

Jasenko Zekić

Osnovna škola Tone Peruška
Poljana svetog Martina 6, HR-52100 Pula
zekic.jasenko@gmail.com

Štrajkovi pulskih tramvajaca kao posljedica njihova lošega materijalnog statusa u kontekstu političkih i ekonomskih kriza u gradu

Izvorni znanstveni rad | Original scientific paper
UDK 331.109:625.46-057.16>(497.571Pula)"1910/1912"
DOI <https://doi.org/10.32728/h2018.05>
Primljeno | Received: 3. II. 2018.

Izvadak

Inauguriran 1904., kao jedan od segmenata gospodarske i demografske ekspanzije Pule s početka dvadesetoga stoljeća, tramvajski je promet kroz svoja tri desetljeća postojanja uvelike promijenio gradsku svakodnevicu te je utjecao na njezine političke, socijalne, nacionalne i ekonomske prilike. U radu ćemo se osvrnuti na jedan segment njegova postojanja vezan za socijalnu komponentu. Kroz novinske i arhivske izvore sagledat ćemo osnovne probleme zaposlenika pulskoga tramvaja u kontekstu političkih i ekonomskih promjena u gradu, njihov socijalni status, kao i uzroke štrajkova i sukoba. Analizirat ćemo povode i uzroke nezadovoljstava tramvajaca, njihovu kompleksnost, ali i posljedice koje su, posebice kroz štrajkove između 1910. i 1912., ostavile svoj trag na političkoj sceni te u svakodnevici grada.

Excerpt

Introduced in 1904, as part of the general economic and demographic expansion of Pula at the beginning of the twentieth century, tramway traffic greatly changed the city's everyday life, and influenced its political, social, national and economic circumstances, throughout its three decades of existence. In this paper, I will review a segment of its existence related to the social component. Drawing on newspaper and archival sources, I will look at the general issues of the Pula tramway's employees in the context of political and economic changes in the city, their social status, as well as the causes of strikes and conflicts. I will analyse the pretexts and causes of tram drivers' dissatisfaction, their complexity, and the consequences that, especially through the strikes between 1910 and 1912, left their mark on the political scene and everyday life of the city.

Ključne riječi: Pula, tramvaj, tramvajci, štrajkovi, politička kriza, ekonomska kriza, nacionalni antagonizmi

Key words: Pula, tram, tram drivers, strikes, political crisis, economic crisis, ethnic and nationalist strife

Uvod

Započevši s prometovanjem 24. ožujka 1904., u vremenu populacijske, infrastrukturne i urbanističke ekspanzije grada, pulski je tramvaj kroz točno tri desetljeća svojega postojanja utjecao kako na političku i ekonomsku komponentu grada, tako i na njegovu svakodnevicu. Zaposlenici Istarskoga društva za električna postrojenja i ekonomske pruge u Puli (dalje: Tramvajsko društvo), u svakodnevici nazivani pulskim tramvajcima, činili su skupinu lošega socijalnog statusa, radeći u nepovoljnim uvjetima, s čestim otkazima kao rezultatima nepovoljnih ugovora te nedovoljne brige mjesnih vlasti. Posljedice su toga kroz tri desetljeća bili protesti i štrajkovi, posebice između 1910. i 1912., a ujedno i uzroci poremećaja ustaljene gradske svakodnevice. Loši radni uvjeti, pratimo li ih na mikrorazini kroz konkretne primjere pojedinaca, dovodili su do međusobnih obračuna zaposlenika, raspada njihovih obitelji te do pokušaja suicida, a otkazima uzrokovane česte promjene (neiskusnoga i nekvalificiranoga) osoblja do čestih i opasnih prometnih nesreća.

Prvi otpori tramvajaca 1904.

Organizirani štrajkovi u Istri smjenjivali su se na prijelazu 19. u 20. stoljeće. Bili su to uglavnom lokalni štrajkovi, ograničeni na određenu granu privredne djelatnosti, odnosno samo na jedno poduzeće. Njihovi su osnovni ciljevi bili borba za bolje uvjete života i rada, skraćenje radnoga dana i povećanje nadnica.¹ Svakako treba imati na umu i dva središta radničkih pokreta značajna za područje čitave Istre, pulskih arsenalaca i labinskih rudara, uz koje se od kraja pretprošloga stoljeća pa do početka Velikoga rata veže nekoliko štrajkova nastalih iz ekonomskih razloga, pri čemu je kod određenih bila naglašena i socijalna komponenta.²

1 Ivan Blažević, „Štrajkovi u Istri krajem XIX i početkom XX stoljeća“, *Jurina i Franina*, Pula 1982., 75.

2 Miroslava Despot, „O štrajkovima labinskih rudara do Prvog svjetskog rata“, *Problemi sjevernog Jadrana*, 2, 1972., 58.

Nakon uvođenja tramvaja počeli su se zbog rivalstva i konkurencije javljati štrajkovi kočijaša. Jedan se od štrajkova kočijaša zbilo 27. veljače 1904. zbog odredbe gradskoga poglavarstva o premještanju dotadašnjih stajališta kočija na manje frekventnija i udaljenija mjesta, a protivno zaključku Društva kočijaša donesenom na skupštini 3. studenoga 1903. Premda je odluka bila povučena, sam čin promjene bio je cilj prometne preregulacije, a štrajk djelomično revolt zbog nadolazeće konkurencije.³ Početkom svibnja 1906. u Puli je organiziran još jedan štrajk koji je „bez buke i galame, započeo i završio“. Kako zaključuje *Omnibus*, „Danas je ušao u modu štrajk, to su takvo nešto htjeli pokušati i vozaari u Puli“, pri čemu su dobili tek određene olakšice u svezi povišenja plaće i smanjenja radnoga vremena.⁴

Sitna nezadovoljstva tramvajskih zaposlenika započela su *de facto* prvih tjedana nakon inauguracije 1904., a ponajviše su ih poticali pulski socijalisti. Prve nepravde – gledane iz perspektive samih radnika – očitovale su se u samovolji nadređenih pri raspodjeli konduktera „na temelju uživanja simpatija nadređenih“ na više ili manje frekventnije linije, ovisno o vršnim satima ili blagdanima, što je rezultiralo boljom zaradom i napojnicama.⁵ Unatoč niskoj plaći tramvajaca, razlike u plaćama među onima koji su obavljali jednak posao, loši(ji) uvjeti i raspodjela smjena (poglavito među vozačima i kondukterima) izazivali su već tri mjeseca nakon početka prometovanja prva veća nezadovoljstva.⁶ Zbog neispunjenoga obećanja o povećanju plaća nakon prva tri mjeseca te neargumentiranih otkaza, u javnosti se početkom kolovoza počelo po prvi put javno raspravljati o propustima u ugovoru između Općine i Tramvajskoga društva, pri čijem sastavljanju Općina nije uzela u obzir klauzule koje bi zaštitile radnike.⁷ Konstituirajućom sjednicom Istarskoga društva za električna postrojenja i ekonomske pruge u Puli (*Istrianer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft in Pola / Società istriana per impianti elettrici e ferrovie economiche a Pola*), održanom 4. lipnja 1904., Tramvajsko društvo formalno je počelo djelovati kao dioničko društvo s osnovnim ciljem širenja tramvajске mreže i povećanja dobiti, pri čemu su među dioničarima

3 „Štrajk kočijaša u Puli“, *Naša sloga*, br. 9, 3. 3. 1904.

4 „Pokusi štrajka“, *Omnibus*, br. 472, 18. 5. 1906.

5 „Nella tramvia“, *Il Proletario*, 562, 14. 5. 1904.

6 „Nel tram“, isto, 576, 27. 7. 1904.

7 „E sempre del tram“, isto, 578, 3. 8. 1904.

i članovima odbora i uprave u odlukama prednjačili predstavnici gradskih vlasti (talijanskih liberala) te Carske i kraljevske ratne mornarice.⁸

Prvi kolektivni otpor tramvajaca započeo je polovicom studenoga 1904., uzrokovan brojnim otkazima kao posljedicom „pretjeranoga izrabljivanja tramvajaca“ jer su mnogi nezaposleni zbog bezizlazne situacije vlastitoga siromaštva potpisivali ugovore po kojima su, kako navodi *Il Proletario*, bez ikakvoga objašnjenja mogli biti otpušteni, a radi uštede su zakidani i za odmore.⁹ Zbog prozivke u javnosti, Uprava Društva uputila je javno pismo, iznijevši naknade, radno vrijeme i beneficije tramvajskih zaposlenika. Dnevna plaća vozača iznosila je od 3,20 kruna, odnosno konduktera od 2,60 do 2,80 kruna, koja se uz napojnicu prvima povećavala na 3,60 do 3,80 kruna, a drugima do 5,80 kruna. Uz besplatno osiguranje i uniformu, radno vrijeme, uz dvosatnu dnevnu pauzu, iznosilo je dva dana po deset, dva po dvanaest te dva po petnaest sati rada, nakon čega je slijedio dan u pričuvi (u kojem su mogli u slučaju potrebe biti pozvani na posao) te dan odmora. Spomenuvši uspješnost pregovora oko mirovinskoga fonda Federacije društava malih austrijskih željeznica, pritužbe javnosti zbog čestih kadrovskih promjena opravdavali su nedovoljno pripremljenom radnom snagom kao posljedicom nagloga uvođenja električnoga tramvaja, za razliku od iskustva nekih drugih gradova s postupnim uvođenjem najprije konjskoga tramvaja, potom fazom prilagodbe te konačno prelaskom na električnu vuču. Dotad izrečene otkaze opravdavali su kršenjem Pravilnika, odnosno malverzacijama s ulaznicama te „ugrozom života prolaznika i putnika“.¹⁰

U iznesenom su demantiju predstavnici tramvajaca iznijeli svoje vide-nje uvjeta, opovrgavajući iznos uvećane zarade, iznoseći povredu dostojanstva samih radnika te neispunjeno obećanje povećanja plaća tri mjeseca nakon početka prometovanja. Preispitujući zakonsku regularnost petnaestosatnoga radnog vremena te uspoređujući razloge otkaza zbog ugrožavanja života prolaznika i putnika, sarkastično su zaključili kako je „sreća što se nesreće ne događaju svaki dan“, aludirajući pritom kako se usprkos ionako kratkom šestotjednom osposobljavanju tramvajaca zbog stalnih otkaza nudi novozaposlenom osoblju radno mjesto nakon tek nekoliko dana obuke.

8 Austrijski državni arhiv / Österreichisches Staatsarchiv (dalje: AT-OeStA)/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulation 162, Jahres-Bericht, 1904.

9 „I tramvieri polesi“, isto, 608, 16. 11. 1904.

10 AT-OeStA/AVA Justiz JM Allgemein Sig. 2A 2334.15, Statuten, 1904; „La direzione della Tramvia“, *Il Proletario*, br. 612, 30. 11. 1904.

Brojka od približno pedeset otkaza u prvih osam mjeseci rada tramvaja ukazuje na socijalnu neizvjesnost, ali i nesigurnost i opasnost u svakodnevici prometovanja.¹¹ Unatoč aktualnoj socijalnoj nesigurnosti, Tramvajsko je društvo barem formalno razmišljalo o dugoročnoj socijalnoj sigurnosti svojih zaposlenika pa se prema Zapisniku sjednice Tramvajskoga društva održane 6. travnja 1905., uz nazočnost predsjednika Alexandra Wilhelmijsa, potpredsjednika Jacoba Ludwiga Münza te ostalih članova Upravnoga odbora razgovaralo o uspostavi mirovinskoga fonda o čemu je, kao i o mjesečnim izdvajanjima, trebalo biti odlučeno u dogovoru s Ministarstvom željeznica.¹² Na inicijativu člana Upravnoga odbora Galla, koja je jednoglasno prihvaćena, određeno je da od ukupnoga neto prihoda od 4.726,85 kruna, 10 % ukupne svote bude odvojeno za mirovinski fond.¹³

U recima dnevnika *Il Giornaleto di Pola*, u skladu s tadašnjom politikom vladajućih liberala, isticao se pozitivan stav prema upravi Tramvajskoga društva, a tek se krajem studenoga list osvrnuo na nezadovoljstvo zbog hladnoće „među tramvajskim kondukterima jer ne nose rukavice i nemaju zaštićene uši od hladnoće“, napominjući postojanje određenih problema, ali tek na takvim banalnim primjerima.¹⁴ Pokušavajući se u to vrijeme držati neutralno, glasilo je liberala zaključilo kako „zahtjevi tramvajaca sigurno nisu pretjerani, s tim da je potrebno da budu skromni i uključe sve radnike“.¹⁵ Kako navode i glasilo socijalista i glasilo liberala, nakon razmatranja zahtjeva, Upravni odbor Tramvajskoga društva, odnosno oblasni kapetan Rossetti te inženjer Ministarstva željeznica Wilhelmi, potpisali su sporazum s predstavnicima tramvajaca, pri čemu je naglašena podrška socijalističke stranke, tiska i građanstva.¹⁶ Upravni odbor djelomično je prihvatio zatraženi iznos mjesečnih plaća, pri čemu je bio određen otkazni rok od 14 dana, a svim novozaposlenim radnicima od prvoga dana 1905. određena je u prva dva mjeseca fiksna plaća od 2,40 kruna, odnosno kroz sljedećih 10 mjeseci 3 kruna za vozače i 2,40 za konduktore. Prije plaćanja eventualnih novčanih kazni svakom je zaposleniku odobreno pravo pisanoga ili usmenoga opravdanja, za što bi bila birana po dva zaposlenika među tramvaj-

11 „Le condizioni dei tramvieri“, *Il Proletario*, 613, 3. 12. 1904.

12 AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulation 162, Protokoll der Sitzung, 6. 4. 1905.

13 Isto, Protocollo, br. 17735.

14 „Il freddo e i conduttori tramviari“, *Il Giornaleto di Pola*, 1604, 30. 11. 1904.

15 „L'agitazione fra i tramvieri“, isto, 1619, 15. 12. 1904.

16 „Le domande dei tramvieri accolte“, isto, 1621, 17. 12. 1904; „La vittoria dei tramvieri“, *Il Proletario*, 617, 17. 12. 1904.

skim radnicima. Raskid ugovora o radu dogodio bi se u trima slučajevima: svjesnih prijevара, krivotvorenja karata te uskraćivanja usluga. Nakon tri godine rada svaki bi djelatnik imao pravo na petodnevni odmor. Ugovor objiju strana bio je potpisan 16. prosinca 1904. godine.¹⁷

Uvertira nadolazećim štrajkovima

Početak 1907. zbog porasta cijena života uzrokovanoga inflacijom „osoblje tramvaja vodilo je borbu za život“. Vozači, kondukteri, kao i svi radnici u remizi – kako navodi pulski dnevnik na njemačkom jeziku *Polaer Tagblatt* – „gotovo su svi u braku, imaju puno djece i ne posjeduju imovinu“. S obzirom na povećanje plaća koje je dobilo gotovo sve civilno radništvo u gradu, izražena je „nada u pravičnu procjenu povećanja prihoda radnicima električnoga tramvaja koji se također bore s nepodnošljivom inflacijom“.¹⁸ Na godišnjoj je skupštini Tramvajskoga društva izneseno kako je izgradnjom pruge prema Šijani „tramvajska mreža s 4.828 km povećana na 7.265 km“ pa je udvostručenim brojem jedinica voznoga parka „samo po sebi bilo razumljivo povećanje brojčanoga stanja osoblja u razmjeru s novim potrebama“.¹⁹ Težak položaj radnika kulminirao je memorandumom upućenim u svibnju 1910. Upravi koja se o njemu očitovala tek krajem listopada i to nakon održanoga štrajka. Nakon gotovo u cijelosti ispunjenih zahtjeva, otvoren je drugi problem, koji novinar *Polaer Tagblatta* otkriva pitanjem: „Je li tvrtka koja ima sjajan godišnji neto prihod primorana da, povećavajući plaće i naknade svojem osoblju, odmah mora za to tražiti od putnika (povrat) kroz povećanje cijena karata?“²⁰ Objašnjavajući u Godišnjem izvještaju za 1910. uzroke pada prihoda, Upravno je vijeće nalazilo razloge u prošlogodišnjem širenju tramvajske mreže, što se odrazilo i na plaćama djelatnika „unatoč većem bruto prihodu“.²¹

17 „Le conquiste dei tramvieri“, *Il Proletario*, 618, 21. 12. 1904.

18 „Zur Gehaltsregulierung des Personals der elektrischen Straßenbahn“, *Polaer Tagblatt*, 465, 31. 1. 1907.

19 AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulation 162, Jahres-Bericht, 1909.

20 „Erhöhung der Tramwaytarife“, *Polaer Tagblatt*, 1690, 30. 10. 1910.

21 AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulation 162, Jahres-Bericht, 1910.

Uzroci štrajka

Štrajkovi tramvajaca u Puli između 1910. i 1912. zbili su se uslijed ekonomske i političke krize lokalnih vlasti. Bili su rezultat triju različitih povoda, no svojom su pojavom djelomice utjecali na političke promjene. Kulminacija nezadovoljstva tramvajaca rezultirala je novim uvjetima postavljenim i objavljenim u tisku 12. kolovoza 1910., koji se nisu bitno razlikovali od onih prije postavljenih vezanih za povećanje iznosa nadnica koje su pratile inflaciju „jer dobro je poznato da je život u Puli i skuplji nego u nekim većim gradovima“, zbog čega je bilo zatraženo novo usklađivanje plaća s rastom osnovnih životnih potreba.²²

Radi zadovoljenja uvjeta radništva i potrebnih 24.000 kruna godišnje, Tramvajsko se društvo po ranijem ugovoru s općinom odlučilo na povećanje cijene karata od 3 helera. Za utvrđeno povećanje za 2 helera od 1. studenoga 1910. *Il Giornaletto* je opravdanje radi pokrivanja rashoda od 24.000 kruna godišnje smatrao nereálnim, aludirajući da se tu radi o iskorištavanju radništva kao paravanu za neto dobit tvrtke. Dodatke od ukupno 7.560 kruna za osamnaest vozača i jednako toliko konduktera nisu smatrali realnim s obzirom na to da zbog nejednakoga radnog staža nije svima uslijedilo jednako povećanje.

Uz povećanje godišnjih izdataka za osoblje remize od 900 kruna, povećanje troškova zdravstvenoga i mirovinskoga osiguranja za 1.500 kruna, cjelokupna naknada prema izračunu *Il Giornaletta* bila bi oko 9.000 kruna, a ne istaknutih 24.000, pri čemu bi uz najavljeno povećanje cijena karata društvo imalo zaradu veću od 28.000 kruna i time imalo neto prihod od približno 20.000 kruna.²³ Prema pravilniku iz 1912., osnovna plaća vozača bila je 105 kruna, a konduktera 90, dok se nakon pete, devete, trinaeste i sedamnaeste godine povećavala za po 5 kruna, a nakon tridesete vozačima za 10, a kondukterima za 20, pri čemu su prvi trebali imati 135, a drugi 130 kruna. Mjesečni prinos iznosio je 10 kruna, a sat prekovremenoga rada između 30 i 40 helera. Otkazni rok vozača i konduktera nakon šest godina rada iznosio je mjesec dana, nakon dvanaest dva, a nakon osamnaest godina tri mjeseca. Osim četverodnevnoga plaćenoga godišnjeg odmora za sve vrste djelatnika, vozači i kondukteri su za „besprijekoran rad“ prema procjeni mogli

22 „Le condizioni dei tramvieri“, *Il Giornaletto di Pola*, 3685, 12. 8. 1910.

23 „L'aumento della tariffa tramviaria“, isto, 3765, 31. 10. 1910.

biti nagrađeni s 10, 20 ili 30 kruna.²⁴ Usporedimo li njihove plaće s plaćama radnika u Arsenalu 1913. (koje se nisu bitno mijenjale kroz tri desetljeća), radnici bez posebnih kvalifikacija primali su 2, 2,40 ili 2,80 kruna, dok je kvalificiranim radnicima, podijeljenima u četiri platežna razreda, isplaćivano od 3,20 do 3,60 kruna, 4,08, 4,56 i 5,16 kruna.²⁵

Jedan od većih problema i uzroka štrajkaškoga ozračja bila je smrt princa Alfreda Carla von Wredea (1844. – 1911.), „zaštitnika i donatora tvrtke Jacoba Ludwiga Münza“, koncesionara izgradnje i uvođenja tramvajskoga sustava u Puli. Nakon objave o stečaju Münzove tvrtke početkom listopada 1911.,²⁶ čime je i samo „Münzovo nasljeđe“ počelo propadati, a dio problematičnih dionica preuzeli su kreditni zavod (*Kreditanstalt*) i banka *Securitas*, općina je iz ekonomskih razloga težila doći do većine dionica, premda „ulaganjem kapitala od više od pola milijuna kruna stvar ne bi bila riješena“.²⁷ Prema stavu gradonačelnika Guglielma Varetona, tri činjenice koje nisu išle u prilog municipalizaciji tramvaja bile su: nedostatak interesa nadležnih organa za upravljanje komunalnim poduzećem, tvrdnje stručnjaka o prevelikom ulaganju za malen dobitak te kontinuirane i ponekad prevelike potrebe troškova osoblja za funkcioniranje samoga poduzeća.²⁸

Otpuštanja i međusobni sukobi tramvajaca

Na prvu godišnjicu službenoga početka redovnoga prometovanja glavna je vijest bila pritužba zbog „prežestokih otpuštanja koja nisu uvijek u potpunosti bila opravdana“ s izražavanjem nade u ispravnost tih odluka Društva.²⁹ Stoga je mjesec dana nakon toga, 20. travnja, uz posredovanje predstavnika Ministarstva željeznica, višega inspektora Roberta Barona, postignut dogovor između zaposlenika i Uprave Tramvajskoga društva na temelju Statuta te Pravilnika o osoblju,³⁰ pri čemu je jedan od bitnih zahtjeva bila i donirana svota od 1476,16 kruna u mirovinski fond.³¹ Sveukupno nezadovoljstvo dovo-

24 *Dienst-Ordnung für das Personal der Istrianer Elektrizitäts- u. Kleinbahngesellschaft*, Pola 1912., 7.

25 Mate Balota, *Puna je Pula*, Pula 2005., 71.

26 „Die Bautätigkeit in Pola“, *Polaer Tagblatt*, br. 1981, 5. 10. 1911.

27 „Die Münz'sche Erbschaft“, isto, br. 2053, 29. 12. 1911.

28 „La municipalizzazione indiretta della tramvia e delle realtà ex Münz“, *Il Giornaletto di Pola*, br. 4170, 10. 12. 1911.

29 „Il personale addetto alla tramvia elettrica“, isto, 1718, 24. 3. 1905.

30 AT-OeStA/AVA Justiz JM Allgemein Sig. 2A 2334.15, Statuten, 1904.

31 „Il personale della tramvia elettrica. Il giuramento. Il fondo pensioni.“, *Il Giornaletto di Pola*, 1747-1748, 22.-23. 4. 1905.

dilo je i do međusobnih sukoba samih zaposlenika, a jedna je od dodatnih opasnosti bilo i zaduživanje konduktera za dnevni utržak koji su drugoga dana predavali upravi pa su nakon večernjih smjena, noseći utržak kućama, bili potencijalne mete razbojnika.³² Nerijetki su bili i sukobi među samim tramvajskim djelatnicima, kao što je primjer sukoba konduktera Teodora Fluchera i njegova kolege Giorgia Zormanna s kraja lipnja 1906., pri čemu je u sudskom epilogu Flucher bio osuđen na osam kruna kazne ili jedan dan zatvora.³³ Sličan se sukob dogodio nešto više od dva mjeseca nakon toga između tramvajškoga radnika Antonija Lokota i konduktera Domenica Leonardellija, u kojem je Lokot zbog tri različita prekršaja kažnjen s tjedan dana zatvora.³⁴ Uzmemo li još primjer fizičkoga obračuna radnika Giorgia Zormanna (iz Trsta) i vozača Antonija Wolmutha (iz Splita), koji su zaustavila dvojica pripadnika Ratne mornarice kao slučajni prolaznici, koji nije imao sudski epilog, vidljivo je kako su se sukobi događali uglavnom nakon završetaka mukotrpnih višesatnih smjena.³⁵

Dva zabilježena sukoba u veljači 1911. – između djelatnika Antonija Wolmutha i Giuseppea Tomsicha s posljedicama fizičkih ozljeda, u krčmi izvan radnoga vremena, te Giovannija Paladina i Giuseppea Zormanna, pri čemu je Paladin bio osuđen na novčanu kaznu od 30 kruna ili dva dana zatvora – mogu se povezati s napetom atmosferom koja je prethodila nadolazećem štrajku 1911.³⁶ Jedna od posljedica u javnosti puno zapaženijega štrajka krajem studenoga 1912. bio je pokušaj samoubojstva bivšega tramvajškoga djelatnika, četrdesetdvo godišnjega Giuseppea Cosliana, koji je nakon dužega boravka u konobi *Calcich* nedaleko od tramvajске remize ispalio u sebe tri hica, završivši u bolnici. Razlog je bio dobiveni otkaz, što je pak bilo dovelo i do raspada njegove obitelji.³⁷ Naime, prema jednom ranijem novinskom članku Coslian je nakon dvogodišnje službe završio u bolnici na pet dana, nakon čega je po povratku bez objašnjenja dobio otkaz. Taj je slučaj *Il Giornaletto* podigao na međunacionalnu razinu uperivši pisanje protiv upravitelja Lachnita³⁸ tvrdeći da iskazuje animozitet prema domaćem ele-

32 „La denuncia di un conduttore tramviario“, isto, 1940, 1. 11. 1905.

33 „Fra conduttori della tramvia“, isto, 2181, 30. 6. 1906.

34 „Contro un conduttore della tramvia“, isto, 2249, 6. 9. 1906.

35 „Fra tramvieri“, isto, 3362, 23. 9. 1909.

36 „Zuffa di tramvieri“, isto, 3864, 7. 2. 1911; „Zuffa di tramvieri“, isto, 3893, 8. 3. 1911.

37 „Un ex tramviere che si spara tra revolverate“, isto, 4527, 1. 12. 1912.

38 U tisku se pojavljuje kao Lachnit, Lacnik i Lachnick pa je teško odrediti koji je pravi oblik. Ime mu se ne spominje.

mentu, bilo talijanskom bilo slavenskom, dok je vrlo blag prema osoblju koje dovodi iz alpskih zemalja. U istom se članku navodi nesposobnost inženjera Lachnita, što je rezultiralo novoprimitljenim većinom nevještim osobljem, beskorisnim voznim parkom, nesređenim voznim redom, odnosno „višemjesečnom sumornom slikom tramvaja u kojoj su osim građanstva nerijetko ispaštali radnici poput vozača, oca četvero djece kojemu je umjesto tjedne plaće od 24 krune bio uplaćeno tek 11“.³⁹ Smjenom tehničkoga direktora Lachnita, kod kojega su nepotizam te nacionalna i politička podobnost, kako navodi glasilo talijanskih liberala, rezultirali „otpuštanjem starih i poštenih radnika te ogorčenošću onih koji imaju pravo na normalan rad tramvaja“,⁴⁰ samo je nastavljen trend otpuštanja. Dolaskom novoga tehničkog direktora promjene nisu bile vidljive, nastavljen je prosjek od više desetaka promjena godišnje, pa je *Il Giornale* pretpostavio da bi ta brojka mogla dostići i koju stotinu,⁴¹ čime je nezadovoljstvo kulminiralo i čekao se tek povod štrajku.

Štrajkovi kao povod izražavanja nacionalnih antagonizama

Uvertira u iskazivanje nezadovoljstva i seriju štrajkova tramvajskih radnika bio je jednodnevni štrajk 15. listopada 1910., za kojega je promet u gradu bio potpuno obustavljen. Bio je posljedicom neuspjelih pregovora između predstavnika radnika i Uprave, u kojima su radnici tražili povećanje plaća s obzirom na kvalifikacije, naknade za bolovanje te slične pojedinosti, nakon čega je većina radnika prihvatila zaključak o stupanju u štrajk pa je prometovanje, kako navodi *Polaer Tagblatt*, nastavljeno drugi dan.⁴² Prema navodima *Il Giornale*, problemi su bili predloženi Upravi već 9. kolovoza, da bi 30. rujna započeli dvotjedni neuspjeli pregovori, što je nakon jednodnevnoga štrajka uz posredovanje tajnika Saveza prometnih zaposlenika Austrije Marija Remisega dogovoreno jer bi potencijalno nepronađenje zajedničkoga rješenja moglo rezultirati i generalnim štrajkom ostaloga radništva Pule.⁴³

Kako bi bio jasniji razlog uzroku drugoga štrajka, spomenut ćemo sjednicu općinskoga vijeća od 26. travnja 1911. i podizanje nekoliko zajmova radi podmirivanja dugova gradskih ustanova jer je Ministarstvo financija

39 „La baraonda tramviaria“, *Il Giornale di Pola*, 4467, 2. 10. 1912.

40 „Alla tramvia elettrica“, isto, 4726, 18. 6. 1913.

41 „I licenziamenti alla tramvia“, isto, 4777, 8. 3. 1913.

42 „Ausstand der Tramwaybediensteten“, *Polaer Tagblatt*, 1678, 16. 10. 1910.

43 „I tramvieri in sciopero“, *Il Giornale di Pola*, 3749, 15. 10. 1910.

izjavilo da „Pula ne može očekivati izvanrednu pomoć države za obnovu svojih iscrpljenih financija jer se u sličnom položaju nalaze i drugi gradovi“. Osim ugovorenoga zajma od 250.000 kruna za plinaru, 400.000 kruna za vodovod, 150.000 kruna bilo je namijenjeno za električnu centralu, što je posredno utjecalo i na rad električnoga tramvaja.⁴⁴ Nakon što je Pilat, jedan od konduktera pulskoga tramvaja odbio naredenje pretpostavljenih da istodobno obnaša službu u dvama tramvajskim kolima, 18. ožujka 1911. započeo je štrajk solidarnosti koji je trajao skoro tjedan dana, u kojem su nakon odbijanja zahtjeva bili otpušteni svi radnici da bi nakon posredovanja gradonačelnika svi štrajkači bili vraćeni na posao, a kondukter bio suspendiran na mjesec dana. *Naša sloga* nije previše pozornosti pridavala problemima pulskoga tramvaja, ali je uslijed ovoga „napetog konflikta“ detaljno obrazložila cijelu situaciju („Prošli petak stupiše u štrajk svi službenici tramvaja u Puli s razloga, što je ravnatelj otpustio konduktera Pilata, koji je odbio vršiti službu na dva voza.“), što govori o njegovu odjeku u lokalnoj javnosti, stajući u korist štrajkača, a nasuprot – kako navodi – nekorektnoga stanovišta Uprave te netaktičnosti ili neprimjerenosti postupka „ravnatelja inženjera“.⁴⁵ Za razliku od *Naše sloge* koja je ukratko neutralno javila o prekidu štrajka,⁴⁶ novinski list *La Fiamma* je, također s naklonošću prema tramvajcima, osvrtno donio u nacionalističkom tonu. Njihove riječi bile su uperene protiv Uprave koju „može voditi samo inženjer koji zna talijanski jezik, što inženjer Lacnik ne zna“, kao i protiv gradskih vlasti koje nisu na vrijeme intervenirale i energično se postavile kao posrednik. Ističući potplaćenost radništva, kao i ogorčenost zbog nepridavanja važnosti njihovim zahtjevima, *La Fiamma* se obarala na austrijski element u Upravi.⁴⁷ Jednakim tonom *Il Giornaletto* je 19. ožujka, pozivajući se na izravne informacije tramvajskih štrajkača koji su u dva navrata posjetili njihovu redakciju, ukratko iznio te činjenice kroz prizmu nacionalne netrpeljivosti u kojoj inženjer Lachnick pristrano promiče njemački na štetu autohtonoga talijanskog elementa, smatrajući ga time nesposobnim na štetu svih tramvajskih zaposlenika. Držeći se svojega poborničkog stava prema vladajućim liberalima, „formalnim“ odredbama Ministarstva željeznica – prema kojima je Uprava tramvaja postupila

44 Bernardo Benussi, *Povijest Pule u svjetlu municipalnih ustanova do 1918. godine* (dalje: *Povijest Pule*), prev. Tatjana Peruško i Ivan Cukerić, Pula 2002., 632, 673.

45 „Štrajk tramvajskih službenika“, *Naša sloga*, 12, 23. 3. 1911.

46 „Štrajk tramvijera prestao“, isto, 13, 30. 3. 1911.

47 „Lo sciopero dei tramvieri“, *La Fiamma*, 1, 25. 3. 1911.

zakonski ispravno – suprotstavili su „znatno učinkovitije činjenice o nepredvidivosti prekrcanih tramvajskih kola“ i nemogućnosti jednog konduktera da obavlja službu u dvama kolima, zaključivši kako tramvajci „u osnovi nisu u krivu kad obavljaju djelovanje koje bi ugrozilo njihove živote samo kako bi zadovoljili propise“.⁴⁸

Prateći njegovu kronologiju, *Polaer Tagblatt* je već prvoga dana nakon „iznenadnoga štrajka uzrokovanoga potlačenošću radnika“ apelirao na neprihvatljivost paraliziranja javnoga gradskog prometa zbog neutemeljenih razloga, dok je već četvrtoga dana štrajka prognozirao njegovo produženje i mogućnost dovođenja Tramvajskoga društva „u takav škripac da bi brzo moglo odobriti sve zahtjeve“.⁴⁹ Međutim, Upravni je odbor jasnim proglasom objavio o pokrenutom štrajku zaposlenika 18. ožujka 1911. koji je financijski oštetio tvrtku, zbog čega je bilo odlučeno razriješiti dužnosti sve osoblje. Ograničavajući se na najpouzdanije i one koji nisu pripadali štrajkaškom odboru, Upravni je odbor pozvao zaposlenike na podnošenje zahtjeva kako bi se odlučilo o njihovom nastavku rada.⁵⁰ Unatoč akutnoj paralizi gradskoga prijevoza, dugoročan socijalni problem bilo je otpuštanje pedesetak radnika (hranitelja obitelji), kao i gubitak stečenih mirovinskih i drugih prava. Upravni je odbor, vjerojatno iz straha za gubitkom osnovne egzistencije, dio radnika ipak uspio pridobiti natrag u službu, zbog čega je sustav javnoga gradskog prijevoza u određenoj mjeri počeo funkcionirati.⁵¹ Nakon zaključivanja privremenog sporazuma i udovoljavanja dijelu zahtjeva te povratka radnika na posao 25. ožujka „električni tramvaj ponovno je aktiviran u punoj mjeri“.⁵² Završetkom sastanka u uredu gradonačelnika 22. ožujka, koji su s jedne strane činili inženjeri Pellegrini i Wassermann, kao predstavnici Uprave te predstavnici tramvajskih radnika Flego, Mittereger i Lirussi, štrajk je *de facto* bio okončan, dok je večer prije u sjedištu socijalista sudjelovanjem tisuću radnika bio održan skup solidarnosti s tramvajskim štrajkačima.⁵³

Sam je epilog štrajka dobio tipičnu političku dimenziju jer je *Polaer Tagblatt*, „boreći se protiv poslodavaca, despotizma i terorizma“, predbaci-

48 „Lo sciopero dei tramvieri“, *Il Giornaleto di Pola*, 3904, 19. 3. 1911.

49 „Streik des Personals der Straßenbahn“, *Polaer Tagblatt*, 1809, 19. 3. 1911.

50 „Der Streik auf der elektrischen Straßenbahn“, isto, 1810, 21. 3. 1911.

51 „Straßenverkehr der Elektrischen“, isto, 1812, 23. 3. 1911.

52 „Verkehr der »Elektrischen«“, isto, 1814, 25. 3. 1911.

53 „Lo sciopero dei tramvieri“, *Il Giornaleto di Pola*, 3908, 23. 3. 1911.

vao općinskim vlastima krivnju za financijske probleme, prozivajući vladajuće liberalne zbog napisanih redaka u *Il Giornaleto* za svodenje sukoba na nacionalnu komponentu i „tobože sveopću germanizaciju unutar Tramvajskog društva“.⁵⁴ *Il Giornaleto* je pak *Polaer Tagblatt* prozivao zbog jednostranoga gledišta „punoga žučnih ispada i gorčine“, ukazujući na odavno nagomilane probleme i nered u Tramvajskom društvu te na njegov „prezrivi stav protiv grada i građana“, smatrajući ga leglom pangermanizma. Prozivajući ga kao zastupnika Tramvajskog društva te zaštitnika inženjera koji je „svojim ponašanjem izazvao štrajk“, istaknuo je primarnu ulogu lokalnih vlasti u rješavanju tramvajškoga pitanja s obzirom na velike ekonomske interese koje je imala općina kao jedan od najvećih dioničara.⁵⁵ U Godišnjem izvještaju društva za 1911. Upravni je odbor potvrdio tek neznatno povećanje prihoda od 3.302,06 kruna u odnosu na prethodnu godinu, pri čemu je kao glavni uzrok tomu naveo štrajkove te „isprekidanu opskrbu električnom energijom“, dok su operativni troškovi uzrokovani neminovnim povećanjem plaća radnika, kao posljedicom štrajka, iznosili 51.145,73 kruna više u odnosu na 1910.⁵⁶

Ekonomске posljedice i politički preokret

Razdoblje između štrajkova tramvajaca 1911. i 1912. – obilježeno očajnim stanjem općinskih financija usprkos stalnom povećanju poreza te upropaštenim uvjetima rada općinskih službi koje su godišnje primale ogromne količine novca neispunjavajući pritom svoje dužnosti – praćeno je problemima u svim slojevima građanstva. Gotovo svake godine povećavali su se porezi ili su dodavani novi. Proračun za 1912. imao je u svom redovnom dijelu kronični manjak od 176.000 kruna, koji je trebao biti pokriven povećanjem dodatnih poreza na neposredne sa 65 na 75 %.⁵⁷ Ekonomska kriza na koncu je rezultirala i onom političkom. Kako navodi *Polaer Tagblatt* posljednjega dana ožujka 1911., „politika i gospodarska kriza osjećali su se posvuda, čak i ovdje u Puli“, vraćajući se na kontinuiranu poslovnu suradnju „zloglasnoga“ investitora Jacoba Ludwiga Münza te gradonačelnika Lodovica Rizzija unatoč dokazanim štetama u općinskim financijama. Nepovoljne

⁵⁴ „Epilog“, *Polaer Tagblatt*, 1815, 26. 3. 1911.

⁵⁵ „Lo sciopero dei tramvieri e l'intervento del Comune“, *Il Giornaleto di Pola*, 3909, 24. 3. 1911.

⁵⁶ AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulation 162, Jahres-Bericht, 1911.

⁵⁷ Benussi, *Povijest Pule*, 636.

odredbe ugovora o izgradnji električnoga tramvaja i „sumnjive okolnosti“ izgradnje električne centrale na koncu su pale na teret općinskoga proračuna i podijelile javnost na one koji su krivili isključivo jednu, odnosno isključivo drugu stranu.⁵⁸ Unatoč ekonomskoj krizi, ta je isključivost rezultat političke i nacionalne ukalupljenosti mase i nemogućnosti sagledavanja zajedničkih interesa dvije političke grupacije.

Prvi udarac Tramvajskom društvu zadao je već u siječnju 1912. štrajk općinskih ustanova koji je zbog petodnevne obustave rada, odnosno deset dana zbog neredovite isporuke električne energije, gotovo u potpunosti obustavio javni promet.⁵⁹ Prema navodima *Naše sloge*, „uprava občine Pula (će) biti uređena tako, te će načelnikom biti admiral, kojemu će biti dodijeljeno zastupstvo izabrano na širokoj podlozi sveopćeg i proporcionalnog prava glasa“, što je po carskom nalogu uvela vlada „ne samo u interesu države nego i pučanstva občine Pula“, u suprotnom „pojeli bi i zapili kamorraši ne samo plinaru, vodovod, tramvaj itd., nego i Arenu.“⁶⁰ Stoga su već dva tjedna poslije trojica bečkih inženjera preuzela u Puli upravu nad gradskom plinarom, elektranom i vodovodom.⁶¹ Naime, zbog političke je krize kotarski kapetan barun Rudolf Gorizzutti 23. veljače 1912. predao gradonačelniku Varetonu dekret C. i kr. namjesništva u Trstu kojim se raspušta gradsko predstavništvo, čime su funkcija gradonačelnika te sve ostale funkcije bile prenesene na Gorizzuttija.⁶²

Zanimljivo je spomenuti kako je u godišnjim izvještajima Tramvajskog društva za 1912., 1913. i 1914. Gorizzutti bio jedan od uvaženijih članova Upravnoga vijeća pulskoga tramvaja.⁶³ Nakon raspuštanja posljednjega izabranog vijeća i zamjene vladinim povjerenikom, Ministarstvo željeznica odobrilo je u dogovoru s Ministarstvom unutarnjih poslova i novi Pravilnik za zaposlenike tramvaja, donesen na skupštini 14. prosinca 1912.⁶⁴ No, Ministarstvo željeznica (odlukom br. 38304/4) odobrilo je već 14. listopada 1911. Pravilnik koji se odnosio na sve zaposlenike i određivao uvjete zapošljavanja, obveze i prava te razloge otkazivanja ugovora. Uz posjedovanje

58 „Die Auflösung des Abgeordnetenhauses“, *Polaer Tagblatt*, 1819, 31. 3. 1911.

59 AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulator 162, Jahres-Bericht, 1912.

60 „Nova uprava občine Pula“, *Naša slova*, 11, 14. 3. 1912.

61 „Bečki inžiniri u Puli“, isto, 13, 28. 3. 1912.

62 Benussi, *Povijest Pule*, 637.

63 AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulator 162, Jahres-Bericht, 1912.

64 AT-OeStA/AVA Justiz JM Allgemein Sig. 2A 2334.15, Statuten, 1912; „Statutenänderung der Istrianer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft in Pola“, *Polaer Tagblatt*, 2337, 24. 11. 1912.

austrijskoga državljanstva za prijam u službu, bilo je obvezno prethodno odsluženje vojne obveze ili izuzeće od nje, poznavanje talijanskoga jezika, a po mogućnosti i njemačkoga za službenu uporabu, čime je talijanski nacionalizam donekle ublažen u tramvajskoj službi. Otkaz ugovora o radu dobio bi svatko proglašen krivim za kazneno djelo, nezakonito stjecanje profita, kao i narušavanje javnoga morala, odnosno nepridržavanje zaštite tajnosti ili objavljivanja u javnosti službenih podataka o tvrtci. Svaki zaposlenik bio je obvezan profesionalno se i uljudno ponašati, dok je djelovanje nadređenih trebalo biti više usmjereno na prevenciju nego na kažnjavanje.⁶⁵

Kulminacija napetosti uoči i nakon Praznika rada 1912.

Vrhunac nezadovoljstva uvjetima rada rezultirao je štrajkom tramvajskih radnika. Povod mu je bila proslava Praznika rada kao neradnoga dana, prilikom čega je Uprava pomalo ishitreno zaprijetila, a potom i otpustila sve radnike i raspisala natječaj za nova radna mjesta.⁶⁶ Naime, već 28. travnja 1912. Udruga tramvajskih radnika najavila je 1. svibnja kao neradni dan, pri čemu se nije trebao odvijati gradski prijevoz.⁶⁷ Obilježavanje Praznika rada očitovalo se u zatvorenim dućanima u poslijepodnevnim satima, svečanim skupom socijalista i zaustavljenim tramvajima.⁶⁸ Dvije odvojene vijesti koje donosi *Polaer Tagblatt* dokazuju da su odluke objiju strana donesene odlučno, bez prethodnih dogovora – 2. svibnja prijevoz električnim tramvajem u potpunosti je bio obustavljen, dok je Uprava raspisala natječaj za zapošljavanje sedamnaest konduktera i jednako toliko vozača „koji svoje rukom pisane zahtjeve trebaju poslati u Upravu“.⁶⁹

Glasilu liberala, stajući na stranu tramvajaca, dio je problema vidjelo u neisplaćenim plaćama posljednjega dana travnja, okrivljujući Upravu tramvaja i njezino nepoštivanje javnosti zbog neodržavanja javnoga prijevoza, napomenuvši kako su gradom umjesto tramvaja koračale policijske snage.⁷⁰ Uprava tramvaja iskazala je razumijevanje za slavljenje Praznika rada, no bez ugrožavanja normalnoga funkcioniranja svakodnevnoga života i grad-

65 *Dienst-Ordnung für das Personal der Istrianer Elektrizitäts- u. Kleinbahngesellschaft*, Pola 1912.

66 „Štrajk tramvajskih službenika“, *Naša slova*, 19, 11. 5. 1912.

67 „Vom 1. Mai“, *Polaer Tagblatt*, 2158, 28. 4. 1912.

68 „Vom 1. Mai“, isto, 2160, 1. 5. 1912; „Primo maggio“, *Il Giornaleto di Pola*, 4312, 30. 4. 1912.

69 „Tramwayangelegenheiten“, „Bei der Tramway in Pola gelangen 17 Kondukteur- und 17 Wagenführerposten“, *Polaer Tagblatt*, 2160, 1. 5. 1912.

70 „Una controversia tra la direzione e gli addetti alla tramvia!“, *Il Giornaleto di Pola*, 4314, 2. 5. 1912.

skoga prometa, posebice zbog očekivanoga povećanja putničkoga prometa uslijed praznika.⁷¹ *Naša sloga* za taj je događaj okrivila vođe socijalista jer se pokazalo „kako se ne smije na lahku ruku igrati štrajka (...). Sav ovaj neznatni spor znali su vođe socijalista tako zaplesti i zaoštriti, da je sukob bio neizbježiv a rasplet nemoguć“.⁷² Držeći da su se prenaglili i jedni i drugi, kao žrtvu sukoba navela je građanstvo „koje radi njihovih nesuglasica ni krivo ni dužno najviše trpi“.⁷³ Tramvajci su nakon održane sjednice 2. svibnja, kako navodi *Il Giornaletto*, Upravi tramvaja i općinskim vlastima uputili rezoluciju u kojoj se osvrću na to da Društvo iskorištava povoljnosti ugovora koji je sklopilo s općinom, čime su „kompromitirani kolektivni interesi građana, a rezultat toga su i pedeset četiri otpuštena radnika“.⁷⁴

Iz pisanja *Polaer Tagblatta* može se zaključiti da je stanje bilo zabrinjavajuće kada su 2. svibnja, došavši na posao, radnici saznali za otkaze. Postupak je Uprave bio ishitren; od ideje o novčanom kažnjavanju u visini od jedne krune po radniku pa do naglo podijeljenih otkaza, pitanja primitka plaće za travanj, nepopustljivosti predstavnika radnika i Uprave oko (ne)radnoga 1. svibnja i radnika kojima je „sve u vezi toga bilo nejasno“.⁷⁵ Glasilo liberala prozvalo je „hrvatske novine pisane njemačkim jezikom“ odnosno „glasilo Društva tramvajaca“, kako su nazivali *Polaer Tagblatt*, okrivivši Upravu za neopravdano nedopuštanje proslave 1. svibnja, odnosno neosnovane otkaze koji su uslijedili dan poslije. Navodeći pritom Upravino protežiranje Slavena (prije je bila nazivana pangermanskom), unatoč pravilu o korištenju talijanskim jezikom, zalagali su se za reformu „administrativno i tehnički totalno nesposobne Uprave“.⁷⁶ Uz poremećenu svakodnevnu rutinu građanstva, ispaštalo je i samo radništvo. Dijelevći podjednako krivnju među objema stranama, *Naša sloga* iznijela je stav o prežestokom i prenaglom postupku Uprave, s gledišta humanosti, „prema kojem je ostalo 54 osoba sa ženama i djecom na cesti bez kruha“.⁷⁷ Premda je Uprava već bila osposobila nove djelatnike za nastavak funkcioniranja prometa, socijalisti su taj povod „uzevši

71 „Tramwayangelegenheiten“, *Polaer Tagblatt*, 2162, 3. 5. 1912.

72 „Nestalo štrajka u Puli“, *Naša sloga*, 20, 15. 5. 1912.

73 „Štrajk tramvajskih službenika“, isto, 19, 11. 5. 1912.

74 „La serrata alla tramvia elettrica“, *Il Giornaletto di Pola*, 4315, 3. 5. 1912.

75 „Vom Tramwaystreike“, *Polaer Tagblatt*, 2163, 4. 5. 1912.

76 „La vertenza del tram“, *Il Giornaletto di Pola*, 4317, 5. 5. 1912.

77 „Štrajk tramvajskih službenika“, *Naša sloga*, 19, 11. 5. 1912.

u obzir to pitanje iz perspektive radničke klase, razmatrali kao mogućnost generalnoga štrajka“.⁷⁸

Il Giornaleto je na svoj način pokušao prikazati gradsku svakodnevicu uzrokovanu posljedicama štrajka – ograničen tramvajski promet s osam od uobičajenih jedanaest tramvajskih kola, malobrojnim putnicima, neiskusnim mladim osobljem, kao i jednim „Hrvatom provokatorom“ primljenim na posao, pozvavši tako na „buđenje gradskih vlasti iz letargije“.⁷⁹ S obzirom na neuspjele pregovore pod posredništvom baruna Gorizzuttija zbog zahtjeva za povratkom svih otpuštenih radnika na posao te odbijanja toga zahtjeva zbog principijelnosti Uprave, na sastanku održanom 6. svibnja odlučeno je o pokretanju općega štrajka svih pulskih radnika koji je trebao uslijediti dva dana poslije.⁸⁰ Tijekom 7. svibnja grof Schönfeld i barun Gorizzutti, posredujući između predstavnika tramvajaca Lirusija i tajnika organizacije Podgornika te Uprave nisu postigli nikakav prijedlog rješenja upravo zbog inzistiranja tramvajaca na vraćanju svih radnika na posao.⁸¹ Kako se od 1. svibnja situacija samo pogoršavala, opći štrajk bio je jedina opcija „od koje nije bio izuzet dakako ni električni tramvaj“.⁸² Naime, 9. svibnja pulski su radnici odlučili na večernjoj skupštini u znak solidarnosti s otpuštenim tramvajskim radnicima proglasiti generalni štrajk. Nakon dvoumljenja o održavanju skupa na otvorenom, na što je policija reagirala zabranom, okupljeno se mnoštvo povuklo u dvoranu prethodno planiranu za održavanje skupa, u kojoj se trebala donijeti odluka o štrajku. No, unutra je provalila policija koja je na povike i napade kamenjem odgovorila vatrenim oružjem i sabljama. Brzo gušenje sukoba rezultiralo je s dvadeset dvoje uhićenih i redarima koji su te noći čuvali ulice, čime je „za četvrtak odredjen sveobći štrajk svršio podpunim neuspjehom“.⁸³ Pregovori koji su nastavljeni 10. svibnja, na kojima su uz općinskoga upravitelja Gorizzuttija sudjelovali i državni zastupnik Pittoni te izaslanik Ministarstva željeznica Siegmund, završili su nakon dva dana potpunim porazom radnika i neuspjelim pote-

78 „Tramwayangelegenheiten“, *Polaer Tagblatt*, 2164, 5. 5. 1912.

79 „Cose della tramvia. Il comizio di questa sera“, *Il Giornaleto di Pola*, 4318, 6. 5. 1912.

80 „Gegen den Generalstreik?“, *Polaer Tagblatt*, 2165, 7. 5. 1912.

81 „La questione del tram. Il comizio di iersera“, *Il Giornaleto di Pola*, 4319, 7. 5. 1912.

82 „Vor dem Generalstreike“, *Polaer Tagblatt*, 2166, 8. 5. 1912.

83 „Štrajk tramvajskih službenika“, *Naša sloga*, 19, 11. 5. 1912.

zom socijalista koji su na štrajk naveli osam stotina ljudi, što je na koncu rezultiralo s trideset sedam otkaza.⁸⁴

Broj radnika vraćenih na posao nije siguran jer *Naša sloga* spominje kako je „uprava tramvaja spremna uzeti 35 njih od 54 natrag u posao, a dakako samo one koje ona izabere“.⁸⁵ Međutim, ponovno primljeni dio radnika, kako navodi *Il Giornaleto*, zaposlen je pod istim uvjetima kao i novo-primljeni radnici, uz djelomično smanjene dohotke.⁸⁶ Glasilo liberala i u ovom je sukobu stalo na stranu tramvajskih radnika iz očitih razloga – kroničnih nacionalnih antagonizama – kao i onih akutnih, vezanih za političke smjene i dolazak upravitelja Gorizzuttija. U epilogu štrajka osvrnulo se na „gospodina Hrvata, predstavnika češke tvrtke *Securitas*“ kao najvećega dioničara pulskoga tramvaja, gaženje humanosti i izvlačenje profita na štetu grada, zaključivši kako „nedavna proslava 1. svibnja nije bila razlog otkaza tramvajskom osoblju, već uklanjanje talijanskoga osoblja te njegovo zamjenjivanje Slavenima“.⁸⁷ Sumirajući u Godišnjem izvješću za 1912. uglavnom negativne godišnje rezultate – osim štrajka općinskih ustanova u siječnju, neredovite isporuke električne energije u rujnu, listopadu i studenom, vremenskih nepogoda koje su poplavom nanijele štetu voznom parku te kišne i ljetne sezone koja je uzrokovala manjak putnika – uočava se da je najveću štetu bruto prihodu nanio svibanjski štrajk.⁸⁸

Posljedice štrajkova na svakodnevicu odvijanja prometa

Posljedice su lošega poslovanja osjećali nakon štrajkova i sami građani, čije su se pritužbe osim na „prljava vozila u jadnom stanju“ odnosile i na brojna kašnjenja, prekide vožnji, opasne nesreće i incidente tijekom vožnje, kao i neprofesionalno ophođenje osoblja i samovoljno ponašanje prema putnicima, što je zapravo bio rezultat i dalje potplaćenoga te većinom novozaposlenoga neiskusnog osoblja.⁸⁹ Obostrana nezadovoljstva, s jedne strane građana na neuvjetnost samih vozila te neredovitost voznoga reda „jer su od četrnaest motornih kola četiri do pet izvan uporabe“, a s druge strane tramvajskih

84 „Nach dem Streike“, *Polaer Tagblatt*, 2168, 12. 5. 1912; „La fine dello sciopero. Il comizio di iersera“, *Il Giornaleto di Pola*, 4323, 11. 5. 1912.

85 „Nestalo štrajka u Puli“, *Naša sloga*, br. 20, 15. 5. 1912.

86 „Echi della questione tramviaria“, *Il Giornaleto di Pola*, 4325, 13. 5. 1912.

87 Na ist. mj.; „Cose della tramvia“, isto, 4329, 17. 5. 1912.

88 AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikatur 162, Jahres-Bericht, 1912.

89 „Von der elektrischen Straßenbahn“, *Polaer Tagblatt*, 2276, 15. 9. 1912.

zaposlenika koji su se pozivali na nepoštivanje od Ministarstva željeznica propisanoga radnog vremena do deset sati dnevno, prijetila su pokretanjem novoga štrajka. Prema navodima *Polaer Tagblatta*, u listopadu 1912. radnici su odrađivali od dvanaest do šesnaest sati dnevno, nerijetko bez naknade za prekovremeni rad, uz novčana kažnjavanja zbog najmanjih prekršaja kojima su uzrok bili umor i nedovoljno iskustvo, pri čemu su nezadovoljstvo i međusobno sukobljavanje rasli i zbog nejednakoga tretmana kod nadređenih.⁹⁰ Paralelno s tim javila se afera o pretrpljenim gubicima od nekoliko tisuća kruna u Tramvajskom društvu, o čemu je bila pokrenuta i sudska istraga oko Wilhelmija kao glavnoga osumnjičenog, koji je uslijed svega napustio svoju funkciju.⁹¹ S obzirom na to da su krajem listopada i početkom studenoga 1912. tramvajska kola bila „obojena u sivo do prozora i time stvorila prilično ugodan dojam, bio je to simboličan povod unutarnjim reformama koje je pulski tramvaj trebao tako hitno“.⁹²

Kako je Uprava nakon proteklih štrajkova ispunjavala tek minimume zahtjeva zaposlenika, tijekom 1913. zadržan je *status quo*. Uza zabrinjavajući financijski status Tramvajskoga društva, nepovoljni životni uvjeti tramvajaca odražavali su se u svakodnevnom radu, „avanturistički brzim vožnjama, s na sreću izbjegnutim nesrećama, uz ulice zamotane u oblake prašine“, nerijetka nezaustavljanja na stanicama te neupozoravanja prolaznika i ostalih vozila predviđenom zvonjavom. Uspoređujući Pulu s Bečom, u kojem gotovo nikad nisu bile zabilježene nesreće, „kod nas ne prođe ni tjedan bez sudara ili pucanja gornjih vodova“.⁹³ Za razliku od frontalnoga sudara dvaju tramvajskih kola prvoga dana službenoga prometovanja 1904., koji je uz izlijetanje jednoga od njih iz tračnica nazvan tek „beznačajnim incidentom“⁹⁴, nesreće koje su uslijedile što zbog učestalosti, a što zbog opasnosti, nakon 1910. rezultat su ekonomskih i društvenih (ne)prilika u samome gradu, a fluktuacija stanovništva iz sela u grad, preslikana na onu u samom Tramvajskom društvu, bila je jedan od najvećih uzroka. Tako je 12. svibnja 1912., nakon samoga štrajka, zabilježen sudar dvaju tramvaja u kojem „na sreću“

90 „Die Zustände bei unserer Straßenbahn“, isto, 2300, 12. 10. 1912.

91 „Unregelmäßigkeiten bei der Tramwaygesellschaft“, isto, 2309, 23. 10. 1912.

92 „Von der Elektrischen“, isto, 2318, 2. 11. 1912.

93 „Von unserer elektrischen Strassenbahn“, isto, 2512, 19. 6. 1913.

94 „La prima giornata del tram elettrico“, *Il Giornaleto di Pola*, 1354, 25. 3. 1904.

nije bilo težih posljedica, uz ukazivanje na nestručnost novozaposlenoga osoblja „kojem dugujemo brojne nesreće ovih posljednjih dana“.⁹⁵

Premda se prvi zabilježen slučaj zbio 1910., kada je na nizbrdici s posljednje postaje u Šijani „iz prethodno nepoznatoga uzroka prikolica krenula sama“, sudarivši se s tramvajem iz suprotnoga smjera, gdje su „po žestini sudara, srećom bez putnika, oba vozila dosta oštećena“⁹⁶, identične pojave nakon štrajkova u 1912. i 1913. potaknule su čitav niz promjena koje je poduzelo Ministarstvo željeznica. Povod mjerama koje su uslijedile bila je potencijalna nesreća 8. rujna 1912., kada se na šijanskoj pruzi „već po četvrti put otkočila prikolica i gotovo izazvala veliku nesreću“ uz lakše ozljede putnika.⁹⁷ Epilog nesreće koju su izazvali priučeni vozač Johann Schmelzer i njegov pomoćnik Marco Skeis bio je, kako navodi *Il Giornaleto*, nasumično otpuštanje četvero djelatnika, „među kojima i oca desetero djece“, međutim, „otpuštanje i iskusnih djelatnika tvrtku sve više i više vodi u potpunu propast“.⁹⁸ Prethodni se slučaj dogodio 19. siječnja 1912., kada je nepažnjom djelatnika prikolica sama krenula, sudarivši se nekoliko stotina metara niže, „kod tvornice leda s tramvajem br. 13“, pri čemu su lakše ozlijeđeni putnici, kako u tramvaju tako i oni koji su vidjevši nesreću iskakali iz njega.⁹⁹

Prema Godišnjem izvještaju Tramvajskoga društva za 1912., Glavna inspekcija Ministarstva austrijskih željeznica (odluka br. 8196/2 od 20. rujna 1912.), a s obzirom na događaj od 8. rujna, kršenje propisa i dovođenje u pitanje sigurnosti građanstva, zabranila je uporabu tramvajskih prikolica, čime su broj putnika i prihodi naglo opali. Unatoč naredbi temeljite obnove tračnica i popločavanja ulica,¹⁰⁰ kako navodi Godišnji izvještaj, za 1913. Glavna je inspekcija postavila uvjete ponovnoga normaliziranja prijevoza kroz saniranje skretnica i kolosijeka te kompletnu obnovu gornjega voda svih linija. Svih trinaest tramvajskih kola opremljeno je automatskim zaštitnim uređajima, dok je kod prvih osam vagona iz 1904. ugrađen sigurnosni prekidač, čime su bila utrošena gotovo sva sredstava iz fonda pričuve Tramvajskoga društva, a na teret radnika.¹⁰¹ Po nalogu Glavne inspekcije

95 „Echi della questione tramviaria“, isto, 4325, 13. 5. 1912.

96 „Zusammenstoß zweier Trambahnwagen“, *Polaer Tagblatt*, 1697, 8. 11. 1910.

97 „Von der Elektrischen“, isto, 2272, 11. 9. 1912.

98 „Delizie del tram“, isto, 4449, 14. 9. 1912.

99 „Una vettura d'aggiunta che cozza contro un carrozzone. Cinque feriti“, *Il Giornaleto di Pola*, 4207, 16. 1. 1912.

100 AT-OeStA/AVA Verkehr Geschäftsberichte A, Faszikulator 162, Jahres-Bericht, 1912.

101 Isto, 1913.

tek je 9. travnja 1914., nakon zadovoljenja svih uvjeta, što su opet ponajviše osjetili sami radnici kroz smanjene dohotke i građani kroz povećane cijene karata, dopuštena uporaba prikolica te povećanje frekvencije i vožnji u punom profilu na svim linijama.¹⁰²

Poslijeratna dekadencija i neučinkovitost fašističkih sindikata

Nakon vihora Velikoga rata egzistencijalni se status tramvajaca gotovo nije promijenio. Kako je navedeno u Godišnjem izvješću za 1919., Kraljevska je vlada raspustila 13. srpnja 1919. Upravni odbor, a upravu je preuzeo glavni povjerenik Carlo Arbarello. Osim što je nacionaliziran kapital društva, Generalni komesarijat Julijske krajine dekretom od 5. travnja 1920. (br. 641/2167) potvrdio je Arbarello na toj funkciji. Povećanje cijena električne energije, manji broj putnika i povećanje plaća doveli su u pitanje opstojnost djelovanja jer je neto dobit u 1919. iznosila samo 49.578,45 lira.¹⁰³ Krajem Velikoga rata, unatoč nedostatku osoblja i materijala, bilo je planirano preuređenje cijeloga tramvajskog sustava, a iduće (1919.) „generalni remont i zamjena dva motorna vagona: sve to vrlo teško uz visoke cijene materijala i struje, a s obzirom na neto prihod od skromnih 77.738,17 kruna.“¹⁰⁴ Nepromijenjen status tramvajskih djelatnika nakon dolaska novih vlasti vidljiv je iz višednevnoga spora između predstavnika Tramvajskog društva (Albanese, Ciasca i Pedrotti) i predstavnika radnika oko otpuštanja triju radnika kao rezultata lošega poslovanja tvrtke i gubitaka, odnosno reduciranja broja linija, a time i nastaloga viška djelatnika.¹⁰⁵

„Zbog društvenih, ekonomskih i političkih problema i oštre krize u industriji (...), to posebno utječe na naš grad. Tramvajsko društvo je u krizi.“ Naime, tijekom 1920. zbila su se četiri štrajka. Prvi od 10. do 21. siječnja, drugi 2. i 3. svibnja, treći od 3. do 7. rujna i četvrti 25. rujna. „Prvi od njih paralizirao je promet gotovo mjesec dana (...), samo je tjedan dana bilo potrebno za povratak u normalu. Ostali su bili u sezoni kupanja. Ni jedan od ova četiri štrajka nije bio izazvan ekonomskim, već političkim razlozima.“ Nakon neuspjeloga pokušaja zamjene radnika vojnicima i relativno uspješ-

102 „Sulla linea Siana“, *Il Giornaleto di Pola*, 5012, 11. 4. 1914.

103 Državni arhiv u Pazinu (dalje: HR-DAPA), HR-DAPA-67, Općina Pula (1919-1947), Stabilimenti Comunali, 1600-27166, Società Istriana per impianti elettrici e ferrovie economiche Pola, Relazione del Commissario Regio per l'anno d'esercizio 1918 (dalje: Relazione); Relazione, 1919, kutija 58.

104 HR-DAPA-67, Općina Pula (1919-1947), Relazione, 1918, kutija 58.

105 „A presito dei licenziamenti di tramvieri“, *L'Azione*, 109, 20. 5. 1920.

nih pregovora, plaće su bile povećane u prosjeku za 35 %, što je dovelo do godišnjega povećanja izdataka od 70.000 do 80.000 lira, premda su „uistinu nove plaće trenutno i manje od onih propisanih zakonom, pri čemu vlada potpomaže Tramvajskom društvu donacijom od 43.000 lira godišnje“. Tijekom cijele godine uz različite načine otpuštanja smanjen je broj zaposlenih za dvadesetak osoba, dok su se s druge strane povećavale cijene karata, pri čemu je to bio „dvosjekli mač jer označava pad broja vožnji, uz depopulirani grad i loš socijalni standard radničkih masa“.¹⁰⁶

Prividnu sigurnost tramvajski su radnici doživjeli kada je polovicom ožujka 1921. osnovan Nacionalni sindikat tramvajskih radnika u sjedištu Talijanske komore rada uz nazočnost predstavnika Antonija Talatina i podršku svih tramvajskih djelatnika Pule. Vodstvo koje su činili predsjednik Cesare Pozzatti, tajnik Vittorio Crevatin te članovi Nadzornoga odbora Matteo Miletich i Domenico De Zara, uz podršku predstavnika sindikalista Talatina, pozvalo je sve radnike u sindikat, mjesto „oslobođeno od tiranije crvenoga imperijalizma“.¹⁰⁷ Poznato je da su fašistički sindikati bili „temelj iluzije socijalne pravde i gospodarskog razvitka“ te instrument borbe proziv socijalista.¹⁰⁸ Zbog pogoršanoga stanja životnih uvjeta tramvajaca, Nacionalni sindikat tramvajskih radnika poslao je okružnicu svim lokalnim tramvajskim sindikatima radi suprotstavljanja mjerama Senata i Ministarstva za javne radove o smanjenju dohotka od 5 do 15 % te definiranja svih linija unutar deset kilometara kao gradskih jer su obje odredbe utjecale na koeficijent plaća, a time i „pogoršanje i moralnoga i ekonomskoga stanja tramvajaca“.¹⁰⁹

Odnosi tvrtke s deficitom od 80.000 lira godišnje i tramvajaca kao ekonomskih žrtava pogoršali su se u srpnju 1923. Trideset i troje tramvajskih zaposlenika, kako su najavili njihovi predstavnici Cesare Pozzatti i Giuseppe Banovaz, plaćali su redovni zdravstveni doprinos, a u isto vrijeme bili obvezni po nalogu Željezničkoga kluba u Trstu da se pridruže i fondu socijalne sigurnosti. Njihova godišnja plaća od minimalnih 3.800 lira, uz dvogodišnje povećanje od 200 lira, mogla je doći do maksimalnih 4.800 lira, dok je realna plaća pojedinoga tramvajskog radnika trebala iznositi između 600 i 650 lira mjesečno. Najavljeno smanjenje plaća od 50 % trebalo

106 HR-DAPA-67, Općina Pula (1919-1947), Relazione, 1920, kutija 58.

107 „Camera del Lavoro Italiana: La costituzione del sindacato nazionale dei tramvieri“, *L’Azione*, 64, 15. 3. 1921.

108 Darko Dukovski, *Fašizam u Istri 1918.- 1943.*, Pula 1998., 173-174.

109 „Tramvieri locali contro provvedimenti del Senato“, *L’Azione*, 148, 23. 6. 1922.

se amortizirati kroz povećanje cijena karata, pri čemu se postavilo pitanje plaća li građanstvo ili tvrtka tramvajске radnike.¹¹⁰ Stoga je u pregovore bio uključen i pokrajinski prefekt Lodovico Rizzi, gdje su glavne točke rasprave bile izuzeće plaćanja u Fond socijalne sigurnosti te pedesetpostotno smanjenje plaća.¹¹¹ Uza smanjivanje pauza između vožnji i nedobivanje propisanoga broja ljetnih i zimskih uniformi, za razliku od desetodnevnoga godišnjeg odmora do pet godina radnoga staža, petnaestodnevnoga do deset godina te dvadesetodnevnoga za više od desetljeće radnoga staža, imali su samo osam dana, daleko ispod uvjeta svih tramvajaca ostalih talijanskih gradova.¹¹²

Koliko su pregovori bili (ne)uspješni, a stanje tvrtke poražavajuće, može se neizravno zaključiti iz javnoga apela tramvajaca koji su polovicom studenoga 1923. „još iščekivali radne zimske uniforme“.¹¹³ Nakon intervencije fašističke unije i brige za četrdeset osam tramvajskih zaposlenika i njihovih obitelji, smanjenje godišnjega deficita tvrtke od 80.000 uz već postojećih 300.000 lira planirano je novim povećanjem cijena voznih karata uz bojazan „da ta povećanja ne postanu previše česta.“¹¹⁴ Stečaj koji je uslijedio bacio je pitanja tramvajaca u drugi, a samo pitanje egzistencije pulskoga tramvajskog sustava došlo je u prvi plan. Koliko je sindikat tramvajaca bio neučinkovit, dokaz je Opći kongres Fašističkoga sindikata tramvajaca, održan *pro forma* krajem rujna 1927., na kojem je tajnik sindikata Stante iznio izvještaj o aktivnostima, pokrajinski inspektor sindikata Bonacina objasnio djelotvornost novih zakona, Povelju rada, nakon čega je uslijedio izbor novih članova Izvršnoga vijeća, dok se o konkretnim i aktualnim problemima nije razgovaralo.¹¹⁵ Da je postojanje sindikata bilo formalno, dokazuju dokument od 9. ožujka 1932., prema kojem je Nacionalna konfederacija fašističkih sindikata za kopneni promet poslala dopis ravnatelju općinskoga tramvaja Rodolfu Manziniju za uplatu sindikalnih doprinosa. Svi sindikalisti općinskoga tramvaja bili su obvezni uplatiti deset lira Nacionalnom sindikatu prometa, odnosno 440 lira za tada četrdeset četiri zaposlena radnika, uz mjesečni odbitak s plaće od 2,5 lire.¹¹⁶ Nešto više od dvije godine nakon toga u Puli je tramvajska djelatnost u potpunosti ukinuta.

110 „I postulati economici e morali dei tramvieri“, isto, 162, 8. 7. 1923.

111 „I tramvieri per la definizione delle trattative“, isto, 167, 14. 7. 1923.

112 „I postulati economici e morali dei tramvieri“, isto, 162, 8. 7. 1923.

113 „Reclami del pubblico – i tramvieri attendendo la divisa“, isto, 276, 17. 11. 1923.

114 „Sull'aumento delle tariffe tramviarie“, isto, 87, 11. 4. 1925.

115 „Congresso generale Sindacato tramvieri“, isto, 230, 30. 9. 1927.

116 „Confederazione nazionale sindacati fascisti per trasporti terrestri“, *Corriere Istriano*, 316, 9. 3. 1932.

Zaključak

Kroz tri desetljeća svojega postojanja, između 1904. i 1934., pulski je tramvaj kao fenomen modernosti bio segment infrastrukturne i urbanističke ekspanzije grada, s vidljivim utjecajem na njegovu svakodnevnicu. S druge pak strane, njegovi su zaposlenici bili skupina lošega socijalnog statusa, u kontinuiranoj borbi za svoja prava i sukobu s Upravom Istarskoga društva za električna postrojenja i ekonomske pruge u Puli. Nepovoljni uvjeti rada i česti otkazi uzrokovali su kroz čitava tri desetljeća proteste i štrajkove, kako u austro-ugarskom tako i u talijanskom razdoblju, posebice između 1910. i 1912., u doba najveće populacijske ekspanzije grada. Loši, pak, radni uvjeti dovodili su i do međusobnih sukoba samih tramvajaca, a posredno utjecali i na raspade pojedinih obitelji. Posljedice štrajkova osjećalo je cjelokupno gradsko stanovništvo i njima poremećena svakodnevica, a zbog čestih je otkaza neiskusno i nekvalificirano osoblje uzrokovalo povećanje broja prometnih nesreća i nesigurnost za samo građanstvo. Ipak, unatoč političkim i ekonomskim krizama u gradu, (ne)formalne veze lokalnih vlasti i Istarskoga društva za električna postrojenja i ekonomske pruge u Puli, ustrojenoga kao dioničko društvo, zbog zajedničkih su interesa bile neraskidive, zane-marujući pritom u potpunosti socijalni status i pitanje egzistencije samih tramvajaca koje je trajalo sve do prestanka postojanja Društva.

Sažetak

Tramvajski promet u Puli, započevši svoje trodesetljetno prometovanje 1904., percipiran je kao segment modernizacije Pule koja je tada doživljavala svoju populacijsku, urbanističku i infrastrukturnu ekspanziju. S druge pak strane, političke i ekonomske krize u gradu utjecale su na funkcioniranje tramvajskoga prometa, odnosno na njegove zaposlenike kao njegovu socijalnu komponentu. Problemi pulskih tramvajaca započeli su već prve godine njegova prometovanja kroz sitna nezadovoljstva, a kulminirali su štrajkovima između 1910. i 1912., koji su se nastavili i nakon Prvoga svjetskog rata. Uzroci njihovih nezadovoljstava koja su se očitovala kroz štrajkove bili su velik broj slabo plaćenih radnika, koji su radili u nepovoljnim uvjetima, uz česte otkaze kao rezultate nepovoljnih ugovora te nedovoljne brige lokalnih vlasti. Nerijetko su njihovi prosvjedi bili rabljeni u tada aktualne političke svrhe, pri čemu su socijalni problemi poprimali nacionalnu razinu, šireći međunacionalne antagonizme. Neriješeni egzistencijalni statusi nerijetko su dovodili i do sukoba među tramvajcima, kao i do raspada njihovih obitelji, a sami štrajkovi i pobune djelomično su utjecali na političke i ekonomske prilike, posebice na

svakodnevicu koju su osjećali stanovnici kroz neredovitost prometovanja, neprofesionalnost osoblja zbog učestalosti otkaza i novozapošljavanih slabo priučeni tramvajaca te time uzrokovane česte prometne nesreće.

Gli scioperi dei conducenti di tram polesi come conseguenza del loro precario stato materiale nel contesto delle crisi politiche ed economiche della città

Riassunto

Il traffico tramviario di Pola, la cui permanenza trentennale vede il suo inizio nel 1904, è stato percepito come un segmento di modernizzazione di Pola, che in quegli anni viveva la sua espansione in termini di popolazione, urbanistica ed infrastruttura. Dall'altro canto invece, le crisi politiche ed economiche presenti nella città influivano sul funzionamento del traffico tramviario ovvero sui suoi impiegati quale sua componente sociale. Le difficoltà dei conducenti dei tram ebbero inizio già nel primo anno di attività sotto l'aspetto di piccole insoddisfazioni e culminarono con gli scioperi tra il 1910 e il 1912, che proseguirono anche dopo la Prima guerra mondiale. Le cause delle loro insoddisfazioni che si sono manifestate attraverso gli scioperi erano un gran numero di impiegati sottopagati che lavoravano in condizioni precarie accompagnati da frequenti dimissioni quali esiti di contratti sfavorevoli e insufficiente cura da parte delle autorità locali. Spesso i loro scioperi venivano utilizzati per scopi politici attuali quindi i problemi sociali assumevano un aspetto nazionale, divulgando antagonismi internazionali. Le situazioni essenziali irrisolte spesso portavano anche a scontri tra i conducenti di tram e alla disgregazione delle loro famiglie, mentre gli scioperi e le ribellioni stesse influenzavano parzialmente le condizioni economiche e politiche, in special modo la vita quotidiana in cui gli abitanti subivano a causa dell'irregolarità del traffico, la poca professionalità del personale dovuta alle frequenti dimissioni e l'impiego di nuovi conducenti malamente addestrati e di conseguenza di frequenti incidenti stradali.

Pula's tram drivers' strikes as a result of their poor financial status in the context of political and economic crises in the city

Abstract

Tram traffic in Pula, commencing its three decades of traffic in 1904, was perceived as a segment of modernization of Pula, which was then undergoing its demographic, urban and infrastructural expansion. On the other hand, political and economic crises in the city influenced the functioning of tram traffic, meaning its employees as its social component. Pula's tram drivers became dissatisfied already in the first year of the tram's operation, culminating with the strikes between 1910 and 1912, and they continued even after the outbreak of World War I. The causes of their dissatisfaction, can be found in low wages, unsuitable working conditions, poor job security and neglect from local authorities. Frequently, their protests were used as tools in political struggles, with social problems painted as national issues, leading thereby to the rise in inter-ethnic antagonisms. Financial insecurity often

led to conflicts between tram drivers, as well as to the collapse of their families. Strikes and uprisings also had an impact on political and economic circumstances, and on the everyday life of all residents. They had to endure irregularities in traffic, unprofessional behaviour of the tram's staff the majority of whom were newly hired, poorly trained and inexperienced, which resulted in frequent traffic accidents.