

Piękna młodość, dobre czasy?



MARCIN KULA

Piękna młodość, dobre czasy?

Aleksandra Leyk, Joanna Wawrzyniak, *Cięcia. Mówiona historia transformacji*, Wydawnictwo „Krytyki Politycznej”, Warszawa 2020

Recenzowana książka zdobyła moje serce już w boju wstępnym. Jest pracą z zakresu historii społecznej, dziś mało popularnej. Autorki odnoszą się do

historii najnowszej, czyli wchodzi na pole ostrej bitwy, ale to innym pozwalają zabierać głos. Badają socjalistyczny przemysł oraz drogi jego prywatyzacji. Rozpoznanie tych zagadnień jest nie mniej ważnym elementem wiedzy o transformacji niż tropienie tajnych współpracowników i sensowniejszym działaniem w odniesieniu do przeszłości niż przemeblowywanie wizji historii i nazw miejscowych. Co nie najmniej ważne, autorki napisały książkę z bliskiego memu sercu pogranicza historii i socjologii. W kwestii refleksji nad stosunkami pracy w socjalistycznym przemyśle kontynuują drogę, którą w moim otoczeniu szła prof. Małgorzata Mazurek (*Socjalistyczny zakład pracy*, 2005). Oczywiście zarówno w konwencji socjologii, jak historii można by posuwać się dalej. Autor książki o prywatyzacji zakładów w Bydgoszczy i regionie Sławomir Kamosiński wykorzystał na przykład akta archiwalne dotyczące poszczególnych zakładów (*Przedsiębiorstwa w przebudowie*, 2015). Sam chętnie widziałbym głębsze zajęcie się autorem kwestią subiektywizmu pamięci. Rozumiem jednak, że grubą książkę trzeba kiedyś zamknąć.

Podstawą studium

są wywiady zebrane przy pomocy studentów socjologii UW – co cieszy, gdyż nie ma

lepszej metody kształcenia niż aktywny udział w badaniu. Przekazane treści zarysowują dużo realiów PRL. Niektóre z nich są pyszne – na przykład opis sytuacji, gdy fabryka papieru podejmuje produkcję papieru toaletowego, by mieć

go na wymianę na potrzebne jej części do maszyn z innymi fabrykami. Kierowca dyrektora fabryki wozi zapas papieru toaletowego jako specyficzny prezent dla milicjantów zatrzymujących go za wykroczenia drogowe – a oni chętnie zaspokajają się takim „mandatem”. Dyrektor PolMotu, czyli państwowej firmy obracającej wyprodukowanymi samochodami, obiecuje ministrowi, że sprzeda ich tyle, ile trzeba i gdzie trzeba, ale oczekuje od ministra talonów na samochody

dla pracowników. Wprost mówi mu, że załatwi transakcję, jeśli dostanie talony.

Jest dumny, jak wielu pracownikom dał talony (s. 336: „Tą metodą co siódmy pracownik przez te cztery lata otrzymał [sic!]

ode mnie [sic!] samochód”). Miejskowy

sekretarz PZPR przestrzega dyrektora czegoś tam przed stosowaniem zachodnich metod kontroli jakości przy wykorzystywaniu licencji Uniroyal na produkcję opon. Ten odpowiada: „Prawie mnie pan przekonał. Tylko niech pan przekona oponę, żeby ona była dobra na sposób socjalistyczny czy kapitalistyczny. Oni dostarczają system, który ma gwarantować, że ta opona będzie dobra” (s. 290). Przypomina się przedstawienie STS-u, w którym aktor deklarował: „Nie ma kapitalistycznego

zeszytu w kratkę. Nie ma socjalistycznego zeszytu w kratkę. Jest tylko dobry lub zły zeszyt w kratkę” (cyt. z pamięci).

Mimo takich

„kawałków” przy lekturze rzuca się w oczy nostalgia udzielających informacje za

minionymi czasami. Zakłady, w których pracowali za PRL, rysują się sympatycznie, ludzko, jako miejsca, gdzie się żyło życiem wspólnotowym. W wywiadach wracają wątki opieki nad pracownikami w postaci premii, wycieczek, organizowania dnia kobiet, funkcjonowania bufetów, stołówek, sklepów zakładowych, ośrodków wypoczynkowych, udzielania pomocy w sprawach mieszkaniowych... Pracownicy wspominają nieco rodzinne stosunki między nimi: obchodzenie imienin, opijanie 1 Maja (wódka w czajniku!)... Mówią o pracy całych rodzin, nawet kolejnych pokoleń w tych samych fabrykach... Nawet sekretarze PZPR wspomniani są jako tacy, do których można było pójść i uzyskać pomoc. Nie widać w ich wypadku wielkiego zapału ideologicznego. Przynależność do partii jest z obu stron traktowana pragmatycznie, nieraz instrumentalnie.

W sumie z tym

systemem – przynajmniej w świetle wspomnień – dawało się współżyć, może nawet nie było w nim źle. Jest to obraz zupełnie inny niż nasz o takich zakładach, formułowany z zewnątrz, i ten, który robotnicy ujawnili dosyć masowo w 1980 r.

(Pracownica FS0, która w ramach Solidarności przygotowywała wybory 1989 na warszawskiej Pradze, s. 382: „Była taka radość, taka euforia, że nareszcie nie

ma tej komuny, tej ciemnoty, którą nam wciskali. Jest nadzieja, że będzie lepiej. Wtedy wszyscy myśleliśmy jednymi kategoriami”).

Rozmówcy badaczy

dużo mówią o FS0. Ta fabryka była prawie symbolicznym przykładem przemysłu PRL-owskiego. Powstała od zera, miała stanowić robotnicze przeciwstawienie urzędniczo-inteligenckiego miasta, była przeogromna... i nic z niej nie pozostało

po transformacji. Byli pracownicy mówią o niej raczej dobrze. No cóż, nie byłem

robotnikiem FS0. Mam jednak pewne wspomnienia o niej – bowiem posługiwałem się

samochodem tam wyprodukowanym. Żerańskie samochody miały zaś pewną fatalną wadę: często się psuły. Pamiętam, jak kiedyś w zimie wiozłem rodzinę do Zakopanego dużym fiatem, którego nowy rozrusznik był uprzejmy się zepsuć 50 km

za Warszawą. Ponieważ, zwłaszcza z dziećmi, trzeba czasem na takiej trasie stanąć, więc starałem się stawać na pochyłych odcinkach szosy – by żona mogła mnie łatwiej popchnąć. Przy przejeździe w tłoku przez Gorce „modliłem się”, by

silnik nie zgasł – ponieważ pod górę nie można zapalić samochodu „na pych”, a zatrzymałbym ruch na wąskiej szosie. W szczególności żerańskie samochody okropnie nie lubiły rano zapalać. W zimie ludzie wręcz brali akumulatory do domu, by nie słabły. Akumulator to nie piórko. Wszystko było jednak lepsze od porannego „piłowania” rozrusznika, dobiegającego z każdego kąta parkingu. Do

dziś, gdy słyszę czasem takie piłowanie, myślę: „Co za szczęście, że to już nie ja!”.

Beznadziejnie

brakowało części zamiennych, a mnie zdarzyła się potrzeba zdobycia całej nowej

karoserii. Inny kierowca zrobił sobie mianowicie garaż w kufrze mojego samochodu. Ja wyszedłem z tego cało, ale nadwozie do niczego się już nie nadawało. Zostawmy na boku, jak zdobyłem przydział na nowe – bo bez przydziału

sprawa byłaby beznadziejna. Zdobyłem je jednak. Oznaczonego dnia wynająłem samochód pomocy technicznej i pojechałem po karoserię. Samochód wjechał wraz ze

mną na teren fabryki rano, gdyż samego kierowcy później by nie wpuszczono. Kierowca, znający życie, zaraz za bramą poszedł spać – wiedział, że ja przed końcem dnia nie uporam się z moją karoserią. Sam zaś przystąpiłem do załatwiania gigantycznych formalności i płacności. Wszystko było zorganizowane

tak, ażebym musiał przemierzać w obu kierunkach teren FS0, mający długość kilku

przystanków tramwajowych – tylko w środku nie było tramwaju. Na dodatek przerwy

śniadaniowe urzędniczek miały charakter kroczący i były chyba skorelowane z załatwianiem przeze mnie kolejnych etapów sprawy. Każda następna urzędniczka zaczynała przerwę, gdy ja się do niej zbliżałem. W sprawach motoryzacji każdy,

kto czymś dysponował, miał wówczas silną władzę. Diagnosta lub właściciel stacji obsługi byli królami. Urzędniczki FS0 były więc co najmniej królewnami.

Stopniowo dzień

zbliżał się do końca, a ja do końca mojej drogi i moich sił także. Karoseria została załadowana na samochód pomocy technicznej. Kolejni nabywcy z karoseriami na samochodach ustawili się karnie w kolejkę do ostatniego etapu: kontroli straży przemysłowej. Ta interesowała się specyficznie jedną sprawą: czy w karoserii nie zamontowano czegoś (np. lusterka), do którego nabywca nie miał

prawa bądź za ten element nie zapłacił. U mojego poprzednika wykryto „nadwyżkę”

w postaci wlewu benzyny. Tłumaczył, że taką karoserię mu sprzedano, że on przecież tego wlewu nie umieścił w niej sam. Nic nie pomagało. Zdenerwowany facet wziął więc młotek od najbliższego robotnika i jednym uderzeniem wybił nieszczęsny wlew (niszcząc go oczywiście i gdzieś odrzucając). Mnie zakwestionowano jedynie tabliczkę „125p” („Emblemat się panu nie należy”). Tabliczka na szczęście dała się oderwać ręką.

Gdy porównuję swoje wspomnienia z tego dnia spędzonego za murem na Stalingradzkiej (dziś Jagiellońskiej) – a mógłbym rzecz rozwijać – ze wspomnieniami pracowników fabryki zawartymi w książce, to czuję zawodowo ekscytujący niepokój. Mam w końcu przed sobą dwa źródła (moje wspomnienia też są coś warte!). Mówią one co innego. Jako historyk powinienem z tego wybrnąć. Nie potrafię. Mogę tylko pytać: czy mojego pokolenia obraz PRL był przesadnie czarny – nawet jeśli sam nie poczuwałbym się do takiego grzechu? Czy myśmy zwracali uwagę na inne sprawy niż nasi współobywatele robotnicy? Czy te socjalistyczne fabryki dawały ludziom coś przypominającego bardziej cywilizację agrarną (wieś sąsiadów skupionych wokół dziedzińca-opiekuna) niż zakład pracy w stylu kapitalistycznym? To byłoby notabene ciekawe w kontekście obecnego rozgrywania w polskiej polityce hasła Polski „solidarnej” przeciw „liberalnej” (niezależnie od zakładanej treści tych terminów). Czy też może zwłaszcza byłym pracownikom żal, że w skrajnym wypadku – jak w FS0 – po sprywatyzowanej na rzecz kapitału zagranicznego fabryce mógł pozostać pusty plac z resztką ruin? (To też byłoby ciekawe z punktu widzenia części dzisiejszego dyskursu politycznego!).

A może starsi już dziś ludzie upiększają swoją młodość w sytuacji, gdy życie na ogół ich nie pieści? Czy dla różnych przyczyn może przeczerniają nową rzeczywistość? W końcu nawet w kapitalistycznych fabrykach na świecie istnieją jakieś społeczności pracownicze, podczas gdy w dzisiejszej Polsce stopień zorganizowania się robotników w związki zawodowe jest zaskakująco niski. Rozumiem, że atomizację można odczuwać jako nieprzyjemną zmianę i respondenci mogą się do tego ograniczyć – ale zagadnienie jest warte dalszych studiów ze strony badaczy.

Może zaś „wydźwięk” (słowo znane w dyskursie komunistycznym!) książki wynika z tego, że osoby przeprowadzające wywiady, należące już do następnego pokolenia, nie dociskały opowiadających, gdyż same inaczej patrzą na PRL niż my – a dokładniej niż wielu z nas patrzyło zwłaszcza w trakcie końcowej kompromitacji systemu i po jego upadku? Zmiana postrzegania, a nawet częściowa rehabilitacja zjawiska w kolejnych pokoleniach badaczy nie jest nowa w dziejach historiografii. Na dzień dzisiejszy skonstatujmy, że niezależnie od tego, na jakim obrazie stanie za 100 lat, lepsza jest różnica spojrzenia niż budowanie jednolitej, chwalebnej wizji historii kraju bohaterskiego i dumnego.

Redakcja językowa: Beata Bińko