

SAMORZĄDNOŚĆ
SŁUPSKA

GAZETA KOMITETU OBYWATELSKIEGO W SŁUPSKU

CZY KOLEJNE nie — POROZUMIENIE?

„Na spotkaniu Komitetu Protestacyjnego Kolejarzy w Słupsku z Przedwodniczącym NSZZ „Solidarność” Lechem Wałęsą w dniu 28.05.1990 r. o godzinie 1.20 wspólnie postanowiliśmy, że akcja strajkowa zostanie zakończona, razem doprowadzimy do realizacji 12 postulatów oraz poinformujemy Premiera Tadeusza Mazowieckiego, że ciężar ponoszenia kryzysu należy równomiernie rozłożyć na całe społeczeństwo. Jednocześnie apelujemy do Pana Premiera o to, by program wprowadzenia reform stał się jasny i zrozumiały dla całego społeczeństwa, wyzwalamy aktywność ludzi pracy. Pozostajemy z nadzieją, że słupski protest kolejarzy pozwoli na wyciągnięcie właściwych wniosków na przyszłość”

Tyle treść zawartego porozumienia. A właściwie nawet nie porozumienia a decyzji o przerwaniu protestu. Żeby jednak do tego doszło trzeba było 360 godzin głodówki i 170 godzin całkowitego wstrzymania ruchu pociągów na węźle PKP w Słupsku i dalej — paraliżu komunikacji kolejowej w znacznej części kraju. Skutek? Nadszarpnięte zdrowie kilkunastu głodujących, nie przewiezione „x” ton towarów, nie dowiezieni na czas ludzie, cofnięcie do obcych portów nie rozładowane statki, utrata wiarygodności Polski u zachodnich kontrahentów. To tylko pobieżne wyliczenie, bo o pełne chyba dziś jeszcze nikt nie może się pokusić. I jeszcze długo nie będzie mógł.

Co doprowadziło do tego stanu? Co sprawiło, że garstka ludzi wystawiła na hazard swoje zdrowie, gospodarkę państwa, jego prestiż? Przyczyna była jedna: POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE. Moloch tak zbiurokratyzowany i skostniały, że pomysł samoreorganizacji i samonaprawy można włożyć między baśnie. Moloch, w którym na jednego pracownika przewozów przypada „x” dyrektorów, naczelników, kierowników i Bóg wie kogo jeszcze. Moloch, od którego sprawności zależy funkcjonowanie kraju. Moloch stanowiący mocny bastion postpezetperowskich pozostałości.

Spójrzmy na niego z punktu widzenia użytkownika. Wielomilionowe tzw. szkody transportowe w przewozach towarów, zdewastowane dworce, brudne wagony wielominutowe opóźnienia, coraz droższe bilety.

Spójrzmy też z punktu widzenia maszynisty, konduktora, manewrowego. Tanie lub darmowe bilety? — tak. Deputaty węglowe? — tak. Bezpłatne lekarstwa? — tak. Ale! bardzo ciężka, odpowiedzialna praca, wielogodzinne przebywanie poza domem, niski prestiż społeczny, hierarchia służbowa stwarzająca częstokroć sytuacje uwłaczające godności ludzkiej, relatywnie niskie zarobki.

Tyle krótka charakterystyka winowajcy i ofiary. Które jej elementy sprawiły, że stało się to wszystko co się stało? Od lat już wiadomo było, że ten stan rzeczy trzeba było zmienić. Tyle, że tym — którzy mogli to zrobić — żadne zmiany nie mogły odpowiadać. Bo każde sensowne prowadziłyby do nieuchronnej utraty wygodnych foteli i krzeseł. Stąd też przez wiele lat wszelkie zmiany zbywane były drobną kosmetyką, polegającą przede wszystkim na dostawianiu coraz to nowych foteli. A takie zmiany są najkosztowniejsze. Stąd wzięły się protesty, które w dniu 20 października 1989 r. doprowadziły do podpisania porozumienia, w którym obok wzrostu płac najistotniejszym elementem miała być reorganizacja. No i kolejowi decydenci zaczęli reorganizować. Na początku zapowiedzieli redukcję tych którzy na utrzymanie całej firmy zarabiają. W tej sytuacji skutki przyszły takie jakie widzieliśmy. A Słupskie środowisko kolejarskie zawsze było rewolucyjnie nastawione. Przed 10 laty: Sadka, Komin, Filipczyk, Śliwiński i inni. Dzisiaj doszło grono młodszych. Ale ci starzy też są.

Oby tym razem ich wysiłek nie zakończył się kolejnym — nie — POROZUMIENIEM.

Paweł P. Poleć

Jan Król

„Rozmawiać, rozmawiać, rozmawiać...”

Strajk słupskich kolejarzy rozpoczęty 8 maja trwał trzy tygodnie. Zawieszony został do 13 czerwca. Stworzył on najbardziej dramatyczną sytuację na przestrzeni ostatniego roku dla samych strajkujących, dla związków zawodowych, dla urzędu, dla państwa, dla całego społeczeństwa, a także dla reputacji międzynarodowej Polski.

Ukazał z całą grozą skalę nierozwiązywalnych problemów i trudności, jakie w ich pokonywaniu występują.

Byłem w kontakcie ze strajkującymi kolejarzami. Chciałem uchwycić prawdę o tym strajku i znaleźć płaszczyznę porozumienia, bo tylko ono mogło uratować sytuację.

Było to szalenie trudne w sytuacji, w której przewidziane do tego celu ogniwa związkowe i prezentujące pracodawcę zawiodły. Pojawiło się więc dramatyczne żądanie rozmów z upoważnionymi przedstawicielami rządu i szukanie gwarancji dla ich podjęcia przez najwyższe autorytety.

Głównym motywem strajku kolejarzy były zagadnienia płacowe. Nie polemizowali z tym, że wszyscy mało zarabiają i że konsekwencje stawiania gospodarki z „głowy na nogi” ponosić musi całe społeczeństwo — łącznie z nimi.

Ich postulatem było natomiast dotrzymanie postanowień zapisanych w protokołach uzgodnień z dnia 20 października ub. r. podpisanych przez związki Zawodowy Kolejarzy i przedstawicieli pracodawców. Pozostawali w najgłębszym przekonaniu, że porozumienie nie jest dotrzymywane i że nie było renegowane.

Strajk nie miał w swojej genezie charakteru politycznego. Politycznie zaczął być rozgrywany, gdy nabrał rozmachu. Brak pozytywnych rozstrzygnięć wytworzył pustkę, w którą weszli różni politykierzy. Życie, także polityczne, nie znosi próżni. Szło o to, aby interes grupowy nie wziął góry nad interesem państwa i całego społeczeństwa. Tak się ostatecznie stało. Instynkt Wałęsy i kolejarzy jeszcze raz nie zawiodł.

Jakie wnioski można wyciągnąć na gorąco:

Po pierwsze — przyspieszyć tempo zmian strukturalnych, organizacyjnych oraz kadrowych, w różnych obszarach funkcjonowania polityki i gospodarki.

Po drugie — członkowie związków muszą posiadać wiarygodne reprezentacje i być pod ich ciągłą presją i kontrolą.

Po trzecie — należałoby pomyśleć nad mechanizmem szybkiego reagowania w podobnych sytuacjach, np. w postaci instytucji mediatora znanej z krajów zachodnich, obdarowanego mandatem zaufania obydwu stron konfliktu.

Po czwarte — unikać należy wszelkiej manipulacji propagandowej i politycznej rzeczywistym dramatem ubogiego społeczeństwa i ubogiego państwa.

Rozpoczął się czas trudnych negocjacji reprezentacji kolejowej, dyrekcji PKP i rządu. Jestem przekonany, że będzie im towarzyszyła powaga, realizm i troska o rozwiązanie nabrzmiałych problemów środowiska, uwzględniających aktualne możliwości państwa.

Warszawa, 1990-05-29

Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność” GDAŃSK Dyrektor Generalny PKP WARSZAWA

Wszystkie organizacje związkowe na sieci PKP
Oświadczenie Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” Węzła PKP Słupsk.

Pomimo upływu 10 dni od zakończenia strajku kolejarzy polskich w Słupsku, strajk ten jest źle odbierany przez rząd i władze resortu. Oświadczamy, że strajk nie był strajkiem kolejarzy słupskich, lecz kolejarzy sieci PKP, czego dowodem jest obecność głodujących z różnych stron kraju, oraz telegramy popierające niemal, że z całej sieci PKP.

Dzięki rozprawie Komitetu Strajkowego, nierozprzestrzenił się na teren całego kraju, pomimo nacisków kolejarzy z całej sieci o zatrzymaniu ruchu pociągów. Rozumieliśmy i rozumiemy nadal, że strajk ogólnopolski spowodowałby paraliż całej gospodarki narodowej, do czego niechciliśmy i nie chcemy dopuścić. Zakończenie strajku w dn. 28.05.90 nastąpiło dzięki rozprawie komitetu strajkowego i dużemu autorytetowi Lecha Wałęsy wśród braci kolejarskiej. Rozmowy, które odbyły się w dniu 06 czerwca 1990 pomiędzy Rządem a Centralami Związkowymi, działającymi na sieci PKP, nie miały charakteru analizy strajku kolejarzy i zrealizowania postulatów, lecz były kolejnym przetargiem Central Związkowych z Dyrekcją Generalną o marne grosze. Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” Węzła PKP Słupsk ma na uwadze dzień 13 czerwca 1990, w którym to ma się odbyć konferencja prasowa z udziałem Lecha Wałęsy, wszystkich głodujących i strajkujących kolejarzy, na której ma być przedstawiony sposób zrealizowania postulatów.

Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” Węzła PKP Słupsk, wydając powyższe oświadczenie, chciałaby aby w dniu 13.06.1990 nie było zwycięzców i pokonanych. Jednocześnie nie chcielibyśmy, aby powtarzała się sytuacja z przed kilkunastu dni, która może osiągnąć niebłahy następstwa.

Przewodniczący NSZZ „Solidarność” Węzła
PKP Słupsk

Andrzej Śliwiński

List do strajkujących kolejarzy w Słupsku — Polska

My, MCWD — w pełni popieramy Wasz strajk w walce o 110% podwyżkę płac i usunięcie dyrektorów popieranych przez stary reżim komunistyczny.

Lech Wałęsa i inni winni bardziej czuć się przywódcami związkowymi, niż odmawiać poparcia Waszej akcji.

Odmowa negocjacji z Wami ze strony rządu jest to ta sama taktyka jaką stosuje rząd pani M. Thatcher w W. Brytanii, a którą my, brytyjscy robotnicy aż nadto dobrze znamy.

Potępiamy i to, i rząd.

Wskazuje to na potrzebę istnienia prawdziwie demokratycznych ZZ, bezpośrednio sterowanych przez robotników, dla reprezentacji których one są.

Żaden urzędnik ZZ nie powinien zarabiać więcej, niż wynosi średnia pensja ich członków, winni oni być wybierani przez członków i podlegać natychmiastowemu odwołaniu.

Uważamy, że koleje, jak i inne gałęzie przemysłu, winne działać demokratycznie i być sterowane przez robotników, zgodnie z następującymi zasadami:

- a) wszyscy funkcyjni winni podlegać demokratycznemu wyborowi i odwołaniu;
- b) żaden funkcyjny nie może zarabiać więcej, niż kwalifikowany robotnik;
- c) na stanowiskach winna być stosowana rotacja, by zapobiec biurokratyzacji.

Sądzimy też, że stała armia — której rząd, jak widzimy, używa do złamania Waszego strajku — winna zostać przez uzbrojonych zbrojnych obywateli i wszystkie oddziały sowieckie winny opuścić Polskę.

Nasza kampania prowadzona jest przez robotników i związkowców zrzeszonych w BLM (Brytyjskim Ruchu Pracy) — dla wsparcia robotników w Europie Wsch. i ZSRR w organizowaniu ich własnych, niezależnych organizacji, poprzez pomoc finansową, informację oraz kontakt z robotnikami w Ruchu Pracy z innych krajów. Jesteśmy przeciw kapitalizmowi i stalinizmowi. Kampania wspierana jest przez szereg ZZ, instancji Labourzystów oraz członków Parlamentu Brytyjskiego. Skontaktujcie się z nami, jeśli potrzeba Wam pomocy — zrobimy wszystko, co będzie w naszej mocy.

Wasi towarzysze, SCWD
Londyn, Wlk. Brytania

Wypowiedź senatora Stokłosy

**PANIE MARSZAŁKU!
PANIE I PANOWIE SENATOROWIE!**

Jako senator ziemi pilskiej — województwa, w którym największe węzły kolejowe biorą udział w strajku, czuję się zobowiązany do przedstawienia Wysokiej Izbie racji i argumentów ludzi, którzy w imię swej godności zawodowej i materialnej podjęli tak desperacki protest. Są to przecież moi wyborcy, którzy oczekują nie na to, aby ich tam w Pile i Krzyżu pouczać, jak to uczynili moi koledzy parlamentarzyści, lecz na to aby ich tu w Warszawie reprezentować. Chcę mówić o ich poglądach, opiniach i odczuciach także z tego powodu, że środki masowego przekazu w sposób nieuczciwy i tendencyjny zwłaszcza w pierwszej fazie trwania strajku zafałszowały obraz tak faktów, jak i intencji protestujących załóg.

Przedstawiciele rządu, zwłaszcza ministrowie Niezabitowska i Kuroń w swych wystąpieniach telewizyjnych podkreślali, że strajk kolejarzy jest czysto płacowy. I w ten sposób próbowali go zdezwuolnić w oczach opinii publicznej. Jako, że żądać dziś pieniędzy zdaniem tych polityków znaczy dokonać zamachu na rząd i demokrację, ba! na cały program reform. Istotnie kolejarze z Pomorskiej DOKP domagają się podwyżek płac. Jest to jednak dopiero trzeci postulat z ich dwunastopunktowej listy żądań. Równie ważny, jak pozostałe i uważam, że nie mają się czego wstydzić. Przecież nie stawiają rządu pod ścianą, nie zaskakują swymi żądaniami. Domagają się tylko tego, co rząd im obiecał. I to już dawno.

Mam przed sobą kopię protokołu uzgodnień z dnia 20 października 1989 r. podpisany przez przedstawicieli rządu i związków zawodowych. W punkcie 6 tego dokumentu czytamy: „Strony biorące udział w negocjacjach osiągnęły zbieżność poglądów co do tego, że średnia płaca w Przedsiębiorstwie PKP powinna kształtować się na poziomie nieniższym niż 110% średniej płacy, w pięciu podstawowych działach

gospodarki społecznej”. Tymczasem obecnie wskaźnik ten wynosi 67% według ocen strajkujących.

Mimo to kolejarze nie chcą dodatkowych pieniędzy ze skarbu państwa. Domagają się jedynie gruntowej reformy PKP, która powinna dać znaczne oszczędności i usprawnić działanie tej instytucji. Przytoczono mi wczoraj całą masę absurdalnych rozwiązań organizacyjnych i finansowych.

Nie chcę ich tutaj powtarzać, bo wyczerpałbym szybko swój limit czasowy i Waszą Panie i Panowie cierpliwość. Wśród nich są niestety pierwsze próby reform, które podlegają na przykład na tym, by racjonalizację zatrudnienia rozpoczynać i kończyć na robotnikach, nie tykając administracji. A może skorzystać z sugestii strajkujących i zaprosić słupskich kolejarzy do pracy nad restrukturyzacją PKP?

Strajkujący w Krzyżu uważają, że dyrekcji bardzo często stosuje wobec nich i ich towarzyszy pracy straszak bezrobocia, by utrzymać pracowników w ryzach. Jest to wyjątkowo poniżający rodzaj strachu i nigdy nie sądziłem, że będzie on w Polsce pod parasolem Solidarności najbardziej skuteczną bronią antystrajkową...

Ze szczególną niechęcią mówili mi pilscy kolejarze o podstawie dziennikarzy, a zwłaszcza o sposobie relacjonowania strajku przez Telewizję. Przyznam się, że i ja z niesmakiem obserwowałem, jak przy pomocy znanych z przeszłości metod Telewizja miast informować, głównie komentowała i oceniała wydarzenia w Słupsku, starając się ukształtować negatywny społeczny odbiór.

Myślę, że jest to kolejny dowód na to iż każdy rząd, który dysponuje jako jedyny określonym rodzajem mass mediów, w sytuacjach krytycznych usiłuje narzucić swym obywatelom korzystną dla siebie interpretację wydarzeń i mniej lub bardziej inteligentnie manipulować opinią publiczną.

Czas już aby zrealizować zgłoszony przy okrągłym stole przez ówczesną stronę opozycyjno-solidarnościową postulat uspołecznienia Radiokomitetu i podporządkowania go Parlamentowi.

Kol. KOWALCZYS Bogdan głoduje w Słupsku

Koleżanki i Koledzy

Nasz kolega, a jednocześnie przewodniczący NSZZ Kolejarzy Centrali Pomorskiej DOKP — Bogdan Kowalczyś — od dnia 19 maja br bierze czynny udział w głodówce w Słupsku, tylko i wyłącznie jako jeden z indywidualnych kolejarzy, a nie jako związkowiec.

Naga prawda o akcji strajkowej w Słupsku

Na podstawie mojej osobistej rozmowy telefonicznej w dniu wczorajszym o godzinie 15.00 z kol. Bogdanem Kowalczyś na jego prośbę chciałbym tą drogą wyjaśnić kilka podstawowych faktów, które zostały celowo przekłamane w telegramach przedstawicieli NSZZ Kolejarzy „Solidarność” oraz Federacji NSZZ Kolejarzy Pom. DOKP:

- Głodówka w Słupsku absolutnie nie ma charakteru politycznego, głodujący nigdy nie podważali obecnego rządu, ustroju, ani tym bardziej nie ma żadnego związku ze zbliżającymi się wyborami,
- wśród głodujących nie ma żadnego przedstawiciela byleż PZPR, ani tym bardziej byleż I sekretarza POP stacji Słupsk, w składzie osobowym głodujących znajdują się zwykli szeregowi pracownicy PKP, gdzie najwyższym rangą jest dyżurny ruchu i tylko kol. Kowalczyś stanowi jednego funkcyjnego pracownika, lecz jak podkreślił nie reprezentuje on związku, a tylko jednego z indywidualnych pracowników PKP,
- absolutnie nikt nimi nie kieruje, postulaty Komitetu Strajkowego wypracowane zostały na podstawie indywidualnych odczuć każdego z głodujących, przy czym podstawowym postulatem jest dotrzymanie obietnicy w październiku 1989 r. przez przedstawicieli Rządu

i Dyrekcji Generalnej PKP — stawki 110% średniej krajowej dla każdego kolejarza na sieci PKP, co tym bardziej jest bolesne, że przedstawiciele „Solidarności” i Federacji Kolejarzy w ciągu jednej doby udzielą głodującym poparcia, a następnej doby ci sami wycofują poparcie, jednocześnie stosując stare wypróbowane metody w postaci kłamliwego szkalowania głodujących, usiłując zniechęcić do nich wszystkich kolejarzy, gdy tymczasem większość kolejarzy Pomorskiej DOKP oraz część innych dyrekcji w dalszym ciągu udziela poparcia głodującym poprzez czynny strajk, nie jest prawdą, jakoby nie chcą z nikim rozmawiać, gdyż spełnienie powyższego postulatu poprzez pisemny zapis warunkuje zaprzestanie strajku, a dotychczas nikt z prowadzących rozmowy nie był w stanie zagwarantować jego spełnienia, Komitet Strajkowy do prowadzenia rozmów ma swoich czterech przedstawicieli spożywających normalne posiłki oraz dwóch zawodowych prawników, a więc nie może być mowy o nielogicznym prowadzeniu rozmów z powodu wyczerpania fizycznego i psychicznego, również nieprawdą jest fakt, że wygonili lekarzy i zabarykadowali się, gdyż są pod ciągłą opieką lekarską i socjalną.

Powyższe fakty przekazuje Wam kolega Bogdana, a jednocześnie sekretarz NSZZ Kolejarzy Centrali Pomorskiej DOKP.

Klimowicz Zbigniew

Poparcia dla głodujących kolejarzy podpisało:

106 osób z Pom. DOKP

289 osób z RS Szczecin Port Centralny

29 osób z RS Glinki

KALENDARIUM WYDARZEŃ

- 24.04.** Początek konfliktu w Słupsku. Kolejarze przedstawiają własną koncepcję zmian reorganizacyjnych w PKP m.in. powołanie 22 Dyrekcji Rejonów w miejsce dzisiejszych okręgów, żądają podwyżki płac do zagwarantowanych w październiku 110% średniej krajowej, zmniejszenie administracji kolejowej, odwołanie p.o. Dyrektora Generalnego PKP i in.
- 08.05.** Komisja Zakładowa Węzła Słupskiego NSZZ „S” ogłasza 2-godzinny strajk ostrzegawczy dla poparcia przedstawionych postulatów. Protest popierają kolejarze z Gdańska, Łodzi, Poznania, Szczecina, Wrocławia, a także OPZZ i słupska „S” Kolejarzy.
- 10.05.** Na skutek braku reakcji ze strony Dyrekcji Generalnej i rządu, 11 osób podejmuje głodówkę, domagając się przybycia przedstawicieli rządu dla podjęcia rozmów.
- 14.05.** Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „S” popiera postulaty kolejarzy ze Słupska ale sprzeciwia się głodówce. Z kraju płyną depesze solidaryzujące się z akcją.
- 17.05.** Sejm powołuje podkomisję, która ma rozpatrzyć postulaty ze Słupska. Głodujący grożą całkowitym zablokowaniem ruchu jeśli nie przybędzie do nich delegacja rządowa.
- 18.05.** Blokada węzła słupskiego od 6.00 do 8.00. Głoduje już 28 osób. Rozmowy Dyrekcji ze związkami zawodowymi gwarantują wypłatę średnio 250 tys. zaliczki z zysku. Przerwanie rozmów, Premier Mazowiecki telefonuje prosi głodujących o przerwanie strajku. Min. Władysław Ciołek oświadcza, że nie będzie rozmawiał pod presją strajku. W g. rzeczniczka rządu spełnienie postulatów grozi zahamowaniem programu gospodarczego.
- 19.05.** Przedstawiciel Dyrekcji Generalnej PKP Andrzej Grądziński rozmawia z głodującymi. Rozmowy kończą się fiaskiem. Niepowodzeniem kończy się również telefoniczna prośba premiera Mazowieckiego o przerwanie strajku.
- 20.05.** Kierujący strajkiem Międzyokręgowy Komitet Strajkowy ogłasza strajk generalny w Pomorskiej DOKP.
- 21.05.** Kilkuosobowe strajki w Pomorskiej DOKP, kolejarzy w Pile, Inowrocławiu i w Działdowie. Wyrazy poparcia przekazali kolejarze ze Śląskiej i Zachodniej DOKP (żądania słuszne, forma protestu niewłaściwa.)
- 22.05.** Do strajku przyłącza się Szczecin Port Centralny. Do Słupska przybywają przedstawiciele Dyrekcji Generalnej PKP, bez pełnomocnictw płacowych. Głodówka kolejarzy w Toruniu i w Miastku.
- 23.05.** Głodują już 43 osoby. Blokada linii Śląsk - Porty (strajk na stacji Ponętów). Do strajku przyłącza się Włocławek, Bydgoszcz (parowozownia), Gdynia-Port, strajk ostrzegawczy w Toruniu. Rzecznik prasowy głodujących w Słupsku apeluje o nierozprzestrzenianie akcji strajkowych. Zaproszenie przewodniczących central związkowych: NSZZ „S”, „S-80” i OPZZ do Słupska. Wałęsa przysyła list z prośbą o godne zakończenie strajku, przyjeżdżają Miodowicz i Jurczyk. Rząd zapowiada rozmowy min. Kuronia ze zw. zaw. kolejarzy.
- 24.05.** Rozmowy 4 związków zawodowych kolejarzy z rządem. Przewodniczący OPZZ próbuje namówić rząd do przyjazdu do Słupska. Rozmowy kończą się fiaskiem. Delegaci ZOAIT, FZZ Prac. PKP, ZZ Maszynistów wracają do Słupska i powołują Komitet akcji Protestacyjnej. Wałęsa odwołuje podróż do Skandynawii.
- 25.05.** Rząd podtrzymuje stanowisko, że nie będzie rozmów o płacach w czasie trwania strajku. Do strajku przyłączają się Gdynia Gł. Osob., Kostrzyn, Tczew, nie kursuje SKM w Trójmieście. Od godz. 14.00 głodujący

zawieszają strajk, 9 z nich zostaje przewiezionych do szpitala. Część stacji przerywa strajk. Do Słupska przybywa ks. Jankowski w celu nakłonięcia do przerwania strajku. Komisja Krajowa „S” oskarża Miodowicza o manipulowanie strajkiem i wykorzystywanie go do obrony nomenklatury.

- 26.05.** Mediacje ze strony senatora Stokłosa, rozmowy delegacji strajkujących z ministrem Kuroniem nie przynoszą rezultatu. Niebezpieczeństwo strajku generalnego PKP.
- 27.05.** Nocą przyjazd Lecha Wałęsy. Próba porozumienia z rządem, to jest na dwa tygodnie zawieszenie strajku. Wałęsa ręczy za doprowadzenie do rozmów z rządem, mediacja nie udaje się. Wałęsa wyjeżdża ze Słupska. Na czas wyborów zawieszenie strajku. Komunikat strajkujących, że jeśli rząd nie rozpocznie rozmów, to ma być strajk generalny.
- 28.05.** Ponowna wizyta Wałęsy w Słupsku. Zawieszenie strajku. Rząd ma prowadzić rozmowy z Zw. Zaw. w sprawie postulatów strajkowych, 13 czerwca do Słupska ponownie przyjedzie Wałęsa - zda relacje z realizacji żądań kolejarzy przez rząd.

POSTULATY KOLEJARZY ZE SŁUPSKA

1. Przedstawienie przez MTiGM w trybie pilnym jasnego i spójnego programu zmian strukturalnych i organizacyjnych na PKP, które doprowadzą do radykalnego przemieszczenia etatów administracyjnych na rzecz służb wykonawczych, przy uwzględnieniu koncepcji wypracowanej przez zespół przy Węzłowej Komisji Zakładowej NSZZ „S” w Słupsku. Włączenie przedstawicieli zespołu do prac nad programem zmian strukturalnych na PKP.
2. Ustalenie poziomu płacy minimalnej, rent, emerytura także zasiłków rodzinnych, które gwarantowałyby godziwe warunki życia.
3. Dotrzymanie postanowień zawartych w pkt 6 Protokołu Uzgodnień z dnia 20.10.1989 r. w Warszawie (110%).
4. Opracowanie i przedstawienie do konsultacji ze związkami zawodowymi nowego systemu płac na PKP - termin realizacji - do 15 czerwca 1990 r.
5. Żądamy zapłaty za czas pobytu na stacji zwrotnej jak za dyżur, (dyżury konduktorskie i trakcyjne)
6. Żądamy kategorycznie zawieszenia do 1 września podwyżki taryfy osobowej i towarowej.
7. Żądamy pilnych zmian w systemie ekonomicznym PP „PKP”
8. Żądamy odwołania z zajmowanego stanowiska p.o. Dyrektora Generalnego PKP Janusza Głowackiego.
9. Odwołania z zajmowanego stanowiska Dyrektora Pomorskiej DOKP Stefana Maksymowa.
10. Zapłacenie zczas udziału w strajku i niewyciąganie jakichkolwiek konsekwencji w stosunku do organizatorów i osób biorących udział w strajku ostrzegawczym i głodowym. Strajk ostrzegawczy w dniu 7 maja należy rozumieć jako akcję protestacyjną, jak również strajk solidarnościowy w dniu 18 maja 1990 r. sieci PKP.
11. Zapewnienie biorącym udział w strajku głodowym na koszt Przedsiębiorstwa kompleksowych badań lekarskich w trakcie jego zawieszenia, jak również umożliwienie w/w leczenia sanatoryjnego.
12. Umożliwienie poinformowania naszego środowiska w środowiskach masowego przekazu o zaniegacji krajowym, o wynikach negocjacji w trakcie ich trwania i po ich zakończeniu.