



Robert Lipelt

Uczelnia Państwowa im. Jana Grodka w Sanoku

Jan Grodek State University in Sanok

 <https://orcid.org/0000-0002-1997-4935>

## STRAJKI I MANIFESTACJE ROBOTNICZE W SANOKU W LATACH 1919–1933

### SUMMARY

**Workers' strikes and demonstrations in Sanok from 1919 to 1933**

This study presents some aspects of the nature and course of workers' protests at Sanok's largest industrial plant, the Wagon Factory, in the years 1919–1933. The paper discusses the main causes of strikes and workers' protests. The most important reasons were economic difficulties, but also political, social, and sometimes ethnic divisions among protesting workers and the unemployed. The study draws attention to the effects of the crisis in terms of reduced production, mass layoffs and a deterioration in the employees' standard of living. The paper discusses the measures taken by local authorities to reduce conflicts between management and factory workers and shows state intervention to improve business conditions as insufficient. The Sanok factory became an important center of the workers' movement and trade union activity in the mentioned period.

**KEYWORDS:** Great economic crisis, Subcarpathian region, Sanok, workers' protests, Second Polish Republic

### STRESZCZENIE

W opracowaniu przedstawiono niektóre aspekty charakteru i przebiegu protestów robotniczych w największym zakładzie przemysłowym Sanoka, jakim była Fabryka Wagonów, w latach 1919–1933. Wskazano na główne przyczyny strajków i protestów robotniczych. Najważniejsze z nich wynikały z trudności ekonomicznych, ale także z podziałów politycznych, społecznych, czasami etnicznych wśród protestujących robotników i bezrobotnych. Zwrócono uwagę



na skutki kryzysu w sferze obniżenia produkcji, masowych redukcji pracowników i pogorszenia się ich stopy życiowej. Omówiono działania władz lokalnych na rzecz przezwyciężania konfliktów między dyrekcją a pracownikami fabryki. Oceniono, jako niewystarczające działania interwencyjne państwa w kwestii poprawy warunków funkcjonowania przedsiębiorstwa. Fabryka Sanocka w prezentowanym okresie stała się ważnym ośrodkiem ruchu robotniczego i działalności związkowej.

**SŁOWA KLUCZOWE:** wielki kryzys gospodarczy, Podkarpacie, protesty robotnicze, Sanok, II Rzeczpospolita

W ostatnich dziesięcioleciach XIX w. Sanok przeżywał okres szybkiego rozwoju społeczno-gospodarczego, będący wynikiem wielu doniosłych przemian, jakie obserwowano w tym czasie w Galicji. Konstytucja austriacka z grudnia 1867 r. dawała krajom koronnym cesarstwa dość szeroką, pod względem organizacji życia społeczno-narodowego choć politycznie zawężoną, autonomię. Uzyskana przez Galicję częściowa niezależność stała się impulsem mobilizującym społeczności lokalne tworząc podstawy dla szerokiej działalności społecznej, gospodarczej i kulturalnej. Niezmiernie istotnym aktem prawnym w cesarstwie dotyczącym organizacji życia gospodarczego była Ustawa Przemysłowa z 1859 r. wraz z jej nowelami. Ówczesny Sanok pod względem gospodarczym należał do terenów średnioprzemysłowych – jak na stosunki galicyjskie i niewiele różnił się od innych miast prowincjonalnych, które nie posiadały na swym terenie rozwiniętego przemysłu. Ważnym czynnikiem ułatwiającym łączność ze światem i przyczyniającym się do wzrostu ożywienia gospodarczego tych terenów było uruchomienie linii kolejowej w 1872 r. z Przemyśla do Łupkowa przez Chyrów i Zagórz oraz bezpośredniego połączenia z Zagórza przez Sanok do Jasła i Stróż w 1884 r. Za otwarciem tych połączeń przemawiały przede wszystkim względy strategiczne, jak również gospodarcze, ułatwiające kontakty handlowe z Węgrami, a także tranzyt towarów z Królestwa Polskiego i Rosji na południe Europy. Prawie w tym samym czasie rozpoczęły się poszukiwania ropy naftowej i jej wydobywanie, które stały się bodźcem również dla innych powstających przemysłów. Podjęte inwestycje przyczyniły się do rozbudowy sektora usług i handlu. W produkcji towarowej dominowały przede wszystkim małe rodzinne warsztaty rzemieślnicze, ale pojawiały się też większe przedsiębiorstwa przemysłowe, jak cegielnie Leiba Branda i Mechela Steina, Fabryka Materiałów Budowlanych Dawida Kolberga, Fabryka WYROBÓW Betonowych, Fabryka WYROBÓW Stolarskich braci Bętkowskich, Fabryka Wierzchów do Obuwia Abrahama Pinkasa, Podkarpacka Fabryka Masarska, czy największy zakład produkcyjny w mieście Fabryka Wagonów Kazimierz Lipiński, zatrudniająca około tysiąca pracowników<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Vide: W. Sołtys, *Życie gospodarcze, społeczne i polityczne, [w:] Sanok. Dzieje miasta*, red. F. Kiryk, Kraków 1995.

Lata międzywojenne przyniosły dla Sanoka, jak i powiatu sanockiego, większe możliwości rozwoju niż lata przedwojenne. Przemysł skoncentrował się głównie w Sanoku. W dalszym ciągu największym zakładem w mieście była Fabryka Wagonów K. Lipiński, która jeszcze przed wojną połączyła się z S.A. L. Zieleniewski przechodząc głęboką restrukturyzację. W latach 1931–1936 oddano do użytku dwie fabryki: gumy i akumulatorów, a tuż przed wybuchem II wojny światowej (1938 r.) Fabrykę Obrabiarek.

Oprócz nich na terenie miasta powstało szereg mniejszych zakładów, produkujących niejednokrotnie w symbiozie z większymi. Działały np. Fabryka Wyróbów Betoniarskich L. Kolbera, Cegielnia Wilka na Kiczurach, miejska Betoniarnia i Elektrownia, Warsztat Stolarski Israela Gottlieba, Tartak Parowy Płockiera i S-ka, Tartak Parowy Eugeniusza Nowaka, Warsztat Ślusarski Juliana Łagodzica, Fabryka Octu Kramera, „Ursus” Fabryka Pończoch i Trykotaży, Pierwsza Fabryka Wódek i Likierów P. Stepka S-ka itp.<sup>2</sup> Ogółem w całym powiecie sanockim przed II wojną światową istniały 93 zakłady przemysłowe, które razem mogły zatrudniać nawet parę tysięcy pracowników<sup>3</sup>.

Celem niniejszego opracowania jest omówienie charakteru i przebiegu strajków, manifestacji oraz sporów robotniczych z dyrekcją największego zakładu przemysłowego Sanoka, jakim była Fabryka Wagonów, w latach 1919–1933. Ze źródeł wykorzystanych w niniejszym opracowaniu, w pierwszej kolejności należy wymienić materiały znajdujące się w zespole Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów – L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. Fabryka Sanocka (ZFMKW), a przechowywane w Archiwum Państwowym w Rzeszowie Oddział w Sanoku (APRzOS). Zebrane tam materiały dotyczyły ogólnych informacji na temat samej fabryki i jej produkcji, stanu zatrudnienia i wynagrodzenia, sporów robotniczych z dyrekcją zakładu, żądań ekonomicznych, a także strajków, manifestacji oraz przeprowadzonych redukcji w zatrudnieniu. W opisie tych wydarzeń pomocne okazały się również akta zespołu Starostwa Powiatowego Sanockiego (SPS), przechowywane w Archiwum Państwowym w Przemyśle (APPrz). Do najcenniejszych należą tu materiały Referatu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego, jak np. sprawozdania sytuacyjne z lat 1919–1935, informacje o partiach politycznych, Komitecie Bezrobotnych, zezwolenia na manifestacje, zgromadzenia i zjazdy publiczne z lat 1919–1939. Źródłami o innym charakterze są artykuły z ówczesnej prasy, mocno zróżnicowane ideologicznie i politycznie oraz opisujące te wydarzenia materiały wspomnieniowe.

<sup>2</sup> Archiwum Państwowe w Przemyśle (dalej: APP), Starostwo Powiatowe Sanockie (dalej: SPS), sygn. 7, k. 101. Cf. W. Sołtys, E. Zając, *Przyczynek do dziejów ruchu robotniczego w Sanoku i okolicy w okresie międzywojennym*, „Rocznik Sanocki” 1963, s. 258–259; W. Sołtys, *Życie gospodarcze, społeczne i polityczne...*, s. 534–535.

<sup>3</sup> W. Sołtys, E. Zając, *Przyczynek do dziejów ruchu robotniczego...*, s. 259, 280, przypis 3.

Spróbujmy przyjrzeć się jak wyglądały początki tego jednego z największych zakładów przemysłowych w Galicji. Powstanie i rozwój tej fabryki łączy się z dwoma postaciami – Walentym Lipińskim i Mateuszem Beksińskim, uczestnikami powstania listopadowego, którzy po jego upadku szukali schronienia w Galicji, w prowincji pozostającej pod panowaniem austriackim. Po wyuczeniu się zawodu kotlarza we Lwowie przybyli do Sanoka, nabywając w 1844 r. skromny dworek z zabudowaniami gospodarczymi otoczony paroma morgami ziemi, położony u podnóża Góry Zamkowej nad Potokiem Płowieckim<sup>4</sup>. Tu wkrótce uruchomili swój warsztat kotlarski. Zakład rozwijał się pomyślnie wytwarzając proste części i wyposażenie dla gorzelni i browarów, jak np. różnego rodzaju kociołki, kotły i naczynia kuchenne. W następnych latach asortyment produkowanych wyrobów rozszerzył się o narzędzia kowalskie (młoty, kowadła) i rolnicze<sup>5</sup>. Ważnym wydarzeniem w dziejach późniejszej fabryki było przejęcie warsztatu kotlarskiego w 1886 r. przez syna Walentego – Kazimierza Lipińskiego. Nowy właściciel miał zamiar przekształcić zakład swojego ojca w przedsiębiorstwo o charakterze fabrycznym zajmujące się przede wszystkim produkcją maszyn dla coraz szybciej rozwijającego się w regionie przemysłu naftowego. Do współpracy w tworzoną przez siebie przedsiębiorstwie zaprosił poznanego w Pradze Jana Schenka, który wniósł do powstającej spółki maszyny i fachowy personel, zaś Lipiński przekazał plac z nowymi budynkami (pomieszczenia fabryczne, magazyny, biura) położone przy ulicy Konarskiego<sup>6</sup>. Nowe przedsiębiorstwo pod nazwą Lipiński & Schenk Fabryka Maszyn w Sanoku posiadało już kilka działów: ślusarski, kowalski, kotlarski, tokarski, stolarski i lakierniczy, zatrudniając w 1886 r. 46 pracowników<sup>7</sup>. Nowo powstała firma specjalizowała się w produkcji przyrządów wiertniczych metodą kanadyjską oraz maszyn i aparatów do destylarni nafty, gorzelni, browarów i tartaków parowych. W 1886 r. w fabryce powstał pierwszy lokomobilowy kocioł parowy i maszyna parowa. W 1891 r. Kazimierz Lipiński, po spłaceniu swojego współnika Jana Schenka, zostaje jedynym właścicielem przedsiębiorstwa pod nazwą Pierwszy Galicyjski Zakład Budowy Wagonów i Fabryka Maszyn Kazimierza Lipińskiego w Sanoku<sup>8</sup>.

Ważnym wydarzeniem w dziejach powstałej fabryki było otrzymanie w 1891 r. pierwszego zamówienia na cztery wagony towarowe otwarte dla Dyrekcji Kole-

<sup>4</sup> S. Dobrowolski, *Fabryka wagonów w Sanoku*, Rzeszów 2020, s. 4.

<sup>5</sup> B. Filipczak, *Ze wspomnień* (opr. W. Sołtys), „Rocznik Sanocki” 1963, s. 210.

<sup>6</sup> E. Zając, *Przemysł (okres autonomii)*, [w:] *Życie gospodarcze Ziemi Sanockiej od XVI do XX wieku*, red. R. Lipelt, Sanok 2004, s. 161–162.

<sup>7</sup> *Katalog Powszechnej Wystawy Krajowej we Lwowie w roku 1894 pod protektorem najmiłościvszego cesarza i króla Franciszka Józefa I*, Lwów 1894, s. 231.

<sup>8</sup> S. Dobrowolski, *op. cit.*, s. 5–6; B. Filipczak, *op. cit.*, s. 211.

jowej Krakowskiej. Po wykonaniu pierwszego zamówienia zakład otrzymał od Dyrekcji Kolei Skarbowych w Krakowie zamówienie na 50 wagonów, a w 1892 r. na kolejne 280. Konieczna stała się rozbudowa fabryki i zatrudnienie dalszych techników i robotników, a także zakup kosztownych maszyn i narzędzi. Ponieważ warsztaty w Sanoku nie mogły pomieścić tak dużej produkcji, w 1892 r. wydzierżawiono w tym celu od Zarządu Kolei Państwowej warsztaty w położonym niedaleko Zagórz, a ponadto na koszt przedsiębiorstwa zbudowano tam nową zajezdnię na 20 wagonów. Gotowe części składowe przewożono z Sanoka do Zagórza, gdzie odbywała się właściwa budowa wagonów<sup>9</sup>.

W 1894 r. na Powszechnej Wystawie Krajowej we Lwowie sanocka fabryka otrzymała kilka nagród za wystawione wyroby, m.in. złoty medal izb handlowych, a Kazimierz Lipiński odebrał dyplom honorowy ministra handlu<sup>10</sup>. W rezultacie przedsiębiorstwo otrzymało jeszcze więcej zamówień nie tylko z kraju, ale też spoza cesarstwa, np. z Rumunii i Serbii<sup>11</sup>. W tym okresie fabryka produkowała wagony kolejowe towarowe różnych systemów, cysterny do transportu spirytusu, ropy i nafty, kotły parowe, motory, zbiorniki i urządzenia do rafinerii. Ponadto specjalizowała się w wyrobie kompletnych ryg wiertniczych typu kanadyjskiego i kombinowanych oraz ryg ręcznych systemu Fabiana. Dostarczała również pojedyncze narzędzia wiertnicze, a także przyjmowała do naprawy różnego rodzaju maszyny, kotły i narzędzia. W 1894 r. w fabryce pracowało już 295 robotników<sup>12</sup>.

Liczba nowych zamówień cały czas rosła, co oznaczało nadzieję na dalszy rozwój sanockiego przedsiębiorstwa. Dlatego też niezwykle ważną rzeczą było uzyskanie większych kapitałów, np. poprzez utworzenie spółki akcyjnej, dającej jeszcze większe możliwości rozwojowe. W 1895 r. Kazimierz Lipiński przy wsparciu Banku Krajowego we Lwowie przekształcił swoje przedsiębiorstwo w spółkę akcyjną pod nazwą – Pierwsze Galicyjskie Towarzystwo Akcyjne Budowy Wagonów i Maszyn w Sanoku – przedtem Kazimierz Lipiński. Na siedzibę nowej spółki wyznaczono Lwów, a fabryka przeniosła się do nowo wybudowanych obiektów na terenie gminy Posada Olchowska pod Sanokiem. Kapitał akcyjny powołanej spółki w 1897 r. został podwyższony do dwóch milionów koron (dotychczasowy wynosił milion koron). Za zwiększeniem kapitału zakładowego przemawiała nie tylko potrzeba dalszych inwestycji w nową infrastrukturę fabryczną oraz wydatki na zakup nowoczesnych maszyn i urządzeń, ale również umożliwienie terminowych realizacji składanych zamówień.

<sup>9</sup> „Gazeta Narodowa”, nr 214, 19 IX 1893, s. 1; APRzOS, ZFMKW, sygn. 22, s. 41–42.

<sup>10</sup> „Kurjer Lwowski”, nr 287, 16 X 1894, s. 5.

<sup>11</sup> *Katalog Powszechnej Wystawy Krajowej we Lwowie ...*, s. 231.

<sup>12</sup> *Ibidem*, s. 231.

W tym czasie w dziale wagonowym budowano wagony osobowe, towarowe i tramwajowe oraz wózki wąskotorowe różnych typów. Na początku XX w. fabryka otrzymała zamówienia na pierwsze wagony tramwajowe dla Wiednia (50 szt.), Morawskiej Ostrawy (30 szt.), Lwowa (75 szt.) i Krakowa (17 szt.)<sup>13</sup>. Z wagonów specjalistycznych dużym zainteresowaniem cieszyły się cysterny naftowe dostarczane do prawie wszystkich galicyjskich rafinerii, a także wozy piwne dla Goetza w Okocimiu i Towarzystwa Akcyjnego Browarów we Lwowie. Oprócz wagonów w dalszym ciągu wytwarzano maszyny i narzędzia wiertnicze, kotły, maszyny parowe, zbiorniki na ropę, na spirytus oraz konstrukcje mostowe. Ponadto otwarto nowy dział do produkcji sikawek pożarniczych i narzędzi rolniczych<sup>14</sup>. W przypadku konstrukcji wykonanych w Sanoku należy wymienić, zbudowane w 1901 r. dwa mosty dla Funduszu Krajowego, a także prace konstrukcyjne na linii kolejowej Lwów–Sambor–Użok i mosty dla kolei lokalnej Przeworsk–Bachórz. Z innych prac na uwagę zasługują konstrukcje żelazne dla Biblioteki Uniwersyteckiej i Dworca Kolejowego we Lwowie<sup>15</sup>. Fabryka sanocka zajmowała się również produkcją rur lanych i mufowanych realizując zamówienia dla wodociągów lwowskich i do sieci gazowniczych<sup>16</sup>. W 1902 r. fabryka uzyskała zamówienie od Ministerstwa Wojny Austro-Węgier na dostawę przodów dla nowych armat<sup>17</sup>.

Początek XX w. przynosi fabryce w Sanoku pewne trudności i to w najważniejszym dziale produkcji wagonów. Brak ciągłości w zamówieniach rządowych i coraz silniejsza konkurencja zagraniczna zmusiła spółkę do przystąpienia w 1902 r. do austriackiego kartelu wagonowego z kontyngentem 7%, a w 1906 r. podniesionym do 8,5%<sup>18</sup>. Kondycja finansowa spółki w dalszym ciągu nie była najlepsza. Przeważała infrastruktura nie zapewniała fabryce korzystnych warunków rozwoju i ta sytuacja skłoniła w końcu sanocką fabrykę z dniem 1 października 1913 r. do fuzji z S.A. L. Zieleniewskiego posiadającą swoje zakłady w Krakowie i Lwowie. Połączone fabryki tworzyły przedsiębiorstwo o kapitale akcyjnym 6 mln koron. Ustalono także, że fabryki we Lwowie i Sanoku miały zostać szybko rozbudowane i zmodernizowane. Do Krakowa przeniesiono dział maszynowy, motorowy, odlewnię i wyrób narzędzi wiertniczych. Fabryka sanocka rozwijała w dalszym ciągu produkcję w dziale wagonowym i tramwajowym<sup>19</sup>. Po fuzji zarówno lwowska

<sup>13</sup> Z. Osenkowski, *Od kotłów po pojazdy szynowe Fabryki Sanockiej*, „Rocznik Sanocki” 1995, s. 91; S. Dobrowolski, *op. cit.*, s. 8–9.

<sup>14</sup> „Kurjer Lwowski”, nr 273, 2 X 1897, s. 6.

<sup>15</sup> *Ibidem*, nr 15, 15 I 1902, s. 1; nr 62, 3 III 1903, s. 6.

<sup>16</sup> *Ibidem*, s. 2.

<sup>17</sup> *Ibidem*, nr 62, 3 III 1903, s. 5.

<sup>18</sup> W. Saryusz-Zaleski, *Dzieje przemysłu w b. Galicji 1804–1929, ze szczególnym uwzględnieniem historii rozwoju S.A. L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper*, Kraków 1930, s. 217.

<sup>19</sup> APRZOS, ZFMKW, sygn. 22, s. 42.



i sanocka fabryka miały pracować w pełnym ruchu pod jednym kierownictwem, którego siedzibą został Kraków<sup>20</sup>.

W czasie I wojny światowej fabryka znalazła się pod okupacją rosyjską, a władze wojskowe zajęły znajdujące się tam budynki i place pod warsztaty mechaniczne, stajnie i składy wojskowe. Część budynków i maszyn została zniszczona, a przy opuszczaniu Sanoka na wiosnę 1915 r. zabrano wszystkie części wagonów, gotowe cysterny, zapasy drewna, część obrabiarek, a nawet młoty parowe. Ogólna wartość skonfiskowanych przez Rosjan towarów wynosiła ok. 1 mln koron<sup>21</sup>. Jeszcze w okresie wojny kierownictwo Spółki zdołało w 1915 r. częściowo uruchomić zakład sanocki, zatrudniając początkowo 380 robotników, co stanowiło blisko połowę kadry pracowniczej w chwili rozpoczęcia wojny<sup>22</sup>. Już w roku 1916 Fabryka Sanocka wyprodukowała 570 wagonów, a rok później – 347 szt. Wskutek wojny zakład w Sanoku stracił wiele zamówień prywatnych, które przed wojną stanowiły znaczny ich odsetek<sup>23</sup>.

Po odzyskaniu niepodległości produkcja Fabryki Sanockiej pozostała na niskim poziomie. Oprócz budowy wagonów oferowano także ich naprawę. W 1919 r. dostarczono 30 wagonów osobowych i 121 towarowych oraz naprawiono 200 wagonów towarowych. Zaraz po wojnie pierwsze większe dostawy wagonów trafiły do Polski z Ameryki. Rząd jednak szybko wyraził przekonanie, że przede wszystkim ze względu na bezpieczeństwo i walkę z powojennym bezrobociem lepiej będzie popierać krajową produkcję taboru, zwłaszcza, że takie fabryki na ziemiach polskich istniały już wcześniej. W grudniu 1920 r. S.A. L. Zieleniewskiego zawarła z Ministerstwem Komunikacji dla Fabryki Sanockiej długoletnią umowę na dostawę w ciągu 10 lat 8 tys. wagonów towarowych i 2 tys. wagonów osobowych<sup>24</sup>. Na podstawie zawartej umowy produkcja wagonów zaczęła szybko wzrastać, osiągając w 1923 r. liczbę 1395 wagonów towarowych i 60 osobowych. Zwiększył się też stan załogi, który z 338 zatrudnionych w 1919 r. wzrósł do 1743 pracowników w 1923 r.<sup>25</sup> Niestety tę dobrą passę przerwał kryzys w przemyśle polskim w latach 1924–1925. Rząd szukając oszczędności zredukował zamówienia wagonowe i zamiast dostarczyć według umowy w 1924 r. 1200 wagonów, zakład w Sanoku otrzymał zamówienie tylko na 700 wagonów towarowych. Zredukowano także liczbę

<sup>20</sup> „Kurjer Lwowski”, nr 452, 2 X 1913, s. 4.

<sup>21</sup> W. Saryusz-Zaleski, *op. cit.*, s. 233.

<sup>22</sup> W okresie Wielkiej Wojny personel Fabryki stanowili mieszkańcy Królestwa Polskiego okupowanego przez Austriaków. W Lublinie odbywała się rekrutacja i następnie osoby te podpisywały umowy na zatrudnienie w Sanockiej Fabryce Wagonów. Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy we Lwowie, fond 461, opis 1, sprawa 1.

<sup>23</sup> W. Saryusz-Zaleski, *op. cit.*, s. 233.

<sup>24</sup> *Ibidem*, s. 272; APRzOS, Sanocka Fabryka Autobusów „Autosan” w Sanoku, sygn. 3098, s. 221.

<sup>25</sup> W. Saryusz-Zaleski, *op. cit.*, s. 274.

zatrudnionych robotników do 900, czyli blisko o połowę, ograniczając także czas pracy do 4 dni w tygodniu. Znaczne ograniczenie rządowych zamówień zwolniło S.A. L. Zieleniewski od przepisu umowy z rządem zabraniającej przyjmowania przez Spółkę zamówień od osób prywatnych. W 1925 r. Fabryka Sanocka rozpoczęła produkcję wagonów wąskotorowych i tramwajowych, m.in. dla Lwowa (10 szt.) i Warszawy (70 szt.), a także wagonów do przewozu piwa i chłodzi. Od 1926 r. wzrosła liczba zamówień rządowych<sup>26</sup>. W 1928 r. wykonano ponad 1000 wagonów towarowych, osobowych pulmanowskich i specjalnych takich jak: cysterny do transportu gazu i płynów, wagony chłodzi do przewozu drobiu, trzody, platformy do drewna, wagony pocztowe, ogrzewcze i bagażowe. Większość tych zamówień wykonano dla Ministerstwa Komunikacji. Ponadto Fabryka Sanocka stała się głównym dostawcą wagonów tramwajowych motorowych i przyczepnych dla Warszawy, Łodzi, Poznania, Lwowa i Krakowa. Fabryka w latach 1927–1928 zatrudniała ponad 1000 robotników, a jej produkcja zależała w dużej mierze od zamówień rządowych<sup>27</sup>.

Ważnym wydarzeniem dla krakowskiej Spółki było porozumienie i fuzja zawarta w 1928 r. między S.A. L. Zieleniewski i Spółką Fitzner-Gamper mającą swe fabryki w Siemianowicach i Dąbrowie Górniczej. Od tej pory nowe przedsiębiorstwo istniało pod nazwą Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper Spółka Akcyjna. W skład nowej spółki weszło siedem fabryk: w Krakowie, Sosnowcu, Sanoku, Dąbrowie, we Lwowie, Siemianowicach i Tarnowskich Górach<sup>28</sup>.

Fabryka Sanocka stała się nie tylko największym zakładem przemysłowym w regionie, ale także centrum ruchu robotniczego i pracy związkowej. Pierwszą organizacją związkową działającą na terenie fabryki był utworzony na początku XX w. Związek Zawodowy Metalowców. Jednym z pierwszych działaczy tego związku był Wilhelm Topinek, który jeszcze przed wybuchem wojny został powołany na sekretarza Związku Zawodowego Metalowców do Oddziału w Krakowie. W późniejszym czasie pełnił funkcję sekretarza generalnego Związku Robotników Przemysłu Metalowego (ZRPM) oraz był posłem na Sejm RP II kadencji. Do I wojny światowej Związek skupiał niewielu członków w swoich szeregach. Należeli do Związku przeważnie rzemieślnicy, zaś robotnicy stanowili niewielką ich liczbę. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości Związek stał się organizacją masową. Należała do niego większość załogi, szczególnie po 1921 r., kiedy wstąpiła do Związku spora liczba młodych pracowników. Wielu związkowców było członkami organizacji partyjnych, jak Polskiej Partii Socjalistycznej (PPS), Polskiej Partii

<sup>26</sup> *Ibidem*, s. 278.

<sup>27</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 22, s. 5, 43.

<sup>28</sup> W. Saryusz-Zaleski, *op. cit.*, s. 298–300.



Socjalistycznej – Lewica (PPS-Lewica) oraz nielegalnie działającej Komunistycznej Partii Zachodniej Ukrainy (KPZU) utworzonej na terenie miasta w połowie lat dwudziestych XX w.<sup>29</sup> W skład Związku wchodziło także szeregi bezpartyjnych. Po I wojnie światowej sytuacja gospodarcza kraju ulegała ciągłym wahaniom. Po krótkim okresie lepszej koniunktury gospodarczej przychodziły okresy stagnacji i kryzysów. Największe załamanie gospodarcze przypadło na lata 1924–1925 oraz 1930–1935, czyli w czasie wielkiego kryzysu światowego. W okresach tych produkcja gwałtownie się kurczyła, a liczba bezrobotnych wzrastała.

Dużą rolę w walce robotników z dyrekcją Fabryki odegrał ZRPM w Sanoku, szczególnie wyraźnie było to widać podczas wielkiego kryzysu lat trzydziestych XX w. i dużych redukcji w stanie zatrudnienia w tym zakładzie. W pierwszych latach po zakończeniu wojny produkcja Fabryki Sanockiej pozostawała na niskim poziomie. W dniu 10 lutego 1919 r. dyrekcja zakładu podpisała z robotnikami umowę dotyczącą stanu zatrudnienia i wynagrodzeń, która miała obowiązywać do końca lipca 1919 r. Jednak na skutek niezadowolenia pracowników z dotychczasowych zarobków, które przy występującej drożyznie nie wystarczały na najskromniejsze utrzymanie rodziny, robotnicy 6 czerwca 1919 r. tę umowę zerwali i wystąpili z następującymi żądaniami:

1. płace dzienne i akordowe miały zostać podwyższone o 70%;
2. robotnikom pracującym stale w systemie akordowym należało zagwarantować zarobek w wysokości dniówki z dodatkiem 50% teżej;
3. praca w godzinach nadliczbowych, tj. ponad 8 godzin dziennie, w sobotę ponad 6 godzin miała być wynagradzana dodatkiem 50%, a w niedzielę i święta dodatkiem 100%;
4. mężowie zaufania robotników, mieli posiadać decydujący wpływ na wyznaczanie akordów, czyli płacy od wykonanej sztuki, a nie jak dotąd, kiedy posiadali tylko głos doradczy;
5. przyjmowanie robotników do fabryki miało odbywać się przez organizację robotniczą.

Rokowania odbyły się zaraz po ogłoszeniu strajku, gdzie stronę pracowniczą reprezentował sekretarz Polskiego Związku Metalowców W. Topinek. Jego propozycja zmniejszenia podwyżki płac z 70% do 40% nie znalazła akceptacji robotników. Dyrekcja proponowała podwyżki dla mniej zarabiających, czyli pracowników dniówkowych o 50%, a w przypadku robotników w systemie akordowym

<sup>29</sup> Wielu członków KPZU wywodziło się spośród ludności żydowskiej, zob. W. Sołtys, *op. cit.*, s. 560–561; APRzOS, Sanocka Fabryka Autobusów „Autosan” w Sanoku, sygn. 3098, s. 223.

w wysokości 35%. Te oferty zostały jednak odrzucone. Prawo reprezentowania robotników utracił także przedstawiciel związkowy. Przebieg strajku był spokojny, bez żadnych zaburzeń. Dużą rolę odegrali tu mężowie zaufania, którzy skutecznie przeciwdziałali, jak czytamy „wichrzeniu jednostek radykalnych”, które strajk wywołały. Dyrekcja zakładu przez cały okres strajku zaopatrywała robotników w prowiant. Ostatecznie strajk zakończył się 25 lipca podpisaniem umowy pomiędzy dyrekcją zakładu, a przedstawicielami robotników przy współudziale sekretarza związków W. Topinka. Podpisane porozumienie obowiązywać miało do końca 1919 r. Zgodnie z zawartą umową płace dniówkowe i akordowe zostały podwyższone o 50%. Odrzucone zostało żądanie w punkcie drugim i pracującym w akordzie dyrekcja gwarantowała jak dotychczas, jako minimum ich zarobek dzienny. W punkcie trzecim za pierwsze dwie godziny nadliczbowe pracy wypłacany miał być dodatek 30%, a za następne godziny 50%, a nie jak do tej pory 25%. Akceptacji dyrekcji nie uzyskały także dwa ostatnie żądania<sup>30</sup>. Był to najdłuższy strajk, który zakończył się częściowym sukcesem robotników.

W kolejnych latach stosunki robotnicze układały się pomyślniej niż w czasie inflacji, ale zmniejszająca się siła nabywcza wynagrodzeń w dalszym ciągu miała wpływ na presję płacową. W okresie od maja 1925 do września 1928 r. aż siedem razy podwyższano płace. Największe podwyżki miały miejsce w 1926 r., kiedy podwyższono je dwukrotnie w marcu i czerwcu o 23% i w roku 1927, w styczniu i czerwcu o 18%. W negocjacjach o wyższe płace robotników w Fabryce Sanockiej z dyrekcją zakładu dużą rolę odegrał Związek Zawodowy Metalowców<sup>31</sup>. Wywalczone podwyżki miały wielkie znaczenie dla sytuacji materialnej pracowników sanockiego zakładu. W dniu 6 listopada 1928 r. wybuchł strajk w fabryce z powodu odrzucenia przez dyrekcję 50% podwyżki płac przy pracach akordowych oraz 15% przy pracach dniówkowych. W strajku udział wzięło około 1000 osób zarówno robotników, jak i urzędników i praktykantów. Bezpośrednim powodem strajku było niewypłacanie przez dyrekcję należnego wynagrodzenia za dodatkowe szychty, przy pilnych pracach przy budowie wagonów i wozów tramwajowych<sup>32</sup>. Ostatecznie dyrekcja zgodziła się na podwyżkę w wysokości 7% przy pracach dniówkowych oraz 40% przy robotach akordowych i podpisała układ zbiorowy z robotnikami 22 listopada 1928 r.<sup>33</sup>

Sytuacja w mieście stawała się coraz trudniejsza od rozpoczęcia w 1929 r. wielkiego kryzysu gospodarczego na świecie. Nie uniknęła go również Polska. Z każ-

<sup>30</sup> APP, SPS, sygn. 7, k. 29–31.

<sup>31</sup> APRzOS, Sanocka Fabryka Autobusów „Autosan” w Sanoku, sygn. 3098, s. 222.

<sup>32</sup> „Robotnik”, nr 317, 10 XI 1928, s. 4.

<sup>33</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 48, s. 27; W. Sołtys, E. Zając, *op. cit.*, s. 264.

dym miesiącem przybywało bezrobotnych. Rok 1930 dla rozwoju sanockiego przemysłu nie zapowiadał się zbyt dobrze. Pod koniec stycznia Zarząd Główny Fabryki w Krakowie zapowiedział dalsze redukcje, które miały dotyczyć nie tylko pracowników fizycznych, ale także urzędników, w tym kadrę kierowniczą. Zapowiedziano także redukcję zarobków przy węglarce<sup>34</sup> od 20–25%, tj. ok. 200 zł na wagonie oraz akordów. Zdaniem delegatów robotniczych obniżka tej wielkości nie była możliwa. Podjęto decyzję, że w dniu 31 stycznia rozpocznie się strajk o ile dyrekcja Fabryki zaplanowanych redukcji płac i akordów nie cofnie<sup>35</sup>. Sytuację załagodzono, ale nie na długo. Stan zatrudnienia robotników na początku stycznia 1930 r. wynosił 1196 osób i zmniejszył się do połowy marca do 939 pracowników<sup>36</sup>. W pierwszej grupie zwolnionych 16 stycznia znaleźli się m.in. kierownik warsztatów Adam Bratro, z miesięczną pensją 970 zł, trzech majstrów z zarobkami od 370–450 zł; pięciu pracowników biura konstrukcyjnego i rachunkowego z wynagrodzeniem miesięcznym od 230–490 zł. Ponadto zwolniono 12 pracowników tygodniowych, których pobory kształtowały się od 27–60 zł w tygodniu. Łącznie na tych kilkunastu zwolnieniach Fabryka miała zaoszczędzić na poborach 82 155 zł rocznie<sup>37</sup>. Przeprowadzona redukcja pracowników zbiegła się w czasie z planowaną akcją demonstracyjną organizowaną przez Komunistyczną Międzynarodówkę (Komintern), wyznaczoną na 6 marca 1930 r. pod znanym hasłem „marsz głodnych”. Planowana demonstracja odbyła się także w Sanoku. Bezrobotni pod wpływem działaczy komunistycznych zorganizowali pochód demonstracyjny pod Starostwo. Tłum w liczbie ok. 400 osób pojawił się na rynku ze swoimi żądaniami, po krótkim czasie manifestujących udało się rozprościć. Dwie godziny później demonstranci przed Fabryką sformowali kolejną manifestację, liczebniejszą, liczącą ok. 1000 osób i po raz drugi wyruszyli w stronę miasta. Tym razem protestujący stawili opór i z tłumu zaatakowano policjantów, jak donosił korespondent krakowskiego „Czasu”, sześciu policjantów zostało rannych, zaś z demonstrantów jeden został ciężko ranny i przewieziony do szpitala. Następnie tłum został rozpędzony przez policję i wojsko<sup>38</sup>. Sanok dostał się na łamy prasy krajowej i zagranicznej, a sama manifestacja spowodowała, że miejscowe władze w przyszłości zaczęły ostrożniej podchodzić do żądań bezrobotnych i strajkujących. O wypadkach w Sanoku władze Fabryki informowały też Prezesa Rady Ministrów tłumacząc dużą redukcję załogi (ok. 800 robotników, w rzeczywistości było ich ok. 250 osób) oraz brakiem zamówień ze strony Ministerstwa Komunikacji. W wysłanym piśmie funkcjonowanie Fabryki

<sup>34</sup> Najczęściej produkowany w Fabryce Sanockiej wagon do przewozu węgla.

<sup>35</sup> APRZOS, ZFMKW, sygn. 47, s. 16–17.

<sup>36</sup> *Ibidem*, s. 2, 35.

<sup>37</sup> *Ibidem*, s. 9–11.

<sup>38</sup> „Czas”, nr 55, 9 III 1930, s. 1.

Sanockiej dyrekcja uzależniła od nowych zamówień rządowych na 2400 węglarek i 15 wagonów osobowych, w ciągu dwóch lat<sup>39</sup>.

Po długich pertraktacjach 5 maja 1930 r. Zarząd Spółki zawarł z robotnikami Fabryki w Sanoku umowę, która wprowadzała nowe akordy dla węglarek, które z wysokości 710 zł podwyższone zostały o 10% tj. do wysokości 781 zł. Przyjęto także zapis, że przy ustalonych stawkach akordowych procent akordu nie będzie ograniczany. Dla robót poza węglarkami redukcja cennika mogła nastąpić wyłącznie tam, gdzie wprowadzono nowe urządzenia i nową organizację pracy, co umożliwiałoby zmniejszenie czasu wykonania robót<sup>40</sup>. W związku z brakiem zamówień władze Fabryki zapowiedziały na 18 sierpnia 1930 r. kolejną redukcję, która objąć miała 400 osób. W dniu 14 sierpnia, dyrektor naczelny Ludwik Dyduch, na wspólnym spotkaniu z posłem na sejm W. Topinkiem i przedstawicielami robotników, po przedstawieniu mu skutków tak masowej redukcji, wstrzymał planowane zwolnienia uzależniając je od otrzymania zamówień rządowych i prywatnych, do 1 września. Zazaczył przy tym, że brak zamówień spowoduje zwolnienie pracowników z dniem 8 września po 30 robotników każdego tygodnia aż do ogólnej liczby 400<sup>41</sup>. Władze Fabryki planowały, aby liczba robotników wraz z uczniami nie przekroczyła na koniec roku 600 osób, a przeciętna płaca nie mogła być większa niż 1,20 zł na godzinę. Przy wskazanym zatrudnieniu plan produkcji w okresie od sierpnia 1930 r. do maja 1931 r. zakładał budowę 600 węglarek, 25 wagonów typu SLMz i 10 wagonów typu Chrz<sup>42</sup>. W przypadku urzędników pracujących w firmie powyżej 20 lat polecono sporządzić wykaz osób, podając wysokość wynagrodzenia emerytalnego, jakie mogli otrzymać z Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych. Czas pracy miał być skrócony przeciętnie do czterech dni w tygodniu przy 8-godzinnym czasie pracy<sup>43</sup>. W sierpniu 1930 r. w Fabryce pracowało 820 robotników i 150 uczniów<sup>44</sup>, a na początku listopada liczba załogi zmniejszyła się do 759 osób razem z uczniami<sup>45</sup>.

Duże wyzwanie dla władz miasta stanowiła coraz szybciej powiększająca się liczba bezrobotnych, którzy w drugiej połowie 1930 r. stanowili na terenie miasta i Posady Olchowskiej ok. 1000 osób<sup>46</sup>. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych według stanu z 20 lutego 1931 r. osiągnęła w powiecie sanockim już 1268 osób,

<sup>39</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 6, s. 8–10.

<sup>40</sup> *Ibidem*, sygn. 47, s. 42.

<sup>41</sup> APP, SPS, sygn. 55, k. 40.

<sup>42</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 6, s. 47.

<sup>43</sup> *Ibidem*, sygn. 6, s. 45; W. Topinek, *Groźba masowych wydalań robotników w fabryce wagonów w Sanoku*, „Robotnik”, nr 246, 23 VIII 1930, s. 3.

<sup>44</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 47, s. 55.

<sup>45</sup> *Ibidem*, s. 111.

<sup>46</sup> W. Sołtys, E. Zajac, *op. cit.*, s. 267.

z czego 695 osób korzystało z zasiłków ustawowych, pobierając łącznie ok. 9 tys. złotych tygodniowo<sup>47</sup>. W obronie robotników pozostających bez pracy zawiązał się w Sanoku Komitet Bezrobotnych. Wśród członków Komitetu były osoby, które utraciły pracę, w wyniku masowych redukcji pracowników w przedsiębiorstwach, jak również osoby jeszcze pracujące. O wspólnych zebraniach i protestach bezrobotnych i robotników informują sprawozdania sytuacyjne Policji Państwowej w Sanoku przesyłane do tutejszego starosty. W czasie jednego z takich spotkań, 7 maja 1930 r., zebrało się 50 bezrobotnych przed biurem Ekspozytury Pośrednictwa Pracy w Sanoku. Zaproszeni też byli przedstawiciele robotników Fabryki Sanockiej na czele z przedstawicielem Związku Metalowców Marcinem Komorowskim. Ze strony związkowców padła propozycja wzajemnego popierania swoich żądań tak ze strony bezrobotnych, jak i pracujących, którzy też nie mieli pewności, że wkrótce nie stracą swojej pracy. W czasie spotkania padły też oskarżenia pod adresem PPS-owskich działaczy związkowych za ugodową politykę względem dyrekcji Fabryki Sanockiej, co mogło wskazywać, że istniał wśród bezrobotnych, jak i pracujących w tej firmie robotników, odłam działaczy radykalnych wywodzących się głównie z KPZU<sup>48</sup>.

Na koniec drugiego roku kryzysu pozostało z 1323 robotników zatrudnionych w Fabryce Sanockiej na początku stycznia 1930 r. ok. 500 osób, wraz z uczniami, pracujących po trzy dni w tygodniu. W związku z nieustannie pogarszającą się sytuacją ekonomiczną dyrekcja planowała dalszą redukcję do 300 osób, o czym informowała Ministra Komunikacji pismem z 6 lutego 1931r., tłumacząc swoją decyzję ukończeniem prac i brakiem nowych zamówień. Ze względu na duży stan bezrobocia w okręgu sanockim i wynikających stąd konsekwencji prosiła ministerstwo o jak najszybsze przydzielenie dalszej pracy<sup>49</sup>. Korespondencję w sprawie planowanych zwolnień prowadzono też z władzami Starostwa Powiatowego w Sanoku, gdzie dyr. dr Adolf Langrod informował, że w związku z gwałtowną redukcją robotników w Fabryce Sanockiej, także tych o dużym stażu pracy, Zarząd Główny proponuje udzielić zapomogi, w przypadku tych z większym niż 20-letnim stażem w wysokości 60–120 zł miesięcznie. Zapomogi stałe nie mogły przekroczyć rocznie 30 tys. zł, jednorazowe – 20 tys. zł<sup>50</sup>. Niepewni swojej pracy byli także pracownicy, od których Fabryka Sanocka odkupiła grunty, w zamian za obietnicę, że w czasie masowych zwolnień osoby te pracy nie utracą. Złożone przyrzeczenie nie zostało jednak dotrzymane<sup>51</sup>.

<sup>47</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 7, s. 23.

<sup>48</sup> APP, SPS, sygn. 53, k. 39.

<sup>49</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 48, s. 4–5.

<sup>50</sup> *Ibidem*, s. 25–26.

<sup>51</sup> *Ibidem*, s. 22.

Trwały też prace nad przygotowaniem nowej umowy. Poprzednie podpisane w czerwcu i listopadzie 1928 r. oraz w maju 1930 r. dotyczyły częściowej regulacji płac akordowych. Robotnicy nie po raz pierwszy wysuwali pretensje, że właściwie w dalszym ciągu ważna jest umowa z 22 listopada 1928 r., która dotychczas nie została wypowiedziana. Zdaniem dyrekcji wszystkie te umowy należało wypowiedzieć i spisać nową, uwzględniającą współczesne realia funkcjonowania Fabryki. Na początku marca 1931 r. dyrekcja przesłała Zarządowi Głównemu Spółki następujące propozycje: zarobek robotnika wykwalifikowanego miał nie przekraczać 1,1 zł, dla porównania od października 1930 r. do stycznia 1931 r. przeciętny zarobek wynosił 1,33 zł, należało też obniżyć akordy o 17,3%<sup>52</sup>. Wśród robotników niepokój wywołała także zapowiedź redukcji ok. 180 robotników. Od początku kwietnia cała Fabryka miała pracować trzy dni w tygodniu, tj. w poniedziałek, wtorek i środę<sup>53</sup>.

Protestując przeciw planowanym zwolnieniom, 14 kwietnia 1931 r. wszyscy robotnicy o godz. 9.00 opuścili warsztaty zbierając się przed budynkiem administracyjnym. Przedstawili swoje żądania wskazując, aby wszyscy robotnicy pracowali nad wykończeniem pozostających w produkcji węglarek, a po ukończeniu tych prac zostali wszyscy zwolnieni. Ewentualnie zgodziliby się też na pracę dwudniową w tygodniu, ale w każdym wypadku żądali cofnięcia zaplanowanej redukcji. Dyrektor A. Langrod oświadczył, że Zarząd Główny podtrzymuje zapadłą decyzję, co oznaczało redukcję i prowadzenie prac z pozostałymi robotnikami trzy dni w tygodniu tak, aby nie przerywać ciągłości pracy w Fabryce. Po kolejnych naradach każda ze stron pozostała przy swoim stanowisku. Dyrektor Karol Górniak oświadczył, że bez względu na zapadłą decyzję ogółu protestujących pracowników, zwolnionych zostanie 22 kwietnia 1931 r. 175 robotników<sup>54</sup>. Liczono się cały czas z nowymi zamówieniami, a propozycja wykonania od trzech do sześciu wagonów osobowych (pulmanów), jakie przedsiębiorstwo miało otrzymać do realizacji od Ministerstwa Komunikacji, zostały przez Zarząd odrzucone. Naczelny dyrektor L. Dyduch uznał tę liczbę za małą i zażądał ok. 30 wagonów. W spór między robotnikami, a dyrekcją Fabryki i Zarządem Głównym Spółki włączyli się starosta i wojewoda oponując przeciw zaplanowanej redukcji. Sytuacja w Fabryce stawała się coraz bardziej napięta. W celu uzyskania nowych zamówień zorganizowano konferencję dyrektora naczelnego Spółki i starosty w Ministerstwie Komunikacji, w związku z tym zaproponowano odroczenie zwolnienia robotników o jeden tydzień<sup>55</sup>. Mylną wiadomość o wybuchu strajku w Fabryce Sanockiej zamieściły

<sup>52</sup> *Ibidem*, s. 27–28.

<sup>53</sup> *Ibidem*, s. 42.

<sup>54</sup> *Ibidem*, s. 46–47.

<sup>55</sup> *Ibidem*, s. 59.



gazety warszawskie, a w rzeczywistości całe zajście polegało na demonstracji robotników trwającej kilka godzin, której powodem była redukcja zatrudnienia i odmowa dyrekcji zmniejszenia liczby dni roboczych, celem pozostawienia przy pracy wszystkich robotników<sup>56</sup>.

Jeszcze do końca nie została rozstrzygnięta sprawa zapowiedzianych redukcji, a Zarząd Główny Spółki ogłosił 27 kwietnia zapowiedzianą nową regulację akordów. Obowiązująca od maja 1930 r. umowa została wypowiedziana, a nowa miała wejść w życie z dniem 1 czerwca 1931 r. Jak oznajmił dyrektor K. Górniak, zmiany miały dotyczyć głównie punktów dotyczących nowych stawek akordowych przy tych typach wagonów, gdzie regulacja taka nie miała dotychczas jeszcze miejsca<sup>57</sup>. W rozpoczętych na ten temat negocjacjach z dyrekcją stronę robotników reprezentował ZRPM. Związek razem z robotnikami uznał za nieusprawiedliwione obniżenie cennika na akordy. Związkowcy w swoim piśmie do Zarządu Głównego stwierdzili, że wynagrodzenia robotników Fabryki kształtują się poniżej przeciętnej zarobków robotników innych przedsiębiorstw metalurgicznych, a stawka płacy na godzinę nie odpowiada potrzebom życiowym pracowników<sup>58</sup>.

W dniu 1 czerwca rano zebrani robotnicy oświadczyli dyrektorowi K. Górniakowi, że umowa jest w dalszym ciągu niewypowiedziana, wobec czego, oskarżając firmę o jej niedotrzymanie. Przeciwni byli regulacji akordów i prosili o cofnięcie ogłoszenia nowych regulacji, w innym wypadku nie zamierzali powrócić do pracy<sup>59</sup>. W ten sposób robotnicy występując w obronie swoich interesów sięgnęli do swojej broni, czyli strajku, tym razem włoskiego. Strajk trwał trzy dni. Zarząd Główny wraz z dyrekcją potwierdzili ważność nowych regulacji ogłaszając zarazem ich chwilowe zawieszenie. Poinformowano też delegację, że w razie kolejnego strajku włoskiego, nie zostanie on uznany, a wstęp robotników do Fabryki będzie zabroniony. Napiętej sytuacji zaradzić miała zwołana w Krakowie na 10 czerwca 1931 r. konferencja z udziałem Zarządu Głównego i 9 delegatów robotniczych<sup>60</sup>. Po przeprowadzonej dyskusji delegaci robotników odrzucili zmiany cennika akordowego<sup>61</sup>. W piśmie Zarządu Głównego do Starostwa Powiatowego w Sanoku z 12 czerwca 1931 r. władze Spółki informowały o aktualnym stanie zatrudnienia (417 robotników i uczniów pracujących dwa dni w tygodniu). Z powodu braku oczekiwanych zamówień na wagony osobowe Zarząd Spółki postanowił, że robotnicy przy budowie węglarek będą pracować pełnych 6 dni w tygodniu, a w przypadku, kiedy

<sup>56</sup> *Ibidem*, s. 60–61. Taką informację zamieścił np. „Kurjer Warszawski”, nr 104, 17 IV 1931, s. 5.

<sup>57</sup> *Ibidem*, s. 79–80.

<sup>58</sup> *Ibidem*, s. 76.

<sup>59</sup> *Ibidem*, s. 88.

<sup>60</sup> *Ibidem*, s. 90.

<sup>61</sup> *Ibidem*, s. 124.

ich praca się skończy zostaną zwolnieni po upływie 14-dniowego wypowiedzenia. Po ukończeniu całej dostawy węglarek ruch Fabryki zostanie zamknięty do czasu przygotowania materiałów do otrzymanego zamówienia na wagony pocztowe albo na ewentualne nowe zlecenia<sup>62</sup>. Brak takowych, a także kończące się prace nad węglarkami, zmusiły dyrekcję do kolejnej redukcji zatrudnienia, tym razem pracowników kuźni. W tej sytuacji delegaci robotników, 15 czerwca 1931 r., zażądali od dyrekcji Fabryki cofnięcia wypowiedzeń. Na odmowną odpowiedź władz oświadczyli przystąpieniem do strajku (biernego oporu) od godz. 8.15. Strajk miał charakter okupacyjny i był prowadzony przez cały dzień i noc, by w ten sposób zabezpieczyć się przed ewentualnym zamknięciem przedsiębiorstwa. Według przyjętej procedury o wybuchu strajku zawiadomione zostały starostwo i policja oraz odpowiednie ministerstwa<sup>63</sup>. O strajku donosiła też prasa krajowa<sup>64</sup>, a Związek Zawodowy Robotników Przemysłu Metalowego z tej okazji wydał odezwę do społeczeństwa o solidaryzowanie się z postulatami robotników sanockich<sup>65</sup>. Ulotkę rozpowszechnianą wśród tutejszych robotników wydał też Komunistyczny Związek Młodzieży Zachodniej Ukrainy, w której m.in. oskarżono PPS o zdradę spraw robotniczych i ugodowość wobec dyrekcji firmy<sup>66</sup>. Przeprowadzony strajk zakończył się po trzech dniach sukcesem robotników w sprawach zatrudnienia, cofnięto bowiem zwolnienia kowali, a tylko częściowym jeśli chodzi o tzw. regulacje<sup>67</sup>.

Sytuacja w mieście pozostawała w dalszym ciągu bardzo napięta, robotnicy gromadzili się na zebraniach organizowanych wspólnie z bezrobotnymi. Jedno z takich spotkań odbyło się 24 sierpnia 1931 r. w lokalu Związku Metalowców w Sanoku, przy udziale ok. 150 osób. Prezes Związku Metalowców Franciszek Stasiczak odczytał pismo z żądaniami jakie przygotowali delegaci robotników do dyrekcji Fabryki. W piśmie tym nalegano na zupełne wstrzymanie redukcji oraz przywrócenie obniżonych stawek od 11–30%; przywrócenie pełnego tygodnia pracy; wstrzymanie redukcji młodych robotników, tzw. wyzwolenców, a także zaprzestanie fałszywej racjonalizacji pracy, która nie miała nic wspólnego z ulepszaniem technicznym, a tylko zmuszała robotników do niemożliwych wysiłków. Na koniec zebrania podjęto wspólną decyzję o przedłożeniu spisanych żądań dyrekcji Fabryki z domaganiem się odpowiedzi w ciągu tygodnia<sup>68</sup>. Odpowiedź ta w związku z brakiem nowych zamówień była odmowna. Pod koniec sierpnia

<sup>62</sup> *Ibidem*, s. 98–99.

<sup>63</sup> *Ibidem*, s. 131–133.

<sup>64</sup> Np. „Robotnik”, nr 217, 18 VI 1931, s. 4.

<sup>65</sup> W. Sołtys, E. Zając, *op. cit.*, s. 269.

<sup>66</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 48, s. 151.

<sup>67</sup> W. Sołtys, E. Zając, *op. cit.*, s. 270.

<sup>68</sup> APP, SPS, sygn. 53, k. 61.

dyrekcja informowała ministra komunikacji o aktualnej liczbie zatrudnionych 338 pracowników i konieczności zamknięcia firmy po wykonaniu reszty zamówień. W związku z tym Zarząd Główny prosił o dodatkowe zlecenia<sup>69</sup>. W sprawie nowych zamówień na początku września delegowano do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie dwóch delegatów robotniczych, F. Stasiczaka i F. Olejarczyka, celem przedstawienia sytuacji, w jakiej znajdują się robotnicy Fabryki Sanockiej. Delegaci otrzymali zapewnienie, że przedsiębiorstwo w najbliższych dniach takie zamówienie otrzyma, lecz nie na wagony osobowe, których rząd nie potrzebuje, ale na wagony chłodnie<sup>70</sup>. Niestety obietnicy nie dotrzymano, zatem Zarząd Główny 8 września zwolnił 19 ludzi z podwoziarni, a tydzień później kolejnych 20 robotników. Wypowiedzenia otrzymało także trzech pracowników biura technicznego<sup>71</sup>. W dniu 21 września 1931 r. w związku z redukcją ok. 40 robotników wybuchł kolejny strajk. Zebrani na dziedzińcu fabrycznym robotnicy uchwalili, jak to już miało miejsce podczas wcześniejszych protestów, że strajkujący nie opuszczają miejsca pracy pozostając bez przerwy dzień i noc aż do pozytywnego załatwienia stawianych postulatów<sup>72</sup>. Dzień później (22 września) strajk niespodziewanie został przerwany, a robotnicy zgodzili się na odpracowanie czasu prowadzenia strajku. Zarząd Główny nie wycofał się z dokonanych redukcji. W październiku doszło do spisania nowej umowy, która początkowo przewidywała nawet 10 tygodni bezpłatnego urlopu dla robotników, którzy utracili pracę. Przeciw takiemu zapisowi zdecydowanie sprzeciwił się Zarząd Główny Spółki, który nakazał dyrekcji Fabryki zmienić go i zwalniać robotników bez żadnych zastrzeżeń. Robotnicy tracili przywilej bezpłatnego korzystania z usług służby zdrowia w okresie choroby, a także pierwszeństwa w przyjmowaniu do pracy, w razie pojawienia się takiej możliwości. Pod koniec roku doszło do kolejnego zwolnienia tym razem 20 osób z podwoziarni. Miały też miejsce próby zastraszania dyrekcji Fabryki, np. grożąc jej spalaniem<sup>73</sup>. Swoją aktywność wykazywał także Komitet Bezrobotnych, który na swoim zebraniu 20 grudnia 1931 r. wezwał zebranych by udali się w następnym dniu do powiatowego Wydziału Biura Bezrobocia, a następnie do Starostwa Sanockiego, wraz z żonami i dziećmi z żądaniem pracy i pomocy<sup>74</sup>. Przypomnijmy, większą część bezrobotnych w Sanoku tworzyli byli pracownicy Fabryki Sanockiej.

<sup>69</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 48, s. 207.

<sup>70</sup> *Ibidem*, s. 197.

<sup>71</sup> *Ibidem*, s. 202.

<sup>72</sup> *Ibidem*, s. 108.

<sup>73</sup> Np. w odpisie anonimowego listu do dyrektora Górnika z 30 listopada 1931 r. czytamy: „Nasza tajna organizacja żąda od p. Dyrektora, by w najkrótszym czasie poczynił przyjęcia do tut. Fabryki – a o ile nie, to zrobimy, jak postanowiliśmy – a mianowicie – spalimy najgłówniejsze warsztaty tej fabryki – i to nie straszymy – lecz serio zrobimy”. *Ibidem*, sygn. 7, s. 99.

<sup>74</sup> APP, SPS, sygn. 7, k. 98.

Jak więc widać kolejny rok kryzysu nie należał do łatwych. Brak zamówień, redukcje w zatrudnieniu, obniżka cenników akordowych stały się przyczyną wielu demonstracji i strajków robotniczych.

Także nowy rok 1932 pod tym względem nie przyniósł zasadniczej poprawy, a nawet jej pogorszenie. Straty przedsiębiorstwa np. w miesiącu lipcu 1932 r. szacowano na 451 tys. zł<sup>75</sup>. Próbowano je zmniejszać poprzez ograniczenie zatrudnienia, obniżenie stawek płacowych tak, aby Fabrykę utrzymać w ciągłości pracy na czas po kryzysie. W połowie stycznia doszło do zwolnienia 30 ślusarzy, a w lutym stracili pracę kolejni pracownicy. Zaniepokojony tą sytuacją starosta sanocki interweniował u dyrektora Fabryki K. Górniaka<sup>76</sup>. Wyjaśnień na temat przeprowadzanych redukcji domagała się u dyrekcji także delegacja robotnicza<sup>77</sup>. W celu ograniczenia redukcji dyrekcja udzielała bezpłatnych urlopów, ale tylko do trzech tygodni. W niektórych przypadkach, np. kiedy miały miejsce przerwy pracy między poszczególnymi wydziałami, odsyłała robotników na urlopy płatne<sup>78</sup>.

W dniu 9 marca 1932 r. wybuchł kolejny, trzydniowy strajk, którego przyczyną było zwolnienie 19 robotników kuźni<sup>79</sup>. Umowa zawarta z robotnikami nie załatwiła jednak wszystkich spraw, skoro niecały tydzień później wybuchł strajk jednodniowy<sup>80</sup>. Na początku kwietnia doszło do wypowiedzenia pracy 37 robotnikom podwoziarni, 12 tokarzom i 3 robotnikom z działu przycinania żelaza<sup>81</sup>. Przeciw zwolnieniu zaprotestowali inni pracownicy z tych wydziałów. W piśmie z 11 kwietnia 1932 r. do Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, Zarząd Główny Spółki informował o ukończeniu zamówienia Ministerstwa Komunikacji na 30 wagonów chłodni, a brak nowych zamówień, będzie skutkować dalszymi zwolnieniami i zamknięciem Fabryki<sup>82</sup>.

Od 14 kwietnia do 1 maja 1932 r. redukcja zatrudnienia objęła 104 osoby, co stanowiło ¼ załogi. Najwięcej zwolnień przeprowadzono wśród pracowników kuźni (36), podwoziarni (35) i tokarni (11)<sup>83</sup>. Od końca kwietnia strajk okupacyjny prowadziła kuźnia, negocjując jednocześnie z dyrekcją warunki powrotu do pracy przy ewentualnych nowych zamówieniach na tych samych warunkach, na jakich pracowali przed wypowiedzeniem. W dniu 2 maja delegacja robotników wysunęła własne żądania skierowane do dyrekcji wraz z ogłoszeniem wybuchu strajku.

<sup>75</sup> *Ibidem*, s. 8, s. 43.

<sup>76</sup> *Ibidem*, sygn. 49, s. 7.

<sup>77</sup> *Ibidem*, s. 8.

<sup>78</sup> W. Sołtys, E. Zając, *op. cit.*, s. 272.

<sup>79</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 49, s. 10.

<sup>80</sup> W. Sołtys, E. Zając, *op. cit.*, s. 272.

<sup>81</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 49, s. 11.

<sup>82</sup> *Ibidem*, s. 13–15.

<sup>83</sup> *Ibidem*, s. 131.

Sanoccy robotnicy domagali się: cofnięcia redukcji, nierozwiązywania stosunku najmu pracy tylko udzielania bezpłatnych urlopów aż do otrzymania nowych zamówień. Te same żądania robotnicy powtórzyli podczas zorganizowanej konferencji w miejscowym Starostwie 4 maja 1932 r. z udziałem dyrektora K. Górniaka, jako przedstawiciela Fabryki, starosty B. Skwarczyńskiego i delegacji robotników, w celu zlikwidowania strajku na terenie przedsiębiorstwa. W dniu 7 maja, po odbytym zebraniu, strajkujący pracownicy odrzucili warunki oferowane przez Zarząd Główny Spółki<sup>84</sup>. Kolejne spotkanie w celu zlikwidowania strajku zostało zorganizowane 10 maja w Starostwie Sanockim z udziałem starosty powiatowego, Inspektora Pracy ze Lwowa, przedstawiciela Firmy z Krakowa A. Langroda, dyrektora Fabryki Sanockiej K. Górniaka, M. Zieleniewskiego i delegacji robotniczej. Podpisana ugoda zobowiązywała Zarząd Główny Spółki do przyjęcia w pierwszej kolejności pracowników pracujących w Fabryce, względnie zwolnionych po 14 kwietnia 1932 r. na ostatnich obowiązujących warunkach. Zobowiązanie to było ważne w okresie pięciu miesięcy od chwili zwolnienia pracownika. W czasie prac krótkoterminowych zwolnieni pracownicy mieli zostać zatrudniani na ściśle określony czas z wynagrodzeniem według norm dotychczas obowiązujących. Zarząd zgodził się w miarę możliwości zatrudnić wszystkich zwolnionych kowali. Strajk ostatecznie został przerwany prawie po dwóch tygodniach protestu (13 maja)<sup>85</sup>. Zawarta umowa stanowiła poważne zwycięstwo robotników, chociaż nie cofnięto redukcji zatrudnionych, ale zagwarantowano im powrót do pracy przy ewentualnych nowych zamówieniach, na zasadach sprzed ich zwolnienia. Wiadomości w prasie o strajku w Sanoku i szczegóły jego przebiegu niewątpliwie przyspieszyły prace nad przynajmniej częściowym rozwiązaniem trudnej sytuacji w Fabryce<sup>86</sup>. Z Ministerstwa Komunikacji Zarząd Główny Firmy otrzymał informację o decyzji wydania Fabryce Sanockiej na razie 10 wagonów osobowych i 40 towarowych dla kapitalnego remontu, ale miało to być jeszcze poparte opinią Komitetu Ekonomicznego Ministrów<sup>87</sup>. Chcąc ratować Fabrykę przed najgorszym, czyli zamknięciem, urzędnicy razem z robotnikami na początku czerwca 1932 r. rozesłali do kilku ministerstw depeszę, w której czytamy: „Celem uniknięcia spowodowanej zamknięciem fabryki nędzy setek zubożałych i wygłodzonych naszych rodzin upraszamy usilnie o tymczasowy najrychlejszy przydział naprawy wagonów, aby praca nie doznała przerwy”<sup>88</sup>.

<sup>84</sup> *Ibidem*, s. 164–166.

<sup>85</sup> *Ibidem*, s. 171, 182.

<sup>86</sup> Zob. W. Topinek, *Głodowy strajk w fabryce wagonów w Sanoku*, „Robotnik”, nr 156, 8 V 1932, s. 3.

<sup>87</sup> APRzOS, ZFMKW, sygn. 49, s. 174.

<sup>88</sup> *Ibidem*, s. 197.

Stan zatrudnienia na dzień 14 kwietnia 1932 r., czyli jeszcze przed rozpoczęciem wielkiej redukcji pracowników w Fabryce Sanockiej, wynosił 467 osób (427 robotników i 40 uczniów) i zmniejszył się do 9 czerwca tegoż roku do 219 osób (181 robotników i 38 uczniów), czyli prawie o połowę<sup>89</sup>. To pokazuje do jak skromnego stanu zredukowano zatrudnienie w ciągu zaledwie dwóch miesięcy. Niewielkie zamówienia na budowę 10 wagonów do przewozu drobiu oraz dwa wagony pocztowe, jakie Fabryka otrzymała, nie poprawiły ciężkiej sytuacji firmy, zwłaszcza nie pomogła w tym wydana negatywna decyzja Komitetu Ekonomicznego Ministrów na przydział wagonów do naprawy<sup>90</sup>. Wobec zaistniałej sytuacji Zarząd Główny Spółki podjął decyzję o przerwie w pracy zakładu, która trwała od 1 lipca do 31 października 1932 r. W dalszym ciągu liczono na zamówienia. Z końcem października przestąpiono do realizacji wcześniejszych zamówień na 15 wagonów chłodni i 10 wagonów dla drobiu. Zamówienia te wystarczyły na zatrudnienie dla maksymalnie 100–120 osób<sup>91</sup>. Trudna sytuacja dotyczyła również bezrobotnych, którzy w liczbie ok. 600 osób z Sanoka i sąsiadujących gmin przybyli 8 listopada 1932 r. na zebranie organizowane przez Komitet Bezrobotnych, w siedzibie Związku Metalowców w Sanoku. Głównym tematem zebrania była pomoc, jaką organizowało miejscowe Starostwo dla bezrobotnych. Bezrobotni sprzeciwili się Starostwu, które za udzielaną pomoc wymagało odrobku. Zwrócili także uwagę na niedotrzymanie obietnicy przez Fabrykę dotyczącą przyjmowania robotników na tych samych warunkach, jak przed zwolnieniem, a zdarzały się przypadki obniżenia ich płac nawet o 40%<sup>92</sup>.

Na przełomie 1932 i 1933 r., dzięki zamówieniom udzielonym przez Ministerstwo Komunikacji, Fabryka zdołała przetrwać trudny okres zimowy i jednocześnie zatrudnić w tym czasie przeciętnie ok. 250 robotników<sup>93</sup>.

Redukcje nie omijały również urzędników, którzy wraz z pozostającymi bez pracy kolegami wystosowali wspólny memoriał do Ministerstwa Komunikacji oraz Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej. W swoim piśmie przedstawili trudne położenie Fabryki i prosili o większe zamówienia, które dałyby większą szansę otrzymania pracy w sanockim przedsiębiorstwie tak dla bezrobotnych urzędników jak i robotników<sup>94</sup>. W piśmie do Prezydium Rady Ministrów z 9 marca 1933 r. Zarząd Główny Spółki poinformował o ukończeniu prac nad przyjętymi do realizacji zamówieniami, a brak nowych zmusi wkrótce dyrekcję do dalszych

<sup>89</sup> *Ibidem*, s. 131, 202.

<sup>90</sup> *Ibidem*, s. 205.

<sup>91</sup> *Ibidem*, s. 223.

<sup>92</sup> APP, SPS, sygn. 53, k. 88.

<sup>93</sup> Stan zatrudnienia w pierwszych dniach stycznia 1933 r. wynosił 224 robotników, a w dniu 17 lutego 1933 r. pracowało ich 288. APRzOS, ZFMKW, sygn. 9, s. 2.

<sup>94</sup> *Ibidem*, sygn. 50, s. 2.



redukcji robotników i zamknięcia Fabryki. O ciężkiej sytuacji informowano też starostę i wojewodę, prosząc o interwencję w Ministerstwie Komunikacji w sprawie nowych zamówień. W maju zapowiedziano kolejne zwolnienia i przerwę w pracy zakładu, która trwała do końca września 1933 r.<sup>95</sup> W listopadzie wypowiedzenia otrzymała część kowali<sup>96</sup>.

Rok 1933 przyniósł w Fabryce Sanockiej wyraźne osłabienie protestów robotniczych przeciwko dalszym redukcjom w zatrudnieniu oraz pogarszającym się warunkom życia. Robotnicy wykazywali się dużym zdyscyplinowaniem i być może większym zrozumieniem dla trudności związanych ze zdobyciem nowych zamówień przez Zarząd Główny Spółki. Nie można też zapomnieć o radykalizującym robotnicze wystąpienia ruchu komunistycznym, który właśnie w roku 1933 w powiecie sanockim został rozbity na skutek aresztowań.

Nieco lepsze czasy dla Fabryki przyniósł dopiero rok 1934, po otrzymaniu przez zakład nowych zamówień, co w efekcie spowodowało także wzrost zatrudnienia<sup>97</sup>.

Podsumowując, podkreślić należy, że po I wojnie światowej Fabryka Sanocka stała się ważnym ośrodkiem ruchu robotniczego i działalności związkowej. Dużą rolę w walce robotników z dyrekcją Fabryki, zwłaszcza w okresie masowych redukcji robotników, odegrał Związek Zawodowy Robotników Przemysłu Metalowego, którego początki działalności sięgają jeszcze czasów galicyjskich.

Zebrany materiał pozwala stwierdzić, że na przyczyny i przebieg omówionych protestów robotniczych w Fabryce Sanockiejłożyło się kilka odmiennych zjawisk i procesów. Najważniejsze z nich wynikały z trudności ekonomicznych, które wystąpiły zaraz po zakończeniu wojny (zniszczenia wojenne, inflacja, brak surowców), następnie z kryzysem w przemyśle polskim, zagrożonym przez słaby popyt w latach 1924–1925 i wreszcie z początkiem wielkiego kryzysu gospodarczego na świecie, który rozpoczął się w 1929 r. i nie ominął również Polski.

Dużą rolę odegrały podziały polityczne, społeczne i etniczne wśród protestujących robotników i bezrobotnych. Szczególną uwagę należy tu zwrócić na dwie partie robotnicze PPS i KPZU rywalizujące ze sobą przy różnych okazjach. Członkowie PPS wchodzący w skład komitetów strajkowych i protestacyjnych byli bardziej skłonni w sporach pracowniczych do ugody z dyrekcją, KPZU natomiast odznaczała się dużym radykalizmem i stała twardo na gruncie bezkompromisowej walki z dyrekcją. Członkowie tej nielegalnie działającej komunistycznej partii prowadzili szeroką akcję propagandową za pomocą ulotek rozrzucanych po mieście i mieli główny udział w organizowaniu szeregu protestów w omawianym tu okresie na czele z największym zajściem z 6 marca 1930 r.

<sup>95</sup> *Ibidem*, s. 100.

<sup>96</sup> *Ibidem*, s. 106.

<sup>97</sup> *Ibidem*, sygn. 51, s. 29.

Wydaje się jednak, iż nie bez znaczenia na trudną sytuację w mieście i w największym zakładzie w Sanoku posiadała nie zawsze wystarczająca interwencja państwa (np. przy zamówieniach rządowych), a także nieskuteczna osłona przed kryzysem mocno już zubożałej ludności miejskiej. Poza tym twarda obrona stawianych warunków w negocjacjach z protestującymi przez dyrekcję Fabryki, a także przez Zarząd Główny Spółki w Krakowie, nie sprzyjały szybkiemu osiągnięciu porozumienia.

## BIBLIOGRAFIA • REFERENCES

### ŹRÓDŁA ARCHIWALNE • ARCHIVAL SOURCES

Archiwum Państwowe w Przemyślu

Starostwo Powiatowe Sanockie, sygn. 7, 10, 53.

Archiwum Państwowe w Rzeszowie, Oddział w Sanoku

Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów – L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper  
S.A. Fabryka Sanocka, sygn. 6, 7, 8, 9, 10, 21, 22, 23, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 50, 51.

Sanocka Fabryka Autobusów „Autosan” w Sanoku, sygn. 3098.

### PRASA • PRESS

„Czas”, nr 55, 9 III 1930.

„Gazeta Narodowa”, nr 214, 19 IX 1893.

„Kurjer Lwowski”, nr 287, 16 X 1894; nr 273, 2 X 1897; nr 15, 15 I 1902; nr 62, 3 III 1903; nr 452, 2 X 1913.

„Kurjer Warszawski”, nr 104, 17 IV 1931.

„Robotnik”, nr 317, 10 XI 1928; nr 246, 23 VIII 1930; nr 217, 18 VI 1931; nr 156, 8 V 1932.

### OPRACOWANIA • STUDIES

Dobrowolski S., *Fabryka wagonów w Sanoku*, Rzeszów 2020.

Filipczak B., *Ze wspomnień* (opr. W. Sołtys), „Rocznik Sanocki” 1963, s. 199–218.

*Katalog Powszechnej Wystawy Krajowej we Lwowie w roku 1894 pod protektoratem najmiłościwszego cesarza i króla Franciszka Józefa I*, Lwów 1894.

Osenkowski Z., *Od kotłów po pojazdy szynowe Fabryki Sanockiej*, „Rocznik Sanocki” 1995, s. 85–164.

*Sanok. Dzieje miasta*, red. F. Kyrk, Kraków 1995.

Saryusz-Zaleski W., *Dzieje przemysłu w b. Galicji 1804–1929, ze szczególnym uwzględnieniem historii rozwoju S.A. L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper*, Kraków 1930.

---

Sołtys W., *Życie gospodarcze, społeczne i polityczne*, [w:] *Sanok. Dzieje miasta*, red. F. Kiryk, Kraków 1995, s. 501–566.

Sołtys W., Zając E., *Przyczynek do dziejów ruchu robotniczego w Sanoku i okolicy w okresie międzywojennym*, „Rocznik Sanocki” 1963, s. 257–285.

Zając E., *Przemysł. (okres autonomii)*, [w:] *Życie gospodarcze Ziemi Sanockiej od XVI do XX wieku*, red. R. Lipelt, Sanok 2004, s. 159–164.

*Życie gospodarcze Ziemi Sanockiej od XVI do XX wieku*, red. R. Lipelt, Sanok 2004.

---

## NOTKA O AUTORZE • ABOUT THE AUTHOR

**Dr hab. Robert Lipelt** – prof. Uczelni Państwowej im. Jana Grodka w Sanoku, zatrudniony w Zakładzie Bezpieczeństwa Wewnętrznego Instytutu Nauk Społecznych Uczelni Państwowej im. Jana Grodka w Sanoku.

**Zainteresowania naukowe:** historia społeczna i gospodarcza Galicji i krajów koronnych Austrii w XVIII–XX w., a przede wszystkim problematyka z zakresu rolnictwa, leśnictwa, historii medycyny i kultury uzdrowiskowej.



roblipel@op.pl