

Generalni štrajk željezničara Jugoslavije 15. aprila 1920. godine

Uvod i najava prvih štrajkova

Ekonomsko-socijalni položaj radnika u prvim decenijama austrougarske okupacije BiH je doista teško. Uopšte, taj položaj radnika je zavisio od volje poslodavaca koji su sami određivali visine nadnica i dužinu radnog vremena. Na željeznicama koje su najprije bile pod vojnom upravom, a zatim državno preduzeće, ti odnosi, na neki način, bili regulisani. Početkom 20. vijeka u svim evropskim zemljama radnička klasa počinje borbu za mijenjanje radnog vremena i ističe zahtjev za 8-časovni radni dan. Taj proces zahvata i Bosnu i Hercegovinu tako da već 1905. godine radnici Željezničke radionice u Sarajevu postavili zahtjev da se radno vrijeme skрати na 9 časova, ali je taj zahtjev odbijen pa kada je ponovljen 1907. i taj zahtjev se odbija.

Međutim, stalni rast cijena, posebno prehrambenih proizvoda, od početka takozvanog carinskog rata sa Srbijom 1906. godine, tjerali su i radnike Radionice da traže veće zarade. Zapisano je da su radnici Željezničke radionice i Heizhausa (ložionice) maja 1908. tražili povećanje nadnice ili će obustaviti rad. Željeznička uprava je spremna udovoljiti njihovim zahtjevima ali memorandum o zahtjevima mora ići na ocjenu prihvatljivosti u Zajedničko ministarstvo u Beču. Do štrajka ipak nije došlo tako da su radnici prihvatili odluku o „postepenom povišenju“ uz podatak da su oni bili prisiljeni surovom prijetnjom jer je komanda 15. korpusa austrougarske carske armije propisala mjere za militarizaciju željezničkog osoblja u slučaju štrajka, tj. stupe li u štrajk bili bi mobilisani i kao vojnici prisiljeni da idu na svoja radana mjesta.

Sindikalno organizovanje do početka I svjetskog rata

Željeznička radnička svijest se počela graditi preko osnovanih „kulturnih društava“, a naročito poslije konstituisanja II internacionale radničkog proletarijata Evrope, tako da oni postaju uporište klasnog djelovanja i time postavljaju okvire novih elemenata u život radničke klase. Iz istorijskih izvora, društvo „Flugrad“ je sačinjavao sve željezničare svih profila i radnike Radionica i Ložionica te su kroz svakodnevni rad vršili kulturno i klasno vaspitanje. Kako je Društvo brzo poprimalo karakter sindikalne organizacije, oktobra 1908. godine skupština Društva odlučila da se Društvo konstituiše u „Savez bosanskohercegovačkih željezničara“. Do početka I svjetskog rata štampali su svoj list „Bosanskohercegovački željezničar“, u članstvu imali oko 1.000 radnika i sačinjavali su ga uglavnom kvalifikovani radnici (pretežno doseljenici), a njegovo glavno uporište je bilo u Radionici.

Prilike za vrijeme I svjetskog rata

Početkom rata bile su suspendovane i do tada skromne političke slobode. Onemogućen je rad Socijaldemokratske stranke, njen organ „Glas slobode“ je zabranjen, a to znači da socijalno-plotički život u BiH bio izuzetno težak. Međutim, zbog nepovoljnijeg položaja Austro-Ugarske na frontovima i sve izraženijih zahtjeva za obnavljanje građanskih sloboda, došlo je do obnavljanja rada sindikalnih organizacija i do ponovnog izlaženja „Glasa slobode“. Septembra 1917. godine, list donosi vijest da je održana konferencija povjerenika partija željezničke Centralne radionice na kojoj se energično diskutuje o zaradama, snabdjevanju radnika živešnim namirnicama, dodijele nova radna odijela i druge zahtjeve i uputili intervenciju putem „socijalističkih zastupnika u Beču“ (poslanici SDP u bečkom parlamentu). Isto tako, februara 1918. godine, (vrijeme teškoće i neuspjeha Austro-Ugarske na frontu) nastaje stanje, naročito kod radnika, opštom neimaštinom pa su povjerenici vodili pregovore u željezničkoj direkciji kategorički zahtjevajući za popravljnje položaja radnika Radionice. Pošto mjesec i po kasnije ni jedan od zahtjeva radnika nije ispunjen, 9. aprila 1918. godine, su radnici, u znak protesta obustavili posao. Strpljenje radnika je došlo do vrhunca i tek sigurnim obećanjem da će se zahtjevima radnika, donekle, izaći u susret, radnici su se drugi dan vratili na posao.

Između dva svjetska rata

Završetkom prvog svjetskog rata i stvaranjem nove države Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca, aktom ujedinjenja 1. decembra 1918. godine, Željeznička radionica ulazi u svoju drugu etapu razvoja jer više nisu radili za austrougarskog okupatora, nego za domaćeg eksploatatora čiji su nosioci vlasti bili kralj i velikosrpska buržuazija.

Radionica je do 20-te godine ostala bez jednog broja svojih stručnjaka i kvalificiranih radnika. Veoma sporo je tekao proces u organizaciji poslova po svim oblastima. Postoji željeznica ali nema pravog rukovodstva, personala, strojeva, vagona i materijala jer poslije raspada Austro-Ugarske monarhije većina stručnjaka „optirana“ je u Austriju dok se drugi

dio vraćao sa fronta sa tjelesnim i duševnim bolestima. U Radionici su osnovna nastojanja posvećena premošćavanju problema nedostatka kvalificiranih radnika i uurbanom osposobljavanju poslovođa. Prve godine tečaj se pohađao u prostorijama Direkcije željeznice, a druge godine u Tehničkoj školi. Niko nije bio oslobođen radnih obaveza nego su pored redovnog rada u Radionici, navečer pohađali nastavu. Ipak, glavna karakteristika u ove prve dvije godine sastojala se u gotovo stalnim promjenama zaposlenih ne samo kvalifikovanih stručnjaka-raznih profila nego i ostalih zaposlenih.

Osnovna djelatnost u Radionici u cijelom razdoblju između dva svjetska rata sastojala se u vršenju remonta lokomotiva i vagona uskog kolosijeka 0,76 metara. Međutim, nije se radilo o prostom servisnom održavanju, tj. o zamjeni istrošenih dijelova novim nego je gotovo redovno trebalo u potpunosti napraviti nove dijelove i ugraditi ih umjesto istrošenih. To je od stručnih radnika zahtijevalo visoku stručnu osposobljenost, a zbog zastarjelosti strojeva i drugih alatjika i mnogo radnog vremena. Zbog svih tih razloga u proizvodnji novih dijelova redovno je učestvovalo više specijalizovanih grupa radnika – livaca, tokara, kovača, remenara, električara, limara, lakirera, stolara i drugih koji su radili na opravci i remontu lokomotiva i vagona.

Vezano za kadrovsko namještenje, takvo stanje znatno je uticalo i na ekonomski položaj najvećeg dijela zaposlenih radnika u Glavnoj željezničkoj radionici. Naime, režim i njemu privrženi organi u Direkciji i upravi Radionice nastojali su svim silama zaposliti sebi odane ljude za povjerenike i poslovođe od kojih su očekivali uz nagradu da svaku, pa i najmanju slobodarsku ideju i akciju sasjeku u korjenu. Također su na visoke položaje postavljali svoje ljude koji nisu imali često ni stručnog znanja ni moralne ni druge ljudske kvalitete dok osnova njihovog rada se svodi na „normalan“ rad, da vlada mir i disciplina, dok je sve ostalo bilo manje važno. Znači, nastojalo se svim mogućim sredstvima da se kod svih državnih instanci novog režima stvori slika o Radionici i njenim radnicima kao „antidržavnom punktu“ iz kojeg izbija „opasnost“ po državu i postojeći državni sistem.

Kao osnovnoj ocjeni o Radionici kao „antidržavnom punktu“ svodi se povodom održane zajedničke skupštine Socijaldemokratske stranke BiH i Glavnog radničkog saveza BiH po podružnicama bosanskohercegovačkih željezničara, u vrijeme priprema ujedinjenja klasnog radničkog i političkog pokreta u cijeloj zemlji. Skupštine su održane u Zenici, Mostaru, Tuzli i Sarajevu, na kojoj je usvojena zajednička Rezolucija. Na osnovu svih ovih i mnogih drugih političkih akcija, organizovanih do početka priprema i održavanja štrajka željezničara, sredinom aprila 1920. godine, režim je Glavnu željezničku radionicu u Sarajevu proglasio „komunističkim bastionom“ i otpočeo protiv najvećeg broja radništva raznovrsne špekulativne mjere, koje su unosile nemir i nesigurnost, izbacivanje sa posla, progoni, prebacivanje na slabije plaćena radna mjesta i drugo.

Događaji pred generalni štrajk

Oktoobra 1919. godine osniva se Savez saobraćajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije. Na kongresu u Zagrebu je delegat željezničara iz Sarajeva Ivan Krndelj izabran u Centralni odbor saveza. Poslije ovog događaja počinju pregovori između Ministarstva saobraćaja Kraljevstva SHS i ovog Saveza. Pregovori su protekli žučno i uz popuste, ali su, ipak, natjerali vladajući režim da potpiše tzv. „Protokol sporazuma“. Ubrzo je Protokol potpisan i odštanpan u službenim novinama i postao zakonita ministrova naredba i obavezna za sve. Međutim „Sporazum protokola“ nikada nije bio proveden niti je u praksi primjenjivan.

Vladajući režim nikako se nije mogao pomiriti sa činjenicom da kontroliše predstavnike radničke klase, što je takođe „Protokolom sporazuma“ bilo predviđeno. Ipak, to je režimu pošlo za rukom, jer je za ministra saobraćaja postavljen izraziti predstavnik najreakcionarnije buržuazije Anton Korošec, pa su predstavnici Saveza pristali na nova pregovaranja.

Prve radničke akcije radnika Radionice uslijedile su neposredno poslije gaženja „Protokola sporazuma“, a ispoljena na velikoj Željezničarskoj skupštini u Sarajevu, održanoj 28. novembra 1919. godine. Prvi govornik je bio Ivan Krndelj. Druga protestna skupština željezničara održana je takođe u Sarajevu 3. februara 1920. godine na kome se govorilo o ne sprovođenju Sporazuma u život i smjernice o daljnjoj borbi za radnička prava. U međuvremenu od kraja marta 1920. godine, na kojoj je jednoglasno zauzet stav da „Protokol sporazuma“ ostane na snazi, odnosno da će u protivnom željezničari stupiti u štrajk, i Proglasa od 1. aprila pod naslovom „Odbrambena borba željezničara Jugoslavije, pa do početka samog štrajka, vršene su u cijeloj zemlji pripreme za štrajk, pa tako i u Bosni i Hercegovini. Tako su i radnici Radionice aktivno učestvovali na velikoj skupštini željezničara u Sarajevu, koja je održana 11. aprila u Društvenom domu. Predsjedavajući skupštine Ivan Krndelj se na kraju rada obratio radnicima riječima da budu složni, izdajice čeka prezir i da pokret željezničara neće biti usamljen. Usvojena je i Rezolucija u kojoj je izražen borbeni stav željezničara Sarajeva – da će se do kraja boriti za očuvanje svojih stečenih prava.

Štrajk

Na osnovu odluke Centralne uprave Saveza saobraćajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije određeno je da štrajk željezničara na svim prugama u zemlji počne u noći 15/16 april.

Od 5. do 15. aprila u svim većim željezničkim stanicama, širom zemlje, osnovani su štrajkački odbori i glavni štabovi koji su predvidjeli detaljne provokacije i ponašanje željezničara u tim situacijama.

U organizovanju štrajka naročito su se istakli željezničari Ivan Krndelj, Gojko Vuković, Bogoljub Čurić, Slavko Hodak, Marko Zovko, Rižanji Pal, Artur Farago, Milan i Đorđe Šobot, Ivan Makuc, Josip Petrić, Marcel i Jakob Žorga, Rudolf Golouh, Nikola Snegalov, Dragutin Saili, Stjepan Pečnik, Viktor Koleša, Stanko Anđelić, Lazar Dedijer, Stanoje Spasić, Franjo Koparec i desetine drugih, koji su omogućili da štrajk počne kako je bilo dogovoreno, noću između 15. i 16. aprila na svim prugama u zakazano vrijeme.

Vodstvo Saveza saobraćajnih i transportnih radnika izvještavalo je o stanju štrajka iz Zagreba, Niša, Novog Sada i Sarajeva.

U Sarajevu je u štrajku učestvovalo oko 2.500 radnika, među kojima najviše iz Radionice – oko 1.300 radnika.

Solidarnost i odlučnost bila je potpuna.

Štrajk preko 50.000 željezničara i neuspjeh da se uspostavi saobraćaj primorali su ministra Korošeca da 17. aprila predloži vojnom ministarstvu da što prije militarizuju željeznicu i željezničare. Inače, ministra Antona Korošeca štrajk je zatekao u Ljubljani gdje je pristao primiti štrajkačku delegaciju koju je vodio mašinovođa Joža Petrić. Ministar je ostao nepopustljiv i poručio: „Ne vratite li se na posao, vojska će vas vratiti“. Vojska je počela lomiti štrajk. Već 19. i 20. aprila počeo se vraćati veliki dio štrajkača na posao. Najborbeniji željezničari su 20. aprila legli po šinama da svojim tijelima zaustave vozove. Uvečer su se održavali zborovi na kome je učestvovalo nekoliko hiljada radnika, žena i djece. U znak solidarnosti sa željezničarima štrajkovali su rudari u Revirjama i Velenju. U Revirjama su rudari proglasili „trodnevnu republiku“.

Prolijevanje radničke krvi

Solidarnost sa štrajkom željezničara u Sloveniji proglašena je kao trodnevna radnička manifestacija i trebalo je da traje od 24. do 26. aprila 1920. godine. Svako okupljanje radnika policija je nastojala da rasturi odmah. Tako je bilo i 24. aprila na Zaloškoj cesti, gdje se okupilo oko četiri hiljade ljudi, žena i djece koji su željeli da mirnim demonstracijama izraze svoju radničku solidarnost. Međutim, naoružana policija, koja je opkolila Zalošku cestu i okolne ulice, otvorila je pušчанu paljbu na demonstrante i ubila 15. a teško ranila 75. demonstranata. Među ubijenima bila je i jedna četverogodišnja djevojčica.

Prolila se radnička krv u Ljubljani, nešto ranije i u Bosanskom Brodu. Štrajk je poslije toga malaksao, iako su se željezničari hrabro odupirali policiji i vojsci.

Prekid štrajka i poslije štrajka

Štrajk je zaključen 29. aprila i najveći broj željezničara počeo je da radi sutradan. Pregovori sa vladom tokom maja nisu dali rezultate, ali je 2. juna 1920. godine izdat novi Pravilnik kojim je nešto poboljšan ekonomski položaj željezničkih radnika. Učesnici su zapamtili štrajk kao pokret koji je iz temelja uzdrmao režim. Po organizovanosti i disciplini bio je to svijetao primjer u istoriji radničkog pokreta naše zemlje.

Poslije završenog štrajka počinje obračuni vlade sa željezničarima. Prve mjeru su otpuštanja sa posla, progon u mjesto rođenja, hapšenja i suđenja. Oni koji su bili upisani u „crne knjige“ ne mogu ubuduće dobiti državnu službu. Poraz u generalnom štrajku, iako je bilo i nekih značajnih uspjeha, zaustavio je, za izvjesno vrijeme, zapaženo djelovanje željezničara u revolucionarnom radničkom pokretu. Diferencijacija je prenijeta i na Savez saobraćajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije.

Poslije „Obznane“ rad su nastavile sve reformističke organizacije. Njih će, smišljeno, koristiti i željezničari, kao jedinu mogućnost da nastave djelovanje i tako održati kontinuitet ranije započete borbe.

Naslov, podnaslovi i autor članka Srećko Ignjatović. Materijal korišten iz monografije „Vaso Miskin Crni“ i knjiga „Tito i željezničari Jugoslavije“. Sarajevo, 9. aprila 2014. godine.