Zjednoczenia Gospodarki Komunalnej przyznania podwyżki w wysokości 500 zł okazała się niewystarczająca, a 26 sierpnia do zajezdni autobusowej przy ul. Kraszewskiego przybyła większość motorniczych tramwajów i kierowców autobusów, którzy uprzednio pozostawili pojazdy w macierzystych zajezdniach. Bez powodzenia podjęto rozmowy z dyrekcją MPK i prezydentem miasta Józefem Niewiadomskim. Strajk stał się faktem, a wieczorem wybrano czternastoosobowy komitet strajkowy z Andrzejem Słowikiem (był wówczas kierowcą autobusu w zajezdni przy ul. Limanowskiego) na czele.



Proporzycyk upamiętniający narodziny „Solidarność” w łódzkim MPK (ze zbiorów IPN w Łodzi)

Komitet ogłosił listę 61 postulatów, solidaryzując się także z protestującymi robotnikami Wybrzeża. Wśród nich znalazły się żądania m.in.: zwiększenia ilości wolnych niedziel dla kierowców i motorniczych, poprawy funkcjonowania zakładowej służby zdrowia i warunków pracy (w tym wymiany przestarzałego taboru i dostępności części zamiennych), określenia zakresu obowiązków służbowych wszystkich pracowników, sprawiedliwego rozdziału premii i nagród.

Znaczenie protestu wiązało się z jego zasięgiem (objął on zdecydowaną większość pracowników) i faktem wywołania paraliżu komunikacyjnego w mieście, przez co informacja o strajku z łatwością dotarła do mieszkańców Łodzi.

Próby złamania strajku

Sytuację panującą w poszczególnych zajezdniach (zwłaszcza przy ul. Kraszewskiego, gdzie koordynowano strajk) starała się kontrolować bezpieka. Z zachowanych dokumentów wynika, że strajkujący w poszczególnych zajezdniach skutecznie zapobiegali próbom podjęcia pracy, co miało miejsce np. 28 sierpnia w zajezdni przy ul. Limanowskiego. Jak raportowano I sekretarzowi Komitetu Łódzkiemu PZPR Bolesławowi Koperskiemu, „przerwy w pracy” nie udało się zakończyć:

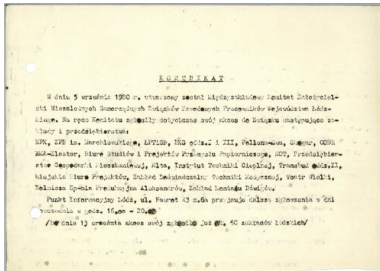
„ze względu na wrogą postawę kierowcy Andrzeja Słowika (przewodniczący KS) i pozostałych członków komitetu strajkowego”.

Nie ulega także wątpliwości fakt, że część protestujących uznawała za sukces wywalczenie podwyżek płac, nie doceniając tym samym szerszego, solidarnościowego znaczenia protestu. Głosy te nie okazały się jednak na szczęście wystarczająco silne (istniała również grupa osób niezdecydowanych), a dominującą postawą była chęć kontynuowania strajku. O determinacji protestujących świadczył fakt, że mieli oni nie wyrazić zgody na wysłanie autobusów po odbiór z kolonii dzieci pracowników MPK. Aparat partyjny i bezpieka określiły tę postawę mianem zacietrzewienia...

Propagandowe kłamstwa

Wiele miejsca strajkujący poświęcali zakłamywaniu istoty protestów przez reżimowe media oraz stosowania blokady informacyjnej uniemożliwiającej ukazanie łodzianom prawdziwego obrazu wydarzeń. Prowadzono

dyskusje na temat artykułu opublikowanego 27 sierpnia w „Głosie Robotniczym” *Przeciwko komu* i na temat braku prawdziwych informacji o strajku w radiu i telewizji. Pojawił się nawet postulat ustalenia nazwiska autora tekstu i zaproszenia dziennikarza na rozmowę z załogą MPK. Następnego dnia z zajezdni przy ul. Kraszewskiego straż odpowiedzialna za bezpieczeństwo strajku usunęła ekipę telewizyjną, która za wszelką cenę chciała nagrać wypowiedzi osób opowiadających się za powrotem do pracy. Z zaniepokojeniem strajkujący przyjmowali pogłoski, że funkcjonariusze MO i SB indagowali i zastraszali członków rodzin uczestników protestów, chcąc w ten sposób doprowadzić do wywarcia presji i przerwania strajku.



**Komunikat o powstaniu
Międzyzakładowego Komitetu
Organizacyjnego w Łodzi (zbiory
prywatne Longina
Chlebowskiego)**

Dyscyplina strajkowa

Trzeba podkreślić, że w zajezdniach protestujący zabezpieczyli we własnym zakresie obiekty przed ewentualną dewastacją i wtargnięciem osób z zewnątrz, zdając sobie sprawę, że działania takie mogły mieć charakter zorganizowanych prowokacji. W kolejnych dniach zaostorzono dyscyplinę poprzez ograniczenie (zwłaszcza przy ul. Kraszewskiego) swobodnego wychodzenia pracowników z zajezdni, nie wpuszczano również osób z zewnątrz. Straż powołana przez komitet strajkowy skutecznie zapobiegała również wnoszeniu na teren zajezdni alkoholu, a kontrolą objęto wszystkich przebywających na terenie zajezdni, w tym członków rad zakładowych i działaczy PZPR, co ze wzburzeniem przyjmowała SB. Pomimo narastającego zmęczenia determinacja załóg nie zmniejszała się i trwały one konsekwentnie przy swoich żądaniach. Warto zwrócić uwagę, że w Łodzi (w odróżnieniu do Gdańska i Szczecina) nie powstał Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, a rolę centrum strajkowego spełniało MPK, co miało wpływ na tworzenie niezależnych struktur związkowych.

Rozpędzona lawina

W ślad za MPK w kolejnych dniach do strajku przyłączyły się inne łódzkie zakłady pracy, m.in.: PKS, ZPB im. J. Marchlewskiego, Zakłady Przemysłu Dzierżyńskiego „Olimpia”, ZPB im. F. Dzierżyńskiego, Przedsiębiorstwo Transportu i Sprzętu Budowlanego i ZPP „Zenit”. W Łodzi, podobnie jak w całym kraju, ruszyła lawina, której komuniści nie potrafili powstrzymać przy pomocy środków stosowanych przy okazji kryzysów społeczno-politycznych wybuchających w poprzednich dekadach. Strona rządowa została zmuszona do wyrażenia zgody na powstanie niezależnych związków zawodowych.

Strajk w MPK zakończył się oficjalnie 31 sierpnia o godz. 19.00 po tym, jak dotarła do Łodzi wieść o podpisaniu w Stoczni Gdańskiej porozumienia z komisją rządową. Ponieważ strajkujący dopuszczali możliwość dokonania przez władze manipulacji, za wiarygodną uznali dopiero informację przekazaną telefonicznie przez wysłannika MPK do Stoczni Gdańskiej, Zbigniewa Rybarkiewicza. Na zakończenie odśpiewano *Mazurka Dąbrowskiego*, a wielu strajkujących nie potrafiło powstrzymać łez szczęścia.

1 września po północy na ulice wyjechały pierwsze autobusy i tramwaje, a życie w mieście zdawało się powracać do normalnego rytmu. Przypomnijmy jednak, że strajki nie wygasły wraz z podpisaniem porozumień sierpniowych. Do licznych protestów dochodziło również w wrześniu. Ogółem pierwszych dni sierpnia do 3 października 1980 r. w województwie miejskim łódzkim strajkowało 65,5 tys. osób w 67 zakładach pracy. To dzięki nim w Łodzi i regionie mogła narodzić się „Solidarność”.



Centrum Łodzi - początek lat osiemdziesiątych XX w. (fot. Marek Widerkiewicz)

COFNIJ SIĘ