

вей и открытия новых приходов, в белорусско-литовских епархиях организовывались специальные миссии, активно открывались церковно-приходские школы, проводились внебогослужебные собеседования и чтения. В миссионерской работе принимали активное участие не только приходское духовенство и монастыри, но и церковно-общественные организации и учреждения.

#### Литература

1. Вестник Виленского Православного Св.-Духовского братства. – 1907. – № 8. – с. 413 – 417.
  2. Прибавление к церковным ведомостям, издаваемым при Святейшем Правительствующем Синоде. – 1894. – № 18. – с. 581.
  3. Прибавление к церковным ведомостям, издаваемым при Святейшем Правительствующем Синоде. – 1899. – № 18. – с. 729 – 730.
  4. И.Н. Седьмая годовщина деятельности Витебского Свято-Владимирского братства // Прибавление к церковным ведомостям, издаваемым при Святейшем Правительствующем Синоде. – 1895. – № 12 – с. 440 – 442.
  5. Противораскольническая миссия в Полоцкой епархии // Прибавление к церковным ведомостям, издаваемым при Святейшем Правительствующем Синоде. – 1895. – № 41. – с. 1421 – 1422.
  6. Березвичи и Красносток // Прибавление к церковным ведомостям, издаваемым при Святейшем Правительствующем Синоде. – 1901. – № 35. – с. 1250 – 1259.
  7. Прибавление к церковным ведомостям, издаваемым при Святейшем Правительствующем Синоде. – 1914. – № 14 – 15. – с. 731 – 732.
- Прибавление к церковным ведомостям, издаваемым при Святейшем Правительствующем Синоде. – 1913. – № 36. – с. 1625 – 1626.

## PRZEBIEG I REPERKUSJE STRAJKU KOLEJOWEGO POMORSKIM OKRĘGU KOLEJOWYM W 1990 R.

M. Szczepański

*Politechnika Białostocka, Białystok Polska*

Od początku 1990 słupscy kolejarze sygnalizowali za pośrednictwem związków zawodowych swoją złą sytuację materialną. 7 maja bez porozumienia z władzami regionalnymi związku przeprowadzili strajk ostrzegawczy a 10 maja rozpoczęli strajk głodowy. Komitet strajkowy, grożąc blokadą ruchu kolejowego, zażądał bezpośrednich rozmów z Ministerstwem Transportu i przedstawicielami rządu. [ 1 s.170-171]

Kolejarze domagali się:

1. Przedstawienia w trybie pilnym przez MTiGM jasnego i spójnego programu zmian strukturalnych i organizacyjnych na PKP, które doprowadzić miały do radykalnego przemieszczenia etatów administracyjnych na rzecz służb wykonawczych, przy uwzględnieniu koncepcji wypracowanej przez zespół przy węzłowej Komisji Zakładowej NSZZ Solidarność w Słupsku: Włączenia przedstawicieli zespołu do prac nad programem zmian strukturalnych na PKP.
2. Ustalenia poziomu płacy minimalnej, rent, emerytur, a także zasiłków rodzinnych, które gwarantowałyby godziwe warunki życia.
3. Dotrzymania postanowień zawartych w porozumieniu z poprzedniego roku, według których średnia płaca kolejarska miała wynosić 110% średniej krajowej.
4. Opracowania i przedstawienia do 15 czerwca 1990 do konsultacji ze związkami zawodowymi nowego systemu płac na PKP.
5. Zapłaty za czas pobytu na stacji zwrotnej jak za dyżur.

6. Zawieszenia do 1 września podwyżki taryfy osobowej i towarowej.
7. Pilnych zmian w systemie ekonomicznym przedsiębiorstwa.
8. Odwołania z zajmowanego stanowiska p.o. Dyrektora Gen PKP Janusz Głowackiego.
9. Odwołania z zajmowanego stanowiska Dyrektora Pomorskiej DKP Stefana Maksymowa.
10. Zapłacenia strajkującym za czas udziału w strajku i nie wyciągania konsekwencji w stosunku do organizatorów i uczestników strajku głodowego i ostrzegawczego.
11. Zapewnienia biorącym udział w strajku głodowym kompleksowych badań lekarskich na koszt przedsiębiorstwa.
12. Umożliwienie poinformowania w środkach masowego przekazu o wynikach negocjacji w trakcie ich trwania i po ich zakończeniu. [9 s. 131-132]

Wobec fiaska rozmów z delegacją Dyrekcji Generalnej PKP, oraz odmowy premiera przysłania przedstawiciela rządu do Słupska MKS ogłosił strajk generalny na pomorskich liniach kolejowych. W nocy z soboty na niedzielę - 20 maja wyłączona została trakcja elektryczna na obszarze Pomorskiej DOKP. Do strajku przystąpiono po dziesięciu dniach głodówki protestacyjnej, która przez cały ten czas była w gruncie rzeczy ignorowana zarówno przez rząd jak i Min Transportu i Dyr. Gen PKP. Instytucje te negocjować chciały jedynie z legalnymi związkami zawodowymi. Strajkujący z kolei dystansowali się od istniejących central związkowych przekonani, że źle reprezentują one ich interesy. Długa głodówka, wyrazy poparcia napływające od kolejarzy z całego kraju, brak reakcji rządu, wszystko to zwiększyło determinację protestujących i spowodowało zaostrzenie formy protestu. [1 s.176] Prąd wyłączyli również na kilku odcinkach poznańscy kolejarze. Skutkiem był m.in. brak połączenia Trójmiasto-Szczecin. Strajk rozpoczął się bez żadnego ostrzeżenia i był całkowitym zaskoczeniem dla podróżnych. Zatrzymanych zostało wiele składów pociągów. Strajk zakłócił funkcjonowanie kolei w innych rejonach kraju. 5 pociągów dalekobieżnych nie dojechało do celu, liczne pociągi miały wielogodzinne opóźnienia, niektóre miały pozmieniane trasy.

W momencie wstrzymania ruchu pociągów w Pomorskiej DOKP liczba głodujących zwiększyła się do 45 osób. [5 s.1] Wśród głodujących byli pracownicy różnych stacji i rejonów m.in. Gdyni, Radomska, Poznań, Szczecin, Inowrocław, Białogard, Miastka, [1 s.177.] co stanowiło niepodważalny przejaw poparcia środowiska kolejarzkiego dla protestu.

Rząd niemal natychmiast zajął oficjalne stanowisko wobec strajku. W oświadczeniu rzecznika prasowego podkreślano, że spełnienie żądań placowych kolejarzy prowadziłoby do załamania programu naprawy gospodarki. Poinformowano też o trwających rozmowach ze związkami zawodowymi na temat nowego systemu płac, projekt porozumienia w tej sprawie miał być przedstawiony w połowie czerwca. Zastrzeżono, że wszelkie podwyżki płac muszą wynikać z poprawy działalności przedsiębiorstwa. W sprawie rent i emerytur dla rodzin kolejarzy rząd stanął na stanowisku jednakowego traktowania wszystkich rodzin pracowniczych według ustawy. Podkreślono, iż cały czas dokonywane są zmiany personalne czego wyrazem było ogłoszenie konkursów na dyr. gen PKP i dyrektorów wszystkich okręgów. Poinformowano iż rząd w najbliższym czasie zajmie się przyjętą już przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów koncepcją zmian strukturalnych w transporcie kolejowym. A także o opracowywanych od pewnego czasu zmianach w systemie wynagradzania w przedsiębiorstwach użyteczności publicznej. Podkreślano iż strajk nie uzyskał poparcia działających na kolei central związkowych. Rząd zgłosił gotowość do rozmów, natomiast z całą stanowczością odmówił negocjacji w warunkach protestu strajkowego dokonywanego poza strukturami związkowymi. Gdyby podjęto rozmowy w Słupsku, otworzyłoby to drogę dla podobnych żądań innych grup zawodowych, artykułowanych poza strukturami związkowymi, rząd musiałby rozmawiać z tysiącami strajkujących i głodujących grup. [10 s.1]

Twarde stanowisko rządu utrudniało położenie Solidarności. 22 maja prezydium Komisji Krajowej Solidarności wydało oświadczenie w którym odcinało się od strajku, który został oceniony krytycznie. Jednocześnie wysunięto szereg zarzutów pod adresem rządu i DG PKP. Władze oskarżano o spóźnione działanie w kwestii płac kolejarzy, brak zasadniczych zmian personalnych w administracji PKP. KSK Solidarności wydała oświadczenie o przejęciu kontroli nad realizacją postulatów słupskich. Zarząd Sekcji powołał zespół negocjacyjny. Równocześnie zaapelowano do wszystkich organizacji związkowych Solidarności PKP o zawieszenie podjętych i niepodejmowanie nowych akcji protestacyjnych na czas trwania negocjacji.[6 s.1] Niewątpliwie podstawowym celem tego posunięcia miało być zahamowanie rozszerzania się strajku oraz przechwycenie inicjatywy rozmów z rządem z rąk protestujących w Słupsku.

Strajk rozwijał się jednak nadal. W środę 23 maja zatrzymany był ruch pociągów w całym niemal okręgu pomorskim. Do strajku przyłączyli się kolejarze należące do okręgu północnego węzła Inowrocław, Włocławka i Ponętowa. Nastąpiła blokada magistrali węglowej, przez którą strajkujący przepuszczali wyłącznie dalekobieżne pociągi pasażerskie. O 17 rozpoczął się też trwający dwie godziny strajk w Bydgoszczy. Pogotowie strajkowe ogłoszono na węzłach w Łodzi i Poznaniu. Tego dnia na Pomorzu Zachodnim funkcjonowały tylko trzy linie kolejowe: dwie trasy lokalne Dąbie-Świnoujście i Trzebież-Szczecin-Świnoujście oraz, stanowiąca jedyne połączenie Szczecina i Świnoujścia z resztą kraju, magistrala nadodrzańska Poznań- Szczecin przez Rzepin i Kostrzyn. Przepuszczano po niej wyłącznie pociągi pasażerskie. 24 maja całkowicie zatrzymany został ruch na stacjach Szczecin Port Centralny i Szczecin Dąbie, gdzie już od doby nie przepuszczano pociągów towarowych. 23 maja strajk rozszerzył się na stację Gdynia Port i węzeł chojnicki. Odwołano 21 pociągów dalekobieżnych a 8 kursowało na skróconych trasach. W piątek rano 25 maja stanęła SKM w Trójmieście.[13 s.1]

W tej sytuacji słupski komitet strajkowy mógł pozwolić sobie na oświadczenie, że dalsza zwłoka z przystaniem przez rząd kompetentnych przedstawicieli do prowadzenia negocjacji grozi wybuchem strajku generalnego na całej sieci PKP. Głodujący kolejarze deklarowali, że nie chcą do tego dopuścić. Słupski MKS wezwał szefów wszystkich central związkowych, Lecha Wałęsę, Alfreda Miodowicza i Mariana Jurczyka, do przyjazdu do Słupska. Wałęsa podziękował za zaproszenie. Zgodził się, że postulaty kolejarzy są słuszne, wyraził jednak dezaprobatę dla formy protestu. Poprosił o zakończenie strajku na drodze mediacji.[7 s.1] Do Słupska przyjechali natomiast Alfred Miodowicz, Marian Jurczyk oraz przewodniczący wszystkich kolejańskich związków zawodowych. Doszło do całonocnej burzliwej dyskusji. Zie przyjęty został szef KSK Solidarności J. Dąbrowski.[1 s.182] Z aplauzem spotkały się natomiast, krytykujące rząd i jego politykę gospodarczą, wystąpienia Miodowicza i Jurczyka. Poparli oni stanowisko strajkujących, aby rozmowy odbyły się w Słupsku. Szefowie central związkowych oficjalnie przejęli patronat nad protestującymi i poparli ich postulaty oraz żądanie przysłania delegacji rządowej do Słupska, tym samym postawili w bardzo niezręcznej sytuacji Solidarności, stawiając pod znakiem zapytania reprezentatywność tego związku w toczącym się sporze. Międzyokręgowy Komitet Strajkowy powierzył rolę mediatora w dalszych kontaktach z rządem Alfredowi Miodowiczowi.[2 s.4-5] Rada OPZZ oficjalnie poparła strajk i wezwała rząd do niezwłocznego rozpoczęcia rokowań ze strajkującymi.[13 s.1]

Rząd znalazł się w nowej sytuacji. Dwie centrale związkowe oraz 3 związki zawodowe kolejarzy przejęły postulaty i formalnie wsparły strajkujących. Stanowisko Prezydium Rządu w sprawie sytuacji w PKP przedstawił 24 maja na posiedzeniu Sejmu wicepremier Leszek Balcerowicz. Prezydium rządu uznało za konieczne przyśpieszenie realizacji reformy PKP, której celem ma być uproszczenie struktur organizacyjnych, usunięcie przerostu zatrud-

nienia w administracji. W tym celu powołano pełnomocnika rządu do spraw reformy PKP – wiceministra transportu Ewarysta Waligórskiego. Zapowiedziano korektę systemu płacowego mieszczącą się w ramach programu gospodarczego. Odwołano ze stanowiska dyrektora Pomorskiej DOKP. Zastąpił go Jan Wesołowski działacz Solidarności. Wicepremier podkreślił, że rząd nie może spełnić żądań płacowych przekreślających możliwość dalszej realizacji programu gospodarczego i stawianych w warunkach strajku.[4 s. 1]

Tego samego dnia, 24 maja, w Warszawie doszło do spotkania mającego na celu rozwiązanie konfliktu. Wzięli w nim udział min. Jacek Kuroń, wiceminister finansów Ryszard Pazuro, min. komunikacji Franciszek A. Wielędek wiceminister Ewaryst Waligórski, związkowców reprezentowali Alfred Miodowicz i Waclaw Martyniuk z OPZZ, Michał Boni, Maciej Jankowski i Marian Krzaklewski z Solidarności Mec. Marek Bieńkowski z Solidarności 80 oraz działacze czterech kolejarskich związków zawodowych.[11 s.1] Rozmowy zostały jednak zerwane przez OPZZ i związki branżowe.[1 s.183-4] Związki te powołały Komitet Akcji Protestacyjnej, który udał się do Słupska i zapowiedział, że tam będzie czekał na delegację rządową.[11 s.1]

Jedynie Solidarność akceptowała dalsze kompleksowe rozmowy. Doszło do spotkania z premierem Mazowieckim, podczas którego oficjalnie stwierdzono, że strajk, w związku z włączeniem się do niego OPZZ i A. Miodowicza nabiera charakteru jawnie politycznego. Zwracano uwagę, że strajk nasilił się na dwa dni przed wyborami samorządowymi, w których celem obozu solidarnościowego było rozbięcie lokalnych układów nomenklaturowych. Według premiera strajk i rozpoczęła wokół niego gra polityczna stała się, wbrew woli samych strajkujących, zagrożeniem dla rodzącej się polskiej demokracji. A toczący się konflikt dotyczy utrzymania autorytetu i programu rządu.[1 s.184-5]

25 maja na posiedzeniu Komisji Krajowej Solidarności, dyskutowano o sytuacji wynikającej ze strajku kolejarzy. Członkowie KK doszli do wniosku iż „Solidarność” musi zgasić strajk własnymi siłami, samodzielne złamanie strajku przez rząd oznaczałoby dla związku osłabienie jego pozycji.[1 s.187] Oficjalne przejęcie patronatu nad strajkiem przez Miodowicza wpłynęło na wyklarowanie się nowej, politycznej, płaszczyzny konfliktu. Zarysowały się ostre podziały zmuszające zainteresowanych do dokonania wyboru między poparciem OPZZ - związku będącego wytworem poprzedniego systemu politycznego i Alfreda Miodowicza - byłego członka biura politycznego PZPR albo reform obozu solidarnościowego reprezentowanych przez ekipę premiera Mazowieckiego. Uznano za zasadne przyczyny, które doprowadziły do protestu kolejarzy. Jednocześnie Komisja Krajowa zaapelowała do kolejarzy członków „Solidarności” o zaniechanie strajku. Zapowiedziano przy tym podjęcie kompleksowych negocjacji w sprawach płac - w pierwszej kolejności dla przedsiębiorstw użyteczności publicznej.[1 s.188]

Następnego dnia - 25 maja w Słupsku MKS przekształcił się w Krajowy Komitet Protestacyjny Kolejarzy Polskich. Powstał on poprzez rozszerzenie dotychczasowego komitetu strajkowego o przewodniczących central branżowych, które wsparły strajk.[8 s.138] Komitet zdecydował o zawieszeniu głodówki na 2-3 dni. Celem tego posunięcia miało być ułatwienie premierowi Mazowieckiemu podjęcia decyzji o wydelegowaniu do Słupska upelnomocnionych przedstawicieli rządu. Jednocześnie zastrzeżono, że jeżeli takie rozmowy nie rozpoczną się to strajk głodowy zostanie wznowiony. Jako wyraz swojej dobrej woli komitet zdecydował, iż nie będzie zabiegał o dalsze rozszerzanie strajku, postanowił też o przywróceniu komunikacji w Trójmieście. Pozostałe akcje strajkowe miały być kontynuowane do czasu przybycia przedstawicieli rządu do Słupska. Niezależnie od decyzji podjętych w Słupsku został tego dnia przerwany strajk na kilku stacjach: Bydgoszcz, Toruń, Tczew, odblokowano też trasę Gdańsk - Warszawa. Częściowo był to skutek działalności KSK Solidarności. Wydaje się że zakończenie strajku jednocześnie w kilku miejscach świadczyło o przekroczeniu

apogeum protestu. Strajk zaczął wygasać.[8 s.2] Wobec zerwania rozmów jedynym konsekwentnym sposobem działania strajkujących było zaostrzenie protestu, czyli wywołanie na kolei strajku generalnego. Upolitycznienie sporu sprawiało, że konfrontacja ta była raczej skazana na porażkę, szczególnie w kontekście pojawiających się coraz wyraźniej oznak wygasania strajku. Grożąc więc wywołaniem strajku generalnego kolejarze czynili kolejne ustępstwa jak przerwanie głodówki, wzywaniem do nie rozszerzania strajku, uruchomienie niektórych tras. Następnym ustępstwem było wysłanie delegacji do Warszawy, która nie uzyskała jednak żadnych ustępstw płacowych.[1 s.188-9]

Po powrocie delegacji do Słupska, w przeddzień wyborów samorządowych, do strajkujących przyjechał Lech Wałęsa, który jako przewodniczący solidarności zaferował swoje pośrednictwo w negocjacjach płacowych pod warunkiem przerwania strajku na dwa tygodnie. Oferta ta została jednak odrzucona.[1 s.189] Po wyjeździe Wałęsy Komitet Protestacyjny postanowił nie wznawiać zawieszanej głodówki, nie rozszerzać zasięgu akcji strajkowej w dniu wyborów oraz wystąpił z apelem do premiera o przysłanie do Słupska upoważnionej komisji rządowej. W wypadku braku reakcji rządu od 28 maja nastąpić miała eskalacja protestu do strajku generalnego włącznie.[1 s.189]

Na zorganizowanej w dniu wyborów samorządowych 27 maja, telekonferencji przedstawiciele KSK, Solidarność oświadczyli, że członkowie Solidarności nie wezmą udziału w strajku generalnym. Zarządy regionalne Solidarności zaapelowały o wyjście członków tego związku z akcji strajkowej. Podczas trwania telekonferencji, z różnych węzłów i stacji kolejowych napywały telexy od lokalnych komitetów strajkowych które popierając słupek postulaty sprzeciwiały się jednocześnie strajkowi generalnemu. Pojawiły się sugestie przerwania wszelkich formy protestu do połowy czerwca, w tym czasie miałyby być prowadzone negocjacje. W wypadku nie osiągnięcia porozumienia w tym terminie, kolejarze mieli powrócić do bardziej zdecydowanych działań. Przeprowadzeniu strajku generalnego sprzeciwili się też ZZMK.[1 s.190] Zainicjowane przez S działania mające na celu niedopuszczenie do strajku generalnego przyniosły rezultaty. Prawdopodobieństwo rozszerzenia protestu znacznie się zmniejszyło.[1 s.190]

Wobec niekorzystnej dla siebie zmiany sytuacji słupek komitet zwrócił się o pomoc do Lecha Wałęsy. Przewodniczący Solidarności przyjechał po raz drugi do Słupska. Przeprowadził rozmowy z kolejarzami, którzy zawiesili głodówkę oraz przedstawicielami pierwszego MKS, a więc z pominięciem dokooptowanych 25 maja przedstawicieli związków branżowych. Wałęsa zobowiązał się reprezentować strajkujących w negocjacjach z rządem. Przewodniczący Solidarności do 13 czerwca miał przedstawić w Słupsku rezultaty swoich rozmów z władzami w Warszawie. Wspólnie podjęto decyzję o zakończeniu strajku.[12 s.2]

#### Podsumowanie.

Krajowy Komitet Protestacyjny jako koalicja strajkujących kolejarzy, branżowych związków kolejowych, OPZZ i Solidarności 80 nie mógł być skuteczny i przekonujący z uwagi na zróżnicowane cele działania jego członków.[1 s.192] Uczestnictwo central związkowych, których cele były odmienne od interesów pracowników, PKP, szkodziło sprawie kolejarzy. OPZZ potrzebny był sukces polityczny przed zapowiadającym na 1 czerwca kongresem tej centrali. Centrala ta była w przez ogół społeczeństwa kojarzona z władzami poprzedniego systemu. OPZZ usiłowała odzyskać dla siebie społeczne poparcie poprzez aktywny sprzeciw wobec polityki gospodarczej rządu. Solidarność 80 usiłowała wykorzystać strajk dla podważenia pozycji politycznej i związkowej Solidarności i Lecha Wałęsy. Marian Jurozyk osiągnąłby to dzięki udziałowi w zwycięskim strajku, któremu Solidarność byłaby przeciwna. Reasumując poparcie strajku przez obie centrale było pozorne i w rezultacie w gruncie rzeczy osłabiło kolejarzy.[1 s.192]

Celem branżowych związków zawodowych było przede wszystkim wywalczenie postulowanych od dłuższego czasu podwyżek płac. Nie angażowały się one w problemy reformy PKP, koncentrując się na obronie interesów związanych z płacami i warunkami pracy.[1 s.192-3]

Protestujący kolejarze zdeterminowani byli wielodniową głodówką i następnie strajkiem na niespotykaną dotąd skalę. Celem ich było osiągnięcie podwyżek płac oraz prestiżowej satysfakcji płynącej z prowadzenia negocjacji w Słupsku. Rozwijający się gwałtownie bieg wypadków przerósł ich zamiary i ulokował cały konflikt na wysokim szczeblu rzeczywistości politycznej. W zaistniałej sytuacji szukali gwałtownie honorowego wyjścia, pozwalającego uniknąć ostatecznej konfrontacji w formie strajku generalnego. Ratunkiem okazało się przejęcie dalszej odpowiedzialności za postulaty strajkujących przez L. Wałęsę. Niezwykle istotnym czynnikiem okazał się autorytet, jakim cieszył się wówczas przewodniczący Solidarności. Pracownicy PKP w swej większości popierali żądania Komitetu Słupskiego. Wątpliwości budziło upolitycznienie całego konfliktu, metody protestu i konsekwencje ewentualnego strajku generalnego.[1 s.193]

W bardzo trudnej sytuacji strajk postawił NSZZ Solidarność, zwłaszcza jego sekcję kolejową. Związek ten zmuszony był skutecznie funkcjonować na kilku płaszczyznach jednocześnie. Musiał bronić swojej tożsamości oraz stanowiska wobec konkurencyjnych związków zawodowych oraz wobec rządu. Przy tym musiał starać się nie stracić poparcia własnych członków pracujących na PKP.

KSK Solidarność popierała żądania podwyżek płac i poprawy warunków pracy. Nie mogła jednak popierać działań groźących eskalacją konfliktu. Solidarność znalazła się pośrodku między głównymi stronami sporu: rządem i komitetem strajkowym.[1 s.193]

Rząd od początku zajął wobec strajku zdecydowane i twarde stanowisko. Konsekwentnie odmawiał rozmów z protestującymi. Najpierw powoływano się na brak poparcia strajku ze strony związków zawodowych, później – gdy poparcie było to formalnie już było – strona rządowa odmówiła negocjacji pod presją strajku. Stwierdzić należy, iż argumenty rządu o odpowiedzialności za program gospodarczy i o tym, że wszystkie grupy społeczne i zawodowe poniosły straty w wyniku jego realizacji, były słuszne. Ta konsekwentna postawa, której efektem było przerwanie strajku wzmocniła pozycję rządu, powstrzymała groźbę wybuchu kolejnych strajków oraz ogólnie osłabiła pozycję związków zawodowych w Polsce.[1 s.194]

Z powodów struktury sytuacji strony nie mogły podjąć efektywnych rozmów. Nie zawarto żadnego porozumienia. Większość została jednak zrealizowana z pominięciem oficjalnej drogi negocjacji. Rząd nie podpisał żadnych zobowiązań, ale spełnił żądania. Wszystkie postulaty, z wyjątkiem dotyczących kwestii finansowych, zostały załatwione w oparciu o wystąpienie Balcerowicza w Sejmie.[14 s.2] Przyznali to przedstawiciele Komitetu Protestacyjnego, stwierdzając w niedzielę 27 maja, że część postulatów została załatwiona.[9 s.132] W sprawach finansowych rząd nie ustąpił.

Strajk nie miał poparcia społecznego. Według nieoficjalnych danych popierało go 16,6% przeciwnych było aż 61,9% społeczeństwa.[14 s.1]

W strajku wzięło udział 5300 osób, na 344 tys. zatrudnionych w przedsiębiorstwie. Sparaliżowane zostało ok. 10% sieci PKP. Według Centralnego Urzędu Planowania straty spowodowane strajkiem w podstawowych działach gospodarki wyniosły 106 mld. 627 mln zł., przy czym bezpośrednie i pośrednie straty PKP to 95 mld.109 mln zł. Straty te były jednym ze źródeł pogłębienia się kryzysu PKP.[9 s.133] Strajk pogorszył także obraz Polski za granicą. Nastąpił wyraźny spadek notowań Polski jako kraju, w którym warto inwestować. z grupy krajów o średnim ryzyku Polskę przekwalifikowano do krajów o wysokim ryzyku.[3 s.3]

Literatura:

1. Kloc K. Przyczyny i przebieg strajku na PKP w maju 1990 w. *Studia nad ruchami społecznymi*, 1990, t: 5, (red.), E. Lewicka-Banaszak, P. Marciniak Uniwersytet Warszawski, Instytut Socjologii.
2. Kolej strajku *Gazeta Wyborcza* 28 maja 1990.
3. Konferencja rzecznika rządu Rzeczpospolita nr 120 25 maja 1990.
4. Leszek Balcerowicz w Sejmie. Rzeczpospolita 26-27 maja 1990.
5. Niebezpieczny strajk. Rzeczpospolita 22 maja 1990.
6. Oświadczenie prezydium KK NSZZ Solidarność. *Gazeta Wyborcza* 23 maja 1990.
7. Proszę o zakończenie. *Gazeta Wyborcza* 25 maja 1990.
8. Piątek na Kolei – Przesilenie. *Gazeta Wyborcza* 26-27 maja 90.
9. Sobolewski Z. NSZZ Solidarność w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe 1980-2000. T.1. Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ Solidarność Kraków 2000.
10. Stanowisko rządu. *Gazeta Wyborcza* nr 117 23 maja 1990.
11. Strajk Kolejarzy. Zerwane rozmowy *Gazeta Wyborcza* 26-27 maja 1990.
12. Strajk zgaszony nocą. *Gazeta Wyborcza* 29 maja 1990.
13. Środa strajkowa. *Gazeta Wyborcza* 25 maja 1990.
14. Zerwane rozmowy. *Gazeta Wyborcza* 26-27 maja 1990.

**SOCIAL WORK EDUCATION - TEACHING HUMAN RIGHTS  
THEORETICAL REFLECTIONS – EXPERIENCES – INVITATION TO EXCHANGE  
ABOUT IT<sup>1</sup>**

Graça André, Portugal

Hans Walz, Germany

*The concept of 'Social Work as a Human Rights Profession'  
Reasons for the UN, IFSW and IASSW to proclaim the concept*

**1.1 The necessity of an intercultural view of Social Work**

We don't only work with children, youngsters, families, men, women, handicapped persons, senior citizens, criminals or mentally ill people, we also work with persons<sup>2</sup> of various cultures. Regarding this multicultural structure of our societies the fundamental necessity of an intercultural view becomes obvious. Another reason for the urgency of an intercultural Social Work is the world-wide globalisation which has a positive impact on trade and commerce, but also negative effects leading to growing social problems both local and global.

In his essay "Education after Auschwitz" (1966) Theodor W. Adorno shows historical reasons for the necessity of an intercultural view of education. In a first step he refers to

<sup>1</sup> The presenters of this workshop have worked together in the teaching and practice of Human Rights for many years. Graça André works for a housing project with migrant families in the Lisbon area in a partnership with the local neighbouring association. She teaches theoretical and practice disciplines at the Portuguese Catholic University of Lisbon – Social Work License. Hans Walz teaches Sociology, Ethics and Intercultural Social Work at the University of Applied Sciences (Engineering and Social Work) in Weingarten/South Germany. In his lecturing and writing he combines the concept of Human Rights with the concept of Sustainable Development for interdisciplinary and interprofessional dialogue and cooperation in theory and practice.

<sup>2</sup> In the terminology of the welfare-orientated perspective these persons are called 'clients'; Silvia Staub-Bernasconi (2000,161-166) suggests in the perspective of Human-Rights-Orientation the term 'social-citizens'/'SozialbürgerInnen'.