

# WROCŁAW 1980

Dni, które wstrząsnęły Polską<sup>1</sup>. Początek znamy tylko ze słyszenia. Rankiem 26 sierpnia z VII Zajezdni MZK [Miejskiego Zakładu Komunikacji] przy ulicy Grabiszyńskiej wyjechały tylko niektóre autobusy. Te pierwsze. Bowiem ok. godz. 6.00 pozostali kierowcy podjęli decyzję o strajku solidarnościowym z robotnikami Wybrzeża. Delegaci zajezdni rozjechali się po innych zajezdniach MPK [Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego], które dość szybko podjęły podobną decyzję. Wozy przestały wyjeżdżać na miasto i mniej więcej do południa ściągnięto do zajezdni te, które były na trasach; nie udało się kontrakcja milicji, która próbowała zmuszać motorniczych do kontynuowania jazdy. Tylko przez krótki czas jeździły po mieście wozy, w których za motorniczym stał milicjant (czasem nawet dwóch).

Strajk komunikacji jest niemożliwy do ukrycia przed resztą mieszkańców. Toteż akcja kierowców powodować zaczęła lawinę analogicznych decyzji. Konieczność czynnego wsparcia robotników Wybrzeża była dla wielu oczywista już wcześniej. Wcześniej też w różnych zakładach wybuchały krótkie ostrzegawcze strajki. Brakowało tylko impulsu, który pomógłby zespolić chaotyczne poczynania.

Do zajezdni trafiłem koło godziny 17 razem z prof. [Romanem] Dudą i prof. [Miroslawą] Chamcówną. Od tej chwili stałem się naocznym świadkiem tego, co tam się działo przez następne pół doby. Wprowadzono nas do hali zajezdni, gdzie właśnie odbywał się wiec załogi. Przewodniczący komitetu p. Jerzy Piórkowski kończył swoje wystąpienie omówieniem spraw porządkowych (dyżury, porządek w zajezdni). Po wiecu podchodziliśmy do obecnych w hali członków komitetu; razem z nimi idziemy do sali, w której urzędują. Pomieszczenie jest małe i pęka od zgromadzonych w nim ludzi. Ciągłe zjawiają się delegacje nowych zakładów deklarujących poparcie dla akcji pracowników MPK. Niektóre zostawiają swoich przedstawicieli jako delegatów do mającego się zawiązać MKS-u [Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego].

Po przedstawieniu się zebranim musimy poczekać. Rozwiązywane są właśnie ważne i trudne sprawy przystąpienia do strajku taksówkarzy. Scena jest naprawdę wzruszająca, bo nieoczekiwana. Mało kto spodziewał się, że nastąpi to tak prędko! Że taksówkarze – część

## JAN WASZKIEWICZ

matematyk, współpracownik KSS KOR, od 1979 r. redaktor niezależnego „Biuletynu Dolnośląskiego”, jeden z założycieli Klubu Samoobrony Społecznej we Wrocławiu, członek Rady Programowej Towarzystwa Kursów Naukowych. Działacz NSZZ Solidarność, członek Zarządu Regionu Dolny Śląsk i Prezydium Komisji Krajowej. W stanie wojennym więziony, od 1983 r. członek podziemnej Rady Edukacji Narodowej, publicysta prasy niezależnej. W 1990 r. członek Komitetu Obywatelskiego. Pracownik naukowy Politechniki Wrocławskiej, 1998–2001 marszałek województwa dolnośląskiego, członek wielu towarzystw naukowych.

<sup>1</sup> Pierwodruk: „Biuletyn Dolnośląski” 1980, nr 16, s. 5–7. Tytuł od redakcji (red.).

posądzanych o materialną pazerność prywaciarzy – zamiast dorabiać się na trudnej sytuacji, przystępują do strajku. Są pewne problemy. Taksówkarze nie mają lokalu do przeprowadzenia bezpiecznej akcji okupacyjnej, są rozproszeni, łatwi do zaatakowania. Już w czasie pierwszego ich wiecu (bodaj Na Grobli) zdarzył się incydent sugerujący prowokację. Beczkowóz MPO [Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania] wpadł na zaparkowane wozy i zdemolował kilka taksówek, po czym zbiegł. Przypadek? Próba zastraszenia? Toteż problemy związane z uczestnictwem w strajku taksówkarzy rozważane są dość długo, ale skutecznie. Po przyjęciu ustaleń taksówkarze opuszczają zajezdnię, by przekazać je czekającym kolegom.

Kolej na nas. Po wygłoszeniu krótkiej, solidarnościowej mowy (odczytanej przez zebranych jako symbol stanowiska całego środowiska naukowców) siadamy do stołu. Oferujemy pomoc. Okazuje się, że jest sprawa, w której możemy być pomocni: konsultacja prawników. Status strajkujących, ich prawo rozporządzania mieniem zakładu są niejasne. Szczególnie pilna do rozpatrzenia jest możliwość przejęcia taboru przez wojsko. Czy strajkujący mogą odmówić wydania i jak daleko mogą posunąć się w obronie mienia społecznego (i warsztatów pracy!). Wiadomo bowiem, że przejęcie sprzętu przez obcych, niekompetentnych kierowców zakończy się dużymi stratami. A więc – na co pozwala prawo? Obiecujemy zorganizować konsultacje. Jest też problem – pomoc w czysto redakcyjnych pracach. Zostają, by pomóc w tym zakresie. Na terenie zajezdni są już studenci z SKS-u [Studentckiego Komitetu Solidarności], którzy mają zająć się uruchomieniem małej poligrafii. Komitet potrzebuje kontaktu z mieszkańcami i innymi strajkującymi zakładami. Na środki społecznego przekazu nie ma co liczyć. Dziennikarze wrocławskich gazet byli w zajezdni już rano. Obiecywali pisać o wszystkim rzetelnie. Tę obietnicę usłyszał komitet od wojewody, który już próbował pertraktacji. Tymczasem popołudniówka „Wieczór Wrocławia” nie napisała o strajkach ani słowa. Stąd zniecierpliwienie strajkujących i liczenie na społeczną pomoc.

Postulaty są już właściwie ustalone. Strajk ma charakter solidarnościowy i dlatego podpisuje się pod żądaniami Wybrzeża. Wprawdzie warto by podkreślić pewne sprawy lokalne, ale zebrani zgodni są, że to zaciemniłoby obraz sytuacji. Dochodzą więc tylko postulaty pod adresem władz określające warunki spokojnego rozwoju sytuacji w objętym strajkiem mieście. Strajkujący żądają więc uczciwego informowania obywateli o tym, co się dzieje, sprawnego działania połączeń międzymiastowych (te z Wybrzeżem mają oczywiście znaczenie) i zakazu sprzedaży alkoholu. Krótka dyskusja nad terminem zakazu zostaje rozstrzygnięta na rzecz końca tygodnia (a nie końca strajku). Okazało się później, że wyszło to dokładnie na to samo.

Gdy nieduża komisja redakcyjna wraca z obrad w sąsiednim pokoju, dowiadujemy się, że ukonstytuował się już Międzyzakładowy Komitet reprezentujący ok. 10 zakładów. On też przyjmuje tekst rezolucji jako swój własny. Niemniej trzeba wprowadzić poprawki, tekst przepisać na maszynie. Przedtem jednak konieczne jest odczytanie go załodze zajezdni. Ponieważ rezolucja napisana jest moimi gryzmołami – sam muszę to przeczytać. I przyznaję – mimo licznych w życiu wykładów i referatów nigdy nie czułem jeszcze takiej tremy.

W hali zebrana jest cała załoga zajezdni. Kilkaset osób w skupieniu słucha wpierw wystąpienia przewodniczącego komitetu p. Piórkowskiego. Informuje o powstaniu MKS-u. Brawa, okrzyki, wivaty. Są już wyniki konsultacji prawnej. Właścicielem mienia jest państwo, dysponentem – dyrekcja MPK. Gdyby wojsko pojawiło się, aby przejąć wozy, i taka będzie decyzja dyrekcji – załoga nie ma prawa odmówić wydania. Ma prawo stawić bierny opór, apelować, oddziaływać moralnie. Nie wolno działać czynnie ani tym bardziej przeciwdziałać przez pospieszne unieruchomienie wozów (to mogłoby być poczytane za sabotaż). – „Niech sobie jadą, najwyżej rozbiją wozy” – brzmi konkluzja. – „Ale ja ich naprawiał nie będę” – mruczy koło mnie stary robotnik z warsztatu.

Kolej na mnie. Proszony jestem o przedstawienie się. Gdy pada sformułowanie, że jestem naukowcem

z politechniki, odzywają się owacje. Czytam tekst. Po wyczerpaniu wszystkich zakładów, które przystąpiły do strajku, przerywają oklaski. Jeszcze burzliwsze są one, gdy kończę podpisem: Międzyzakładowy Komitet Strajkowy Wrocławia. Nie czekam na koniec wiecu. Lecę kończyć przepisywanie na maszynie. Tekst wezmą później w swoje obroty drukarze, rano ulotki z rezolucją muszą trafić do strajkujących zakładów i do ludności Wrocławia.

Drukarze! Ileż im należy się ciepłych słów! Nie wdzięczna, czarna robota na całą noc. Monotonny ruch wataki i rąk odbierających zadrukowane strony. Niecierpliwe naciski zebranych – czy już coś macie? Rozpraszające rozmowy innych, ale i też może przerywające monotonię pracy. Jest oczywiście i satysfakcja, i radość – przede wszystkim z tego, że po raz pierwszy przychodzi im pracować jawnie, w kontakcie z innymi i w poczuciu względnego bezpieczeństwa. Nie będę więcej o nich pisał. Może kiedyś wypowie się któryś z nich.

Kiedy druk jest w toku, mogę przysłuchać się obradom komitetu. Ciągłe zjawiają się nowe delegacje. Zawsze podobne deklaracje solidarności, krótkie informacje o dotychczasowych działaniach. Podobne też pytania komitetu: o bezpieczeństwo zakładu, społeczny mandat reprezentantów, czasem specyfikę technologii (nie wszystko można przecież unieruchomić bez spowodowania nieodwracalnych strat). Ta sama troska o zmniejszenie nieuniknionych kosztów.

W pamięci wyraźniej zostaje wizyta delegacji Wrocławskiej Stoczni Rzecznej. Wydaje się, że akcją swoją rozpoczęli oni niezależnie od kierowców autobusów. Dokumenty sformułowali z wyjątkową wprost dojrzałością i dopracowali w drobnych nawet szczegółach. Ich żądania są nieco inaczej sformułowane, toteż włączają się do prac komitetu z pewnymi zastrzeżeniami. Postanowili bowiem strajkować nie aż do końca strajku na Wybrzeżu, ale do chwili powrotu z Gdańska własnych emisariuszy. Pojechali tam służbowym samochodem już wiele godzin temu, rano powinny więc być wieści, które pozwolą podjąć ostateczną decyzję. Zapada ona jednak już w nocy, gdy okazuje się, że emisariusze zostali zawróceni z drogi pod Bydgosz-

czą. Z tą chwilą stocznia przyjmuje bez zastrzeżeń platformę MKS-u.

Trudno pisać o wszystkim... Może też zawodzić pamięć. Ostatni reportaż przyszło mi wyrzucić przed aresztowaniem dwa dni później. Toteż dalej już tylko hasłowo.

Noc. Dla komitetu praca skończyła się koło północy, na trzy godziny idę spać do autobusu. Zostaje tylko kilku przedstawicieli. Ciągną się rozmowy. Ci, którzy zgłodzieli, posilają się (wrocławianie i rodziny strajkujących zadbali, by było co jeść). Rozmowy. W komitecie i wśród załogi ciągle te same tematy. Przyczyn strajku (– Już dłużej tak nie można było), jego szans (– Musimy wygrać), czasu (– Dziś, jutro powinno się coś rozstrzygnąć), niebezpieczeństwa interwencji radzieckiej (– Jest to ryzyko, które musieliśmy podjąć), własnych zobowiązań wobec społeczeństwa (– Gdyby to inni zaczęli, my moglibyśmy wozić ludzi). To tylko kilka wybranych głosów spośród wielu dość podobnie brzmiących.

Nowe akcesy. Pod tym względem nocą nie było przerwy. Koło drugiej przyszła delegacja Hutmenu. Z drugiej strony ulicy! Pytają, czy w zajezdni nie wiedzą czegoś o Miejskim Komitecie. Radość jest po obu stronach. Zaopatrzeni w tekst rezolucji delegacji wracają do siebie. Obiecują przystać delegację do MKS-u rano, kiedy następną zmianą zaakceptuje decyzję o strajku. Kiedy koło siódmej opuszczałem zajezdnię – delegata Hutmenu jeszcze nie było. Po pochyłym dachu tej fabryki wspinało się dwóch ludzi z białą-czerwoną flagą. Widomy znak, że strajk został zatwierdzony. Pikiety. Straże przez całą noc pilnowały bram i płotów. Najtrudniej było nad ranem. Ze zmęczenia i napięcia zrodził się zapewne incydent, którego byłem świadkiem. W pewnym momencie jeden z posterunków zaalarmował resztę, że ktoś przeskoczył przez płot. Poszukiwania między wozami i w nich nie dały rezultatów. Pewno złudzenie. Ale obawy przed prowokacją nie były bezzasadne. Przez pół nocy koło bramy kręcił się na rowerze pijany bądź udający pijanego milicjant, usiłujący wyprowadzić z równowagi strażników. W następnych dniach różnorodnych prób prowokacji miało być więcej.

Przechodnie. Ich strumień ustał koło północy, od czwartej zaczęła płynąć rzeka w stronę miasta. Ci pierwsi, zaspani i niepewni siebie, w szarówce nie okazali sympatii strajkującym. Myślę, że raczej irytowały ich stojące beczynnie autobusy. W miarę rozjaśnienia się – sytuacja też się rozjaśnia. Coraz więcej przejawów sympatii, rozmów, okrzyków. W świetle dnia idący i jadący (ileż rowerów i ile prywatnych samochodów!) nie wyglądają na zgnębionych. Kiedy przed bramą zjawiają się ulotki z tekstem uchwały MKS-u, coraz więcej ludzi stara się je zdobyć. Piesi

skręcają w stronę bramy. Zatrzymują się rowery, samochody. Ponieważ chcę wrócić do domu, biorę plik ulotek. Każdego zatrzymującego się kierowcę pytam o trasę.

Odjeżdżam bez wylewniejszych pożegnań. Cóż, nie mogłem wówczas wiedzieć, że uda mi się jeszcze wpaść do zajezdni już tylko na kilkanaście minut. To też teraz dopiero mogę powiedzieć „do widzenia” licznym przyjaciom z zajezdni. Do widzenia. Dziękuję za te wspólnie spędzone godziny. I za to wszystko, co zrobiliście dla nas wszystkich.