

Iz istorije revolucionarnog pokreta u Jugoslavenskom rečnom brodarstvu

Štrajk 1920 godine — Prvi tarifni pravilnik u remontnoj radionici — Uspeh u pasivnoj rezistenciji — Pomoć sremskim partizanima

Vojo Mičović, Beograd

Njih trojica — starih brodaraca i još uvek aktivnih članova velikog kolektiva Jugoslavenskog rečnog brodarstva — ljubazno su se odazvali molbi vašeg dopisnika da iznesu svoja sećanja na borbu i akcije Saveza brodaraca pre rata i osveže uspomene na pomoć koju su brodari za vreme rata pružali sremskim partizanima i beogradskim ilegalcima. Iako je prošlo skoro 40 godina od prvog štrajka brodaraca duž naših reka, sećanja učesnika tog štrajka, vođenog zajedno sa svim saobraćajnim radnicima u zemlji, još su dosta sveža i nisu izbledela.

»NIJE BILO ŠTRAJKBREHERA . . .«

»Pred noć jednog lepog aprilskog dana — seća se sadašnji zapovednik broda »Beograd« drug Boško Jelača — saopštena je svim radnicima i službenicima odluka Saveza brodaraca da se otpočne sa štrajkom. Ja sam sutradan trebao da plovim na brodu »Srbin« — sada »Konavle«, za

Beč. I naravno, kada je počeo štrajk ostali smo u matičnoj luci. Ceo saobraćaj je stao. Prvog dana štrajka u Beogradsko pristanište stigao je samo brod »Mišić«. Ali on nije bio štrajkbreher. U momentu objavljivanja štrajka nalazio se na putu između Slankamena i Beograda, i čim je stigao u Beograd priključio se štrajkašima. Kod nas nije bilo štrajkbrehera«.

Tako je dugogodišnji vredni brodar Boško Jelača nizao svoja sećanja na generalni štrajk saobraćajnih radnika u koje su aktivno sudelovali i brodarci na našim rekama. Štrajkaši su tražili veće plate, nagrade za prekovremeni rad i t. d. Za vreme štrajka pretstavnici sindikata vodili su pregovore sa Srpskim brodarskim društvom — akcionarskim društvom u rukama Milana Stojadinovića. Brodarci su zahvaljujući svojoj jedinstvenosti i upornosti primorali akcinare da pristanu na njihove uslove. Savez brodaraca postigao je uspeh u stvaranju povoljnijih uslova života svojih članova.



U razgovoru s leva na desno: Aleksandar Ristić, upravnik radionice JRB-a, Boško Jelača, zapovednik broda »Beograd«, Marijan Lončar, nadzorni strojar brodoremonta i naš dopisnik

»KUPAČ« PRENOSI POZIV RADNICIMA NA ŠTRAJK

Generalni štrajk od 1920. godine ohrabrio je brodarce i potstakao ih na nove akcije za svoja životna prava. Već 1923. godine izbio je štrajk na Adi Ciganliji — ostrvu na Savi u blizini Beograda — gde se nalazila remontna radionica. Uzrok je bio također materijalni položaj radnika. Organizatori štrajka bili su nezavisni sindikati.

»Ja sam dobio zadatak — priča Aleksandar Ristić, tada radnik — bravar, a sada upravnik ploveće radionice JRB — da štrajkašima prenesem iz Beograda na Adu letak u kome ih sindikati pozivaju na štrajk. Zadatak je bio odgovoran i težak. Nisam smeo da letke nosim na čamcu, već sam se odlučio za drugo: skinuo sam odelo, letke pažljivo stavio i pričvrstio na glavi i polako kao kupač, plivajući preko Save, stigao na Adu Ciganliju i drugovima predao poruke sindikata. I štrajk je počeo . . .«

Osam dana nisu ništa radili. Policija se umešala, bilo je i hapšenja ali su brodarci ostali uporni i jedinstveni. I poslodavci su popustili. Tada je prema pričanju druga Ristića donesen prvi tarifni pravilnik koji je važio do 1926. godine kada je radionica prešla u ruke jugoslavenskog državnog rečnog brodarstva. Plate su povećane.

OD BEOGRADA DO TITELA — TRI DANA PUTOVANJA BRODOM

Aprila 1925. godine došlo je do novih radničkih akcija u rečnom brodarstvu. Sprovedena je takozvana pasivna rezistencija — borba za veće plate, plaćanje prekovremenog i noćnog rada. Sindikati su postavili zahteve: sve dok se ne udovoljiti tim zahtevima, brodarci će raditi samo osam časova dnevno. To znači da će svaki brod posle osam časova plovidbe računajući tu i vreme potrebno za pripreme za polazak, baciti sidro na mestu gde se zatekne u momentu isteka radnog vremena od osam časova. Akcija je bila dobro smišljena i sprovedena duž svih plovnih puteva.

Sećanja druga Marijana Lončara, nadzornog strojaru broderemonta na Čukarici, na doba pasivne rezistencije još su vrlo sveža.

»Tiha rezistencija — seća se Lončar — trajala je oko dvadesetak dana. Tražili smo poboljšanje radnih i životnih uslova. Ja sam se tada nalazio na brodu »Soča« koji je vukao dva šlepa. Sprovodeći odluku sindikata mi smo sa ovim brodom putovali tri dana od Beograda do Titela na razdaljini od svega 55 kilometara. Poslodavci su hteli da nam doskoče na taj način što su na brod koji stane posle osmočasovnog rada slali drugu smenu. Ali, brodarci su ostali solidarni. Odbijali su takve naloge poslodavaca. Zbog toga je više desetina drugova bilo otpušteno sa posla. No, sve to nije zastrašilo brodarce i pokolebalo ih u nastojanju da istraju do kraja u čemu su najzad i uspeali.

Mi smo primorali poslodavce — seća se dalje drug Lončar — da nam vreme provedeno na poslu od 18 do 22 časa računaju i plate kao prekovremeni rad, od 22 do 4 časa kao noćni rad i od 4 do 6 ujutro takođe kao prekovremeni rad. Umesto 1, 5 din. koliko nam je do tada bila nagrada za prekovremeni rad po jednom času mi smo dobili tri dinara za noćni rad plata se po času povećala od tri na šest dinara a dnevnicu od 12 na 18 dinara. Ovome još treba dodati činjenicu da su svi radnici koji su otpušteni za vreme pasivne rezistencije vraćeni na posao. To su — prema rečima Lončara, tada člana uprave Saveza brodaraca — bili rezultati pasivne rezistencije.

Ali prema pričanju Lončara posle ove uspele akcije Savez brodaraca je doživeo istovremeno i poraz. Tadašnji

pretsednik Saveza bio je korumpiran unapređenjem u višeg službenika, napustio je sindikat. Ostali članovi rukovodstva većinom su bili stalno na putu, tako da nisu bili u mogućnosti da onemoguće raspadanje njihove sindikalne organizacije koja se tako uspešno borila.

PREVOZ ILEGALACA I RADIO STANICE ZA SREMSKE PARTIZANE

Sećajući se svoje aktivnosti za vreme rata kada je na bivšem brodu Cetinje prevezio radnike od Beograda do Zemuna i natrag, drug Marijan Lončar iznosi niz interesantnih detalja. Tako se on seća događaja iz 1943 godine kada je prevezio na svom brodu beogradske ilegalce i razni materijal sremskim partizanima.

»Negde u proleće 1943 godine, tačnog datuma se ne sećam, došao je kod mene jedan poznanik i zamolio me da iz Zemuna za Beograd prevezem nekog ilegalca. Kada je taj drug došao u moju kabinu pretstavio mi se kao ribar koji ide kod sestre u Beograd. Naravno ja se nisam interesovao da li je to istina. Jedini mi je cilj bio da druga prevezem na određeno mesto. Ilegalac mi nije rekao ni svoje ime a ni kasnije nisam saznao ko je to bio. Ali, gledajući fotografije naših rukovodilaca, čini mi se da bi to mogao biti naš sadašnji ambasador u Indiji Dušan Kveder. No, nisam u to sasvim siguran.

Brod sam usidrio kod Pobjednika ispod Kalemegdana, a zatim sam pošao u grad da dovezem fijaker kojim je taj drug trebalo da pođe neopaženo kroz grad. Međutim, tu se nalazila granica Srbije i NDH pored koje se šetao Nedićev žandarm. Vremena za razmišljanje nije bilo: prišao sam žandarmu i potplatio ga sa 100 kuna te nas je propustio u grad. Ja sam sa ilegalcem išao do ispod Zoološkog vrta gde smo se rastali . . .

Iste godine Lončar je imao još jedan težak zadatak: prevesti radio stanicu sremskim partizanima. »Kad su stanicu doneli na brod — priča on — ja sam je sakrio iza umivaonika u mojoj kabini. I tek što sam dovršio posao, u kabinu su upali nemački policajci koji su često vršili pretrase brodova. Međutim, nisu bili dovitljivi: stanica je ostala neotkrivena.

Kada smo pristali nedaleko od Zemuna kod mene su došla dva partizanska kurira koji su imali zadatak da stanicu ponesu dalje, u Frušku Goru. Ja sam im pomogao da se zajedno sa stanicom ukrcaju na čamac i da se prebace s druge strane Dunava.«

Stari brodarci se sećaju mnogih detalja i događaja da bi se »mogao roman napisati« — kako to oni kažu. Ali ni smo imali više vremena . . .



Jedinica JRB-a koja saobraća s inostranstvom