

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/sierpień-1980/126799,W-cieniu-Sierpnia80-Strajki-lipcowe-1980-r-na-Wybrzeżu-Gdańskim.html>



W cieniu Sierpnia'80. Strajki lipcowe 1980 r. na Wybrzeżu Gdańskim

ARTYKUŁ

W cieniu Sierpnia'80. Strajki lipcowe 1980 r. na Wybrzeżu Gdańskim

OKRES HISTORYCZNY

(1980-1990) Epoka Solidarności

Autor: ARKADIUSZ KAZAŃSKI 15.07.2026

W województwie gdańskim latem 1980 r. pierwszy strajk miał miejsce w Tczewie. 2 i 3 lipca przerwała pracę załoga Fabryki Przekładni Samochodowych „Polmo”. Z dnia na dzień na ścianie stołówki zakładowej pojawił się cennik z

wyższymi cenami wyrobów garmażeryjnych i mięsnych.

Jak informacja o podwyżkach dotarła do robotników? Wyjaśnia to Mieczysław Śliwka:

„Dowiedzieliśmy się skądś tam, że takie sygnały były, że najprawdopodobniej weszła podwyżka cen na garmaż i artykuły spożywcze w stołówkach zakładowych. [...] Poszliśmy do przewodniczącego [rady wydziałowej], wtedy to się nazywał »mąż zaufania« – na wydziale Tadeusz Landowski to był i mówimy: »Tadeusz idź do góry, do Rady Zakładowej, dowiedz się co jest faktycznie z tymi cenami«. Ale już nikt pracy nie podejmował wtedy, takie niepokoje już były [...] Landowski wrócił z tej odprawy, z Rady Zakładowej. Tam mu kategorycznie zastrzegli, że nie wolno tego nigdzie na tablicach ogłoszeń oficjalnie opublikować, tych cen nowych. Ale mu podyktowali te ceny, więc on na tej kartce sobie spisał wszystko i kto powiesił – ja do dzisiaj nie wiem też. Na tablicy ogłoszeń ktoś tą kartkę z tymi nowymi cenami przywiesił i wtedy się dopiero zaczęło, faktycznie szum się zrobił”.

Konrad Gajewski zanotował skalę podwyżki: „Bigos z 30 zł na 47 zł, golonka z 46 na 84 zł, serdelki z 54 na 81 zł, flaki z 30 na 41 zł, ozorki z 60 na 87 zł, żeberka z 32 na 49 zł oraz wątróbka z 43 na 87 zł” i pierwsze reakcje robotników fabryki:

„Przed tablicą ogłoszeń zaczęły się gromadzić grupy ludzi, oburzenie ogarniało wszystkich, padały przekleństwa [...]. To spowodowało, że ludzie przestali pracować. Przyszedł dyrektor i [I] sekretarz [KZ PZPR], ale ludzie nie wznowili pracy. Stali na swoich stanowiskach, ale obrabiarki były wyłączone”.

Można zadać pytanie: dlaczego kwestia podwyższenia cen garmażu w stołówce była tak istotna? Od razu wyjaśnia to Śliwka:

„Podwyżka była w granicach 50–70 proc., a trzeba wziąć pod uwagę, że bardzo dużo pracowników żywiło się na stołówce zakładowej. Były jeszcze dwa bufety zakładowe (przy Odlewni i na Wydziale PZ), dodatkowo, gdzie szliśmy spożywać śniadanie. I jak było tanio, to człowiek nie brał z domu śniadania, tylko żeśmy sobie kupowali. No i takie podwyżki cen, to od razu mocno by nas po kieszeni uderzyły i dlatego żeśmy postanowili, że nie podejmiemy pracy, dopóki z góry nikt nie przyjedzie, żeby z nami tą sprawę

przedyskutować”.

Wyważona dyskusja

Strajk miał typowy przebieg dla podobnych protestów odbywających się wówczas w innych miejscach kraju. Wybuchł spontanicznie – przynajmniej, jeśli chodzi o postawę robotników. Nie skutkowały prośby kierownictwa fabryki, a potem groźby, żeby zakończyć „rozróbę”.

Do rozmów z przedstawicielami Komitetu Zakładowego PZPR, Rady Zakładowej, dyrekcji, ZSMP, a 3 lipca jeszcze z „przedstawicielami jednostek zwierzchnich” – strajkujący wytypowali swoich trzech przedstawicieli, w tym Zdzisława Stachowicza, choć postulaty prezentowali też na zasadzie „głosu z grupy”:

„To nie były negocjacje, to się odbywało na wiecu, w narzędziowni. Z całego zakładu naschodziło się »kupę narodu« i kto miał ochotę, to mówił. I oni [kierownictwo zakładu i aktyw partyjny] to wszystko wysłuchiwali i zapisywali”

– przekonywał Śliwka. Według tej relacji, rozmowy przebiegały w sposób raczej spokojny i miały charakter „wyważonej dyskusji”. Co istotne, z początku szczególnie aktywni byli młodzi robotnicy, zwłaszcza ci, którzy skończyli „zawodówkę” i kontynuowali naukę w technikum.

Warto zapamiętać to ostatnie zdanie, bo podobnie młodzi i ambitni ludzie rozpoczęli strajk w Stoczni Gdańskiej w nieco ponad miesiąc później.

Pierwsze negocjacje z Andrzejem Jędykiewiczem, dyrektorem naczelnym, nie przyniosły dla nikogo satysfakcjonującego rozwiązania. Dlatego około godziny 14.30 władarz zakładu oficjalnie przekazał informację o przestoju do KW PZPR w Gdańsku, KM PZPR i KM MO w Tczewie. Zapewne była to tylko formalność, bo można przyjąć, że wiadomość o „przerwie w pracy” przedostała się poza mury zakładu dosyć szybko. Fabryka położona była w centrum miasta, niedaleko magistratu i komendy milicji.

Od tej chwili utrzymywano łączność z Tadeuszem Fiszbachem, Ludomirem Zgirskim (wicewojewodą) i Czesławem Glinkowskim (prezydentem Tczewa).

Porozumienie czy ustępstwo?

Następnego dnia, 3 lipca, Zgirski począł wycofywać się z podwyżki cen i tłumaczyć ją jako „przedwczesną” i będącą „przejawem nadgorliwości”. W porozumieniu z Fiszbachem uznał, że:

„nowe cenniki nie obowiązują i powinny być natychmiast wycofane”.

Do tych zapewnień doszły rytualne narzekania przedstawicieli władz na trudną kwestię zaopatrzenia w artykuły mięsne, która to miała być „znana od dawna i nie będzie lepsza”. Polmowcy, chcąc zabezpieczyć dla siebie i swoich rodzin choć podstawową ich konsumpcję, postulowali wprowadzenie kartek na mięso. Zgirski uznał to za niemożliwe do zrealizowania, z powodu (jego zdaniem) zbyt małej ilości mięsa przydzielanej na miasto i gminę. Wicewojewoda nie miał też kompetencji, aby wprowadzać sprzedaż reglamentowaną.

Znaleziono jednak wyjście z impasu. Co prawda tymczasowe i chyba jednak deklaratywne, jak pokazała uprzykrzona rzeczywistość zaopatrzeniowa sklepów w latach 1980–1981, ale jednak: wprowadzenie zaopatrzenia w mięso miało „nie być lepsze”, ale po rozmowach z Aleksandrem Kopciem, ministrem przemysłu maszynowego, w godzinach wieczornych zdecydowano o dodatkowych dostawach mięsa do tczewskich sklepów i otwarciu ich większej ilości w soboty.

Strony zgodziły się też na stopniowe wprowadzenie podwyżek płac dla pracowników fabryki. Robotnicy, zadowoleni z korzystnego obrotu sytuacji, po tajnym głosowaniu 3 lipca około godz. 19.40 zakończyli protest.

Co ważne, uczestnicy strajku po jego zakończeniu nie byli prześladowani, chociaż liczone się z taką możliwością. Na razie jednak, w lipcu 1980 r., zapanowało przekonanie, że „władze są miękkie” i przerwaniem pracy można – wiele nie ryzykując – wymusić poprawę statusu materialnego.

Narastająca fala strajków

Powyższy problem dostrzegano w partyjnych gremiach nazywając zagrożenia, ale nie znajdując recepty:

„Atmosfera na terenie działania instancji w ostatnim okresie czasu znacznie się pogorszyła. W rozmowach słyszy się narzekania na obecną sytuację gospodarczą i kwestionuje się zasadność ostatnich podwyżek płac w tych zakładach, gdzie występowały przerwy w pracy. Wymuszanie w ten sposób podwyżek płac może mieć niedobre konsekwencje. W społeczeństwie dużo się o tym mówi, krąży wiele plotek na ten temat[...] Jeśli chodzi o sytuację na rynku, to pod koniec miesiąca lipca zaznaczył się masowy wykup mąki, kaszy, soli i cukru [...] Zauważa się zwiększone zakupy artykułów przemysłowych co jest wynikiem spadku zaufania do pieniądza”.

Zgoda na podwyżkę płac w jednym miejscu i pogłoski o możliwym wzroście cen generowały przestoje w innych miejscach. 8 lipca w Państwowym Gospodarstwie Rolnym w Grabowie Kościerskim załoga zbuntowała się na wieść o mającej nastąpić wyższe opłat za wyroby mięsne pochodzące z uboju sanitarnego. Aby zapobiec przerwaniu pracy, do zakładu przybył przedstawiciel Wydziału Handlu Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku i razem z szefami PGR przekonał robotników rolnych, że ich obawy są „bezzasadne i niepotrzebne”.

„Regulacje cen” i „przestoje w kraju” zaniepokoiły i jednocześnie ośmieliły pracowników warsztatów Lokomotywni PKP w Gdyni Grabówku. 23 lipca rano zagrozili przerwaniem pracy, jeśli nie zostaną spełnione ich żądania – tj. podwyższenie płacy zasadniczej o 500 zł, przyznanie dodatku za pracę w warunkach szkodliwych, zrównanie zasiłków do wysokości pobieranych przez rodziny żołnierzy i milicjantów, uregulowanie zaległych awansów, sprawiedliwy przydział mieszkań służbowych, wprowadzenie funduszu wypłat jubileuszowych na zasadach przyjętych w innych zakładach. Przerwa trwała do godziny 8.30, a protestujący zapowiedzieli ogłoszenie strajku, jeśli żądania nie zostaną spełnione w przeciągu pięciu dni.

Przestoje w pracy następowały w kolejnych robotniczych środowiskach i, co warte zauważenia, ogłaszane postulaty zaczęły stopniowo dotyczyć kwestii o charakterze politycznym. 29 lipca zastrajkowała załoga Zarządu Portu Gdynia w warsztatach Pionu Głównego Mechanika i na Wydziale Elektrycznym. Domagano się wzrostu płac o 400–500 zł, wprowadzenia kartek na mięso w celu poprawy zaopatrzenia i przyspieszenia dostaw narzędzi. Z czasem – protest trwał tam do 31 lipca – lista postulatów ulegała wydłużeniu i niektóre z nich przybrały formę żądań politycznych, bo pojawiły się także postulaty dotyczące zniesienia cenzury, pociągnięcia do odpowiedzialności winnych trudnej sytuacji gospodarczej w kraju oraz nieszykanowania protestujących.

Wreszcie protesty dotarły do Gdańska, bo 1 sierpnia swoje warunki przedstawili pracownicy zajezdni tramwajowej z ulicy Łąkowej na Dolnym Mieście. W piśmie do dyrekcji Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego żądali poprawy warunków pracy, skarżąc się że „stan taboru i braki w urządzeniach są takie, że grożą bezpieczeństwu jazdy”. W razie braku reakcji zagrożono, że „tramwaje nie wyjadą z zajezdni”. Pod oświadczeniem podpisało się czterdziestu trzech motorniczych i inne osoby zatrudnione w zajezdni, podając przy tym swój numer ewidencyjny.

Następnego dnia na krótko stanęła załoga Rejonu II Portu Gdańskiego. Po złożeniu żądań, w zajezdni na Łąkowej uformował się Założycielski Komitet Związkowy. Zebrał on i ogłosił następne postulaty, z czego połowa dotyczyła kwestii finansowych (dodatki, premie, stawki itp.), a reszta miała poważniejszy charakter, których nie mógł spełnić nawet bardzo sprawczy dyrektor przedsiębiorstwa: m.in. nalegano na

„likwidację sklepów komercyjnych, zamrożenie cen na artykuły pierwszej potrzeby, wzrost wysokości zasiłków rodzinnych, zapewnienie bezpieczeństwa w czasie pracy, nie represjonowanie za przerwy w pracy i ustalenie wieku emerytalnego podobnie do zasad obowiązujących w PKP”.

W Gdańsku przebywał wtedy Leszek Moczulski. W mieszkaniu Bronisławy (Niny) Milewskiej rozmawiał z Lechem Wałęsą. Były stocznowiec okazywał sceptycyzm, co do możliwości strajkowych komunikacji. Według niego kierowców interesowały jedynie kwestie socjalne – np. stan autobusów.

COFNIJ SIĘ