

REAKCIJA VODSTVA KRALJEVSTVA SHS NA ŠTRAJK ŽELJEZNIČARA U TRAVNJU 1920. GODINE

Filip Bačurin

Sveučilište u Zagrebu
Filozofski fakultet
Ivana Lučića 3, 10 000 Zagreb
2. godina diplomskog studija povijesti (Moderna i
suvremena povijest)
filip.bacurin999@gmail.com

Sažetak

Ovim se radom želi prikazati odnos države prema štrajku željezničara koji se odvio u travnju 1920. godine. Koristeći dosad neobjavljene izvore iz Hrvatskog državnog arhiva i sporednu literaturu, rad će metodama povijesti „odozgo“ prikazati reakciju najviših državnih vlasti prema štrajku, dok će se poviješću „odozdo“ nastojati objasniti kako je stvarna situacija na terenu usmjeravala odluke države i njihov odnos prema štrajkašima. Cilj takvog pristupa nije samo kako bi se prikazao početak, razvoj, jenjavanje štrajka te njegova dugoročna posljedica na odnos države prema željezničarima i njihov društveni položaj nakon što je štrajk završio, već kako bi se također istaknuli određeni mehanizmi države kojima se štrajk nastojao obustaviti te ocijenila (ne)uspješnost tih istih mehanizama.

Ključne riječi:

štrajk, željezničari, Kraljevstvo SHS, povijest „odozgo“, povijest „odozdo“

Abstract

This paper aims to present the state's approach to the railway workers' strike that took place in April 1920. Using previously unpublished sources from the Croatian State Archives and secondary literature, the paper will employ the methods of "history from above" to analyze the reactions of the highest state authorities to the strike, while "history from below" will be used to explain how the actual situation on the ground influenced state decisions and their stance toward the strikers. The goal of this approach is not only to illustrate the beginning, development, and decline of the strike, as well as its long-term impact on the state's relationship with railway workers and their social position after the strike ended, but also to highlight specific state mechanisms used to suppress the strike and assess the (in)effectiveness of these mechanisms.

Key words:

strike, railway workers, Kingdom of Serbs, Croats, and Slovenes, "history from above," "history from below"

Uvod

Često se u opisu Prve Jugoslavije, iliti Kraljevine SHS u znanstvenoj literaturi ističe istaknuti njezin represivni karakter te zadiranje u ono što danas nazivamo osnovne ljudske slobode (Stipančević 2022.; Šute 2019: 70-71.; za autobiografsko svjedočanstvo represije vidi Bernardić 1940.). Postavlja se logično pitanje koliko je takva situacija stvarno prevladavala na terenu, posebice u slučaju krize kada se aparati države i njezinih građana sukobe. Jedna od takvih kriza bio je i štrajk željezničara u travnju 1920. godine koji je pogodio čitavu državu. Cilj ovoga rada je, uz pomoć dokumenata iz Hrvatskog državnoga arhiva (u nastavku rada HDA), pogledom „odozgo“ sagledati pristup države prema štrajku. Time će se sjajno prikazati količina i načini represije koje je država htjela, morala i bila spremna u ime državne sigurnosti poduzeti. Prikaz državne reakcije slijedit će strogu kronologiju od početka do kraja štrajka: pritom će se proći kroz početnu reakciju države na štrajk, metode poduzete u svrhu rješavanja krize, pristup koji je zauzela neposredno nakon vrhunca krize te defenzivne mjere koje je donijela kako bi slične krize u budućnosti pravovremeno dovela u kontrolu. Također, kako bi slika bila što potpunija, koristit će se i pogled „odozdo“ koji nam nude dokumenti iz HDA što ih je stvorio državni aparat na lokalnoj razini, ali i dosad dostupna literatura koja sadrži i svjedočenja štrajkaša koji su sudjelovali u samome štrajku. Pogled „odozdo“ neodvojiv je od pogleda „odozgo“. Primijetit ćemo da je situacija na terenu jednako često mijenjala pristup države kao što se to događalo u obrnutome smjeru. Pogled „odozdo“ je također izuzetno koristan kako bi pokazao kaotičnu situaciju na terenu koja je često poticala instinktivnu reakciju štrajkaša, ili onih koji su štrajk nastojali obuzdati.

Početak štrajka, njegovi uzroci i prvotna reakcija vlade kraljevstva shs

Dana 15. travnja, Zemaljskoj je vladi u Zagrebu iz Beograda stigao neugodan brzozjav u kojemu je ministar unutarnjih poslova Marko Trifković napisao: „Prema dobivenim izvještajima izgleda, da se 15. ili 16. o. mj. (ovoga mjeseca) sprema generalni štrajk željezničara. Preduzmite sve zakonske mjere, da se saobraćaj ne remeti i rad održi.“ (HR-Hrvatski državni arhiv (HDA)-1352., kut. 1., inv. br. 3., Obavijest o pripremama generalnog štrajka željezničara, Beograd, 15.4.1920.). Štrajk željezničara koji bi zadesio cijelu državu bio je ozbiljan problem koji se nije mogao tek tako dopustiti. Željeznice su u Kraljevini SHS bile jedne od najvažnijih prometnica te nužna infrastruktura za normalno funkcioniranje države (Šute 2019: 187-188.). Metaforički govoreći, prekidom rada željeznica zaustavila bi se i sama država. Početak samog štrajka, državni vrh i lokalna administracija diljem Kraljevstva predviđjela je na noć između 15. i 16. travnja, dok se također predviđjalo da uz željezničare u štrajk stanu i tipografi te zagrebački „privatni namještenici“, tj. činovnici koji rade u privatnim poduzećima (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Pismo Zemaljske vlade komandi IV. armijske oblasti u Zagrebu, 15.4.1920.). Do kraja mjeseca, željezničari će dobiti podršku i širih slojeva stanovništva. Vrhunac te solidarnosti obilježit će generalni štrajk u Hrvatskoj 21. i 22. travnja (Sentić i Lengel, 1979: 16), te marš 3 tisuće radnika kroz Ljubljanu 24. travnja (Livada, 2020; vidi također Morača, 1960: 81-82), događaj koji je naposljetku završio nasiljem i krvoprolićem, nakon što je policija otvorila vatru na ljubljansku radničku masu te time ubila 13, a ranila više od 30 ljudi. Sveukupno, računajući i željezničare i ostale koji su stali na njihovu stranu, smatra se da je u štrajku sudjelovalo više od 50 tisuća ljudi (Livada, 2020).

Bilo bi pogrešno reći da je štrajk izazvao paniku u državnome vrhu. Sindikat željezničara još je ranije podnio ultimatum vladi Kraljevstva tražeći da se do 5. travnja povrate odredbe tzv. “Protokola sporazuma” kojim su regulirana prava željezničara i njihovih sindikata (Mo-

rača, 1960: 83-85). Sam je "Protokol" bio na snazi od prosinca 1919. do kraja veljače 1920., a donesen je nakon velikog štrajka željezničara u Sarajevu koji je izbio zbog teške egzistencijalne situacije koju je za sobom ostavio nedavno završeni Prvi Svjetski Rat (Morača, 1960: 83-85). Anton Korošec, tada ministar prometa, ubrzo je zamijenio "Protokol sporazuma" Privremenim pravilnikom, što je degradiralo položaj željezničara te dovelo do podnošenja spomenutog ultimatumu, čije se čekanje na odgovor produžilo s 5. na 14. travnja. Nakon što beogradska vlada nije uslišila molbe do zadanoga roka, željezničari su odlučili ući u štrajk (Morača, 1960: 75).

Prema dostupnim dokumentima, razmišljanja u vrhu vlade da se pregovara sa željezničarima o njihovim zahtjevima počinje tek 20. travnja. Prije toga, vlada će povući niz mjera kojima se nadala ugušiti štrajk. Te mjere nisu donesene na brzinu niti kaotično. Štoviše, donesene su prema reakcionarskom modelu koji je nastao još godinu prije, a spominju se u dokumentu koji je 1. ožujka Komanda posade Međimurja poslala Građanskome povjereniku u Čakovec. U dokumentu se navodi: „...željezničko osoblje na izvesnim mestima priprema objavu štrajka i obustavu rada na željeznicama, gospodin ministar vojni, rešenjem svojim Obustavu br, 18 967 od 19. ovoga mjeseca stavio je do znanja, da su železnički radnici i osoblje za ratno vreme i na vojišnome delu teritorije stavljeni pod vojnu kontrolu i da će za objavu štrajka biti stavljeni pod vojni sud, kao buntovnici.“ U ostatku dokumenta navodi se i naredba Vojne komande koja u slučaju nepokolebljivosti željezničara u štrajku nalaže pozivanje vojske i nasilne mjere (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 1., Pripreme želj. za štrajk, Čakovec, 24.2.1919.).

Metode koje proglašava Komanda u Međimurju u slučaju tamošnjeg štrajka 1919. primjenjivat će se u sličnoj mjeri jednom kada započne travanjski štrajk 1920. Prije nego što je štrajk počeo, 15. travnja Zemaljska vlada u Zagrebu moli ministra Trifkovića da u dogovoru sa ministrom vojske i mornarice generalom Brankom Jovanovićem proglasi intervenciju vojnih snaga (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Pismo Zemaljske vlade ministru Trifkoviću, Zagreb, 15.4.1920.). Štrajk željezničara se tako i prije svoga početka pokazao suviše ozbiljnim da bi ga se primirilo samo civilnim vlastima. Vojna intervencija biva potvrđena 16. travnja depešom ministra Jovano-

vića Zemaljskoj vladi kojoj dopušta upotrebu vojnih snaga, točnije IV. armijske oblasti koja je bila smještena u Zagrebu (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Pismo IV. Armijske Oblasti banu u Zagrebu, Zagreb, 16.4.1920.). Dan poslije, brzozjav banu u Zagrebu šalje i ministar Trifković u kojemu potvrđuje mobilizaciju vojnih snaga, ali upozorava kako se vojna sila mora „upotrebiti u krajnjem slučaju, kad se sva redovna sredstva pokažu nedovoljnima.“ (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Brzozjav ministra Trifkovića banu u Zagrebu, Beograd, 17.4.1920.)

Snažnije reakcije vlasti i otpor željezničara

Naizgled impulzivna taktika državnih vlasti mijenja se 19. travnja¹ kada ministar Jovanović šalje proglas svim kotarima da pozovu željezničare u starosti između 21. i 38. godine² na „vojno-željezničku“ službu koja bi se izvršavala „na mjestu službovanja gdje su do sada bili i na istoj dužnosti koju su do sada vršili.“ Rok željezničarima za odaziv postavljen je najkasnije do 21. travnja u 8 sati, a samo trajanje službe trajalo bi dva mjeseca (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Naredba o pozivu željezničarima na dvomjesečnu vježbu, Zagreb, 19.4.1920.). Time je štrajk ušao u novu fazu. Sustav željeznica stavljen je pod upravu vojske čime željezničari više nisu bili štrajkaši, već dezerteri koji u slučaju neodazivanja na vojni poziv imaju pravo biti kažnjeni na vojnome sudu. Takav potez nastojao je delegitimirati štrajk, ali i prijetnjom sile vratiti ih na posao. S druge strane,

¹ U znanstvenoj literaturi koja se bavila štrajkom, za datum donošenja navedenoga proglasa navodi se 17. travnja, ali prema dokumentima dostupnima u Hrvatskome državnome arhivu, najraniji proglas upućen kotarima pojavljuje se tek 19. travnja što se potvrđuje i u Naredbi br. 12. o kojoj će biti kasnije u tekstu više riječi. Moja pretpostavka je da su autori literature proglas o pozivu na vojnu vježbu zamijenili sa spomenutim brzozjavom ministra Trifkovića banu u Zagrebu u kojem potvrđuje mobilizaciju vojnih snaga i upozorava na prekomjernu uporabu sile, ali ne proglašava vojnu obavezu.

² Zbog manjka odaziva željezničara na službu, proglas je ponovljen 22. travnja, ali se u tome slučaju pozivalo željezničare između 18. i 50. godine života na vojnu službu.

moralni se položaj države nastojao ojačati u slučaju da dođe do krvavog sukoba između vojske i željezničara. Opravdanije je nasilno reagirati na buntovnike i dezertere, nego na štrajkaše.

Pod kontrolu vojske sustav željeznica potpada, što potvrđuje i prijepis brzojavke 20. travnja poslana svim oblastima vojnih službi diljem Kraljevine SHS kojim se nalaže puštanje u promet vojnih vlakova kako bi se pokrenulo gospodarstvo države prijevozom ugljena, živine i bitnih namirnica. Nadalje, u dokumentu se navodi kako puštanje u pogon vojnih vlakova također treba olakšati prijevoz vojske, civila koji nisu uspjeli nastaviti putovanje zbog štrajka ili onih civila kojima je potvrđeno neodgodivo putovanje te prijevoz kraljevske listovne pošte (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Okružnica u kojoj se navodi za što se koriste vojnički vozovi, Zagreb, 21.4.1920.). Ovdje bi se valjalo na trenutak zaustaviti na pitanje prijevoza vojske budući da nas uvodi u također važnu temu bunta štrajkaša. Razvoj stanja na terenu može nam dati sjajan pogled odozdo na dijakroniju štrajka te kako su se niži elementi državne vlasti nosili s krizom. Žarište štrajka nesumnjivo je bio Zagreb i njegova okolica, gdje je štrajk najduže i najintenzivnije trajao, ali gdje su potvrđeni i najveći buntovnički ispadi. Prvi ispadi pojavljivali su se već prvih dana štrajkova kada su sabotirane pruge u okolici Zagreba, posebno pruga kod Svete Klare gdje su nepoznati počinioci izvadili šine iz tračnica te oružjem prijetili lokalnom željezničkom stražaru. Zapis o ovome naizgled minornom slučaju sjajno pokazuju pristup vlasti u kompliciranoj situaciji. Stražar kojemu se prijetilo nije obavijestio nikoga o sabotaži kojoj je svjedočio te ga je policija zbog toga optužila kao sudionika u zločinu. Nadalje, pokrenuta je neuspješna potraga za počiniteljima, a kako bi se saznao njihov identitet, državne vlasti oslanjaju se na nepouzđane lokalne izvore. Time se stvara atmosfera neznanja i teorija zavjera koje vlastima ne daju točne odgovore, ali ih usmjeravaju na navodne krivce što će se pokazati važnim jednom kada štrajk oslabi. Tako se za počinitelje iz Svete Klare smatra da su iz Zagreba te da su potplaćeni od strane Direkcije državnih željeznica (sindikata) što je teško za povjerovati budući da će se ista ta Direkcija žaliti izravno ministru Trifkoviću kako se ne poduzima dovoljno da se štrajkaši vrate na radno mjesto (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Žalba želj. Direkcije na držanje građ. vlasti u štrajku, Zagreb, 26.4.1920.). Također se smatra da su

anonimni počinitelji bunta kod Svete Klare prebjegli nazad u Zagreb (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Oštećenje željezničke pruge kod Klare, Odra, 24.4.1920.).

U tome, izgleda, nisu bili jedini. Kao što smo naveli, Zagreb i njegova oblast bili su najjače i najduže pogođeni štrajkom te se pokazali najproblematičnijima za državnu vlast. Zemaljska vlada je čak proglašila zabranu točenja alkoholnih pića za zagrebačku oblast kako ne bi „...između socijalista i komunista... došlo do izgreda, uslijed prekomjernog užitka alkohola.“ (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Zabranjena točenja alkoholnih pića, Zagreb, 23.4.1920.). Mnogo je razloga za uspješnost štrajka u Zagrebu. Jedan je svakako broj željezničara, ali ovdje se mora spomenuti i loše funkcioniranje državnih tijela te sposobnost štrajkaša da iskoriste ruralnu i šumarsku okolicu Zagreba. U izvještaju iz 24. travnja Kraljevsko redarstveno povjereništvo za grad Zagreb žali se na lošu organiziranost žandarmerije koje nisu najefektivnije prionule na privođenje željezničara nazad na posao. Drugim riječima, zahvaćeni su samo oni željezničari koji su se uspjeli naći u svojim domovima, tj. njih 58 od 147 koliko ih se tražilo (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Privođenje željezničara na posao, Zagreb, 24.4.1920.). Većina je ostalih željezničara nakon proglašenja vojne mobilizacije 19. travnja pobjeglo u ruralni predio zagrebačke okolice, posebno na Sljeme i Turopolje gdje su se skrivali i mnogi štrajkaši iz Siska. Bježanje štrajkaša u ruralnu okolicu gradova zabilježeno je također u svim većim drugim gradovima, a često je znalo dovesti do krvavih sukoba između vlasti i štrajkaša (Livada, 2020). Ogledni primjer potonjeg jest slučaj sisačkih štrajkaša koji su se sakrili u okolnim šumama te zarobili i zlostavljali jednog vojnika. Situacija je izazvala skandal, posebice nakon što je potpukovnik Radovanić dopustio svojim vojnicima da smjesta ubiju svakoga tko bi ih napao. Vojni krugovi su ipak brzo reagirali te je potpukovnik Radovanić bio primoran opozvati naredbu (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Traženje pomoći od vojske za smirivanje stanja u Sisku i okolici, Zagreb, 21.4.1920.). Situacija u Sisku bila je uvelike kaotična te je više nalikovala na revoluciju nego na štrajk. Razlog tomu je komunistički pokret koji je, prema svemu sudeći, predvodio tamošnji štrajk i proširio ga ne samo željezničarima, već svim ostalim radnicima. Ovdje treba biti oprezan budući da su nam svi sačuvani dokumenti ostali od državne vlasti, no čini se da su se u Sisku i

okolici širile vijesti o revoluciji koja se zbiva u cijelom Kraljevstvu. Tamošnji štrajkaši zatvorili su jednu cestu prema Sisku, izolirajući ga tako još više od ostatka države te su čak na svojim skupštinama tražili ukidanje Monarhije i proglašenje republike. U okolici Siska postoji čak strah državnih vlasti od velikih oružanih pljački koje se naposljetku nisu dogodile (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Izvještaj o mjerama za sprječavanje nereda željezničara i štrajka u Sisku, Sisak 26.4.1920.). Ovdje se možemo vratiti na spomenutu atmosferu neznanja koja je dovodila do svojevrsnih „teorija zavjera“, odnosno netočnih predviđanja mogućih situacija i stanja na terenu što je unutar vodstva države samo prenapuhavalo situaciju. Tu je bio, prije svega, strah da su štrajkaši naoružani, prema svemu sudeći, lažna vijest koja se pojavljivala u sredinama s većim brojem komunističara. Tako se, uz Sisak, lažne vijesti o naoružanju pojavljuju u Slavonskom Brodu, a pogrešne insinuacije su pogodile i štrajkaše koji su se sakrivali u šumama Medvednice (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Vijest o postojanju skrivenih mašinskih pušaka na Sljemenu a koji pripadaju željezničarima, Zagreb, 29.4.1920.).

Za bolje razumijevanje situacije na terenu sjajno nam može poslužiti prepirka vojnih krugova s banom Hrvatske i Slavonije Matkom Laginjom 21. travnja. Pomoćnik generala Burgstallera, u ime IV. armijske oblasti, izvještava Laginju kako vojska prečesto prekoračuje svoje ovlasti kako bi pomogla neorganiziranoj žandarmeriji u rutinskim poslovima, umjesto da posluži kao krajnje sredstvo. U svom podugačkom odgovoru ban Matko Laginja daje preciznu sliku situacije na terenu. Prema njemu, vojska ne prekoračuje svoje ovlasti zato što mora, već zato što želi čime samosvjesno krši ono što se od nje traži. S druge strane, Laginja priznaje probleme žandarskog sistema. Nedostatak žandara u području Hrvatske, Slavonije i Međimurja tu zauzima središnje mjesto. Brojka od 2800 žandara nedovoljna je za kontrolu nad štrajkom koji je izbio u cijeloj državi. Čak i od tih 2800, samo je 700 njih zaista iskusno, dok su ostali većinom novaci. Laginja također napominje i širinu tereta koji je pao na žandarski sustav. Državne granice s Italijom i Mađarskom bilo je potrebno dodatno ojačati kako nemiri unutar Kraljevstva SHS ne bi dodatno pogoršali odnose sa susjedima nezadovoljnim novom geopolitičkom situacijom stvorenom nakon Prvog svjetskog rata. Veliki problem je također predstavljalo i čuvanje državne infra-

strukture, prije svega vodovoda, plinara i električnih centrala. Zbog nedostatka žandarmerije potonje je najčešće izvršavala vojska, što je u Zagrebu upravitelj Kraljevskog redarstvenog povjerenstva Ljudevit Zimpermann molio već 19. travnja. Naposljetku, dobar broj žandara morao je nadgledati kuće odbjeglih štrajkaša u slučaju njihova povratka svojim domovima (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Korištenje vojske za javnu sigurnost, Zagreb, 21.4.1920.; Za molbu upravitelja Zimpermanna vidi: HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Dr. Zimpermann zahtijeva strogo čuvanje plinare, elek. centrala i gradskog vodovoda, Zagreb, 19.4.1920.; više o Ljudevitu Zimpermannu vidi u Stipančević 2022: 31-66).

Prema završetku štrajka – pregovori i vraćanje u „normalu“

Cijeli štrajk počeo je jenjavati nakon 25. travnja. Dio željezničara se do tada već vratio na posao bilo silom, tj. privođenjem od žandarmerije i vojske, ili vlastitim izborom, najvjerojatnije zbog straha od represije. Ono što je u potpunosti dokrajčilo štrajk bili su pregovori koji su, kao što smo već spomenuli, počeli 20. travnja. Na početku položaj državnih vlasti (tu se, prije svega, misli na ministarstvo prometa kojega je vodio Anton Korošec te ministarstvo unutarnjih poslova Marka Trifkovića³) bio je veoma tvrdokoran te se nije htjelo izaći ususret željezničarima prije nego što se vrate na posao. Ipak je u tadašnjim porukama između Zagreba i Beograda postavljena podloga za buduće pregovore sa štrajkašima. Ban Matko Laginja tražio je od premijera Stojana Protića povratak plaće koja je bila propisana Protokolom sporazuma. Naposljetku, Laginja također traži da ni jedan štrajkaš ne bude kažnjen niti otpušten (osim u slučaju da su svojim buntovništvom prekršili neki drugi kazneni zakon) te da se sazove anketa s izaslanicima željezničarima na kojoj će se raspraviti o novim odredbama (HR-HDA-1352., kut. 1., inv.

³ Iz nepoznatog razloga, u brzojavu ministarstva unutarnjih poslova hrvatskome podbanu navodi se da je ministar unutarnjih poslova Pribičević (najvjerojatnije Svetozar), što nije točno.

br. 3., Uvjeti za podlogu pregovora između štrajkaša i vlasti: Pismo bana Laginje ministru predsjedniku Protiću, Zagreb, 20.4.1920.). 22. travnja podban Stjepan Pongračić nastoji saznati od vlade u Beogradu jesu li prihvatili Laginjinove uvjete, na što dobiva odgovor ministra Korošca kako se „pregovori imaju voditi na samome jednome mjestu i to u Beogradu, pa pošto željezničari imaju u Beogradu zastupnike neka se što imaju reći i zahtijevati postave preko njih vladi“ (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Uvjeti za podlogu pregovora između štrajkaša i vlasti: Brzopis ministarstva unutrašnjih poslova banu u Zagrebu, Beograd, 21.4.1920.). Iz toga vidimo kako o povratku željezničara na radna mjesta kao uvjet za pregovore više nema govora. Bilo je to popuštanje onog tvrdokornog stava što napokon dovodi do 25. travnja kada vlada prihvaća opravdanost zahtjeva štrajkaša te odlučuje u Beogradu pregovarati s organizacijama koje ih predstavljaju. Prepiska dokumenta iznosi želju vlade da potvrdi ranije spomenute uvjete koje je predložio Matko Laginja. Željezničare se odlučilo vratiti na plaću određenu Protokolom, dati im imunitet glede štrajkanja te uređivanje radnog vremena na 200 sati mjesečno, s maksimalno 280 sati u slučaju prekovremenih koji moraju biti plaćeni dvostruko više. Vlada je također tražila da se u roku od mjesec dana sazovu svojevršni skupovi na kojima će se s izaslanicima željezničara proći kroz nove odredbe (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Pregovori sa željezničarima, Zagreb, 25.4.1920.).

Koji je razlog oslabljenja pozicije vlade te izlazak željezničarima u susret? Ranije smo spomenuli nemogućnosti žandarmerije da stane na kraj štrajku. Manjak žandara te prevelika količina posla primorala je intervenciju vojnih kadrova koji s tim nisu bili zadovoljni, smatrajući da prekoračuju svoje ovlasti. Također, upotreba vojske je ipak krajnja mjera koja daje sliku prevelike represije nad stanovništvom i nesposobnost države da se obračuna sa štrajkaškom krizom. Kada pričamo o represiji, ne smijemo zaboraviti prije spomenuti krvavo ugušen marš radnika kroz Ljubljanu 24. travnja koji je bio izraz solidarnosti širih slojeva prema željezničarima koji su se tada počeli pojavljivati u čitavom Kraljevstvu SHS. Taj nasilan čin definitivno je naveo državne vlasti da promisle o svom odnosu prema čitavoj situaciji. Ukratko, omasovljivanje štrajka, njegova raširenost cijelom državom, slabosti državnih institucija da se nose sa štrajkom te strah vladajućih od prevelike represije, što bi uništilo autoritet države i potencijalno dovelo do još veće anarhije, primorali su vladu na ustupke.

Nakon 25. travnja situacija se smiruje. Svakodnevni izvještaji ukazuju na stabilnost, a fraze poput „osoblje se javlja u službu“ ili „ovdje je sve u redu“ dolaze iz čitavog Kraljevstva. Ministar vojske i mornarice Jovanović donosi Naredbu broj 12. kojom se željezničari oslobađaju vojne dužnosti (Vidi: HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Naredba br. 12.).⁴ Polako se počinje kristalizirati slika svega što se dogodilo, a samim tim traže se i krivci za štrajk. Netko mora biti odgovoran za štrajkašku krizu, a to ne može biti nikakav kolektiv niti organizacija željezničara, već pojedinci koji su svojim agitiranjem utjecali na tijek štrajka ili ga organizirali. Prvi od tih pojedinaca navode se u dokumentima još za vrijeme štrajka. Već 21. travnja u izvještajima IV. žandarmerijske brigade kao jedan od najistaknutijih štrajkaša u Bjelovaru izdvaja se trgovački putnik iz Zagreba Rudolf Singer. Potonji je pozivao ostale na štrajk te tražio da se stane na kraj „truloj državi“. U Bjelovaru su također stavljeni u pritvor najvažniji članovi odbora lokalne željezničarske organizacije, predsjednik Simo Kokotović, potpredsjednik Stjepan Katanac i tajnik Lujo Pasariček koji je čak prijavljen državnome odvjetništvu jer je doveo Singera iz Zagreba te je kao takav sukrivac u Singerovom agitiranju. Za sva imena i ulogu u štrajku, žandarmerija je u ovome slučaju saznala preko različitih doušnika među lokalnim željezničarskim osobljem (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Štrajk željezničara u Bjelovaru, 21.4.1920.). Malo drugačija situacija zadesila je Juru Pokupca, tzv. Popca u Zaprešiću. Prema izvještaju, tamošnji željezničari planirali su se prijaviti na dvomjesečnu vojnu vježbu, ali je tada Jura Pokupec otišao u Zagreb kako bi dobio upute od tamošnjih štrajkaša treba li prestati sa štrajkom ili ne. Budući da je dobio odgovor kako se sa štrajkom mora nastaviti, vratio se u Zaprešić te prenio direktivu svojim kolegama koji su potom nastavili sa štrajkom. Nakon što su vlasti saznale za cijeli taj scenarij, izdale su nalog za Pokupčevo uhićenje te je zatraženo da se od njega sazna tko mu je u Zagrebu dao uputu da se nastavi sa štrajkom (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Štrajk željezničara u Zaprešiću, 27.4.1920.). Ovaj slučaj savršeno prikazuje ulogu štrajka u Zagrebu, čiji su željezničari izgleda i sami bili predvodnici te predstavljali svojevrсни autoritet ostalim željezničarima u Hrvatskoj. To se vidi i u slučaju Siska, gdje je vođa

⁴ Iz nepoznatog razloga, navode se dva poručnika, g. Jahn i g. Kašicki koji „u svrhu daljnjeg rada ostaju dodijeljeni Delegatu Vojno-Željezničke Inspekcije“; (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Naredba br. 12.).

tamošnjih socijaldemokrata I. Furdek, pokrenuo štrajk nakon što je iz Zagreba čuo da se treba organizirati generalni štrajk u cijeloj državi (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Pismo gradskog povjerenika u Sisku Zemaljskoj vladi u Zagrebu, Sisak, 23.4.1920.). Ovisnost štrajka o najvažnijim i najvećim gradovima možemo vidjeti i u ostatku Kraljevstva. Tako su štrajkaši iz Velesa u Makedoniji dobivali uputstva i primjerke lista „Socijalistička zora“ iz Skoplja (Morača, 1960: 79-80), dok su štrajkaši u Mostaru odbijali završiti sa štrajkom dok im za to ne stigne zapovijed štrajkaša iz Sarajeva (Morača, 1960: 79-80).

Lov na „vještice“

Prvog svibnja, nakon što je štrajk završio, a željezničari se dobrom voljom vratili na posao, imamo popis i lica koje se sumnjiče za organiziranje štrajka. Optuženi su N. Kiseljak, Dragutin Hoppe i N. Ključarić, svi željezničari iz Zagreba te Ilija Pavičević iz Beograda, Josef Jakupović iz Đikišića (selo u Mađarskoj) i Karol Nagy, bravar u službi željeznice koji je boravio kod Vinkovaca. Pomnijom istragom utvrdit će se kako je N. Kiseljak zapravo imena Rudolf, N. Ključarić zapravo imena Ivan Klobučarić, Ilija Pavičević zapravo Luka, a Josip Jakupović također Rudolf koji službu vrši u Kapošvaru, a ne u Đikišiću. Zanimljiva skupina ljudi od kojih će se čak četvorica pokazati povezanim s Mađarskom. Rudolf Kiseljak je, iako Zagrepčanin, prije radio kao željezničar u Budimpešti odakle se vratio krajem 1918. Ivan Klobučarić rodom je iz Órséga u Mađarskoj, dok je Klobučarić u Kapošvaru i vrši službu u Mađarskoj ligi za očuvanje integriteta. Naposljetku, kao sam Mađar, najviše se izdvaja Karol Nagy (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Izvještaj o licima koji su organizirali štrajk, Zagreb, 1.5.1920.). Ne možemo procijeniti jesu li i koliko te osobe zaista odgovorne za izbijanje štrajka. Očigledno je da vlasti Kraljevstva najviše pokušavaju okriviti susjednu Mađarsku za krizu u svojoj državi. Ovdje se treba podsjetiti na nestabilan odnos između tih dviju država 1920. U trenucima kada se štrajk u Kraljevstvu odigrao, pitanje Mađarske i njezinih granica nakon Prvog svjetskog rata još uvijek nije bilo riješeno. Do toga će doći tek u lipnju 1920. Sporazumom u Trianonu. Neovisno o tome, bilo je dobro poznato kako će Mađarska kao gubitnik u ratu izgubiti

(ili je već izgubila) ogroman dio svojeg teritorija, od čega će dobar dio pripasti i Kraljevstvu SHS (MacMillan 2008: 151-167, 316-334). Igranje na kartu mađarskoga nezadovoljstva novim poretkom te optuživanje njezinoga „iredentizma“ (što se čak navodi u jednome od dokumenata) bila je najjednostavnija opcija za vlast Kraljevstva SHS. Kraljevstvu je za optužbe definitivno poslužila i dobra željeznička povezanost između Kraljevstva i Mađarske, što je naslijeđe nedavno raspadnute Austro-Ugarske te činjenica da su mnogi željezničari nekoć služili u ugarskome dijelu Monarhije, zbog čega ih je bilo lako povezati sa sjevernim susjedom. Jedina dva optužena željezničara koji nisu bili nikako povezani s Mađarskom jesu Dragutin Hoppe, ličnost o kojoj vlasti imaju malo podataka te ga se teško može povezati s bilo kakvom trećom stranom, te Luka Pavičević, koji je tajnik Saveza željezničara komunista (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 3., Izvještaj o licima koji su organizirali štrajk, Zagreb, 1.5.1920.). Drugim riječima, Pavičević je pripadnik radikalne političke struje koja je najviše problema prouzročila tijekom štrajka te općenito najviše prijetila Kraljevstvu što će biti riješeno tzv. *Obznanom* krajem 1920., kada će se zabraniti Komunistička partije Jugoslavije (Šute 2019: 59-60).

Buduće reakcije vlasti na štrajk

Štrajk željezničara bio je primiren do početka svibnja 1920., ali to nije bio kraj nemira među željezničarima. Vijesti da stižu novi štrajkovi pojavljivat će se redovito sljedeće tri godine (Dokumente o tim štrajkovima vidi: štrajk 1921: HR-HDA-1352, kut. 1., inv. br. 4.; štrajk 1922: HR-HDA-1352, kut. 1., inv. br. 6-13.; štrajk 1923: HR-HDA-1352, kut. 1., inv. br. 14-15.). Iz dokumenata dostupnih u HDA, možemo zaključiti kako je država u tim prilikama bila puno spremnija te bi riješila navodne štrajkove prije nego što bi oni uopće predstavljali prijetnju. Najozbiljniji od ta tri potencijalna štrajka (1921., 1922., i 1923.) pokazao se za državu onaj iz 1922., budući da je državni aparat smatrao kako će zahvatiti cijelu državu, a postojali su i čvrsti dokazi da je štrajk pokretan od strane Komunističke partije Jugoslavije koja je operirala u Beču (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 14-15., Štrajk

željezničara). Nijedan od ta tri štrajka nije se naposljetku dogodio. Kako bi buduće vlade unaprijed bile spremne na buduće štrajkove željezničara, 30. lipnja 1924. donosi se u cijeloj Kraljevini „Uputa za postupak u slučajevima nereda, štrajka i pobune na željeznicama u Kraljevini“. Tim dokumentom, koji će u Hrvatskoj doći na snagu 8. srpnja., doslovno su propisani postupci koji su doneseni tijekom štrajka: proglašava se vojna obaveza željezničarima, željezničku vezu se stavlja pod strogu vojnu kontrolu, dok žandarmerijske vlasti trebaju biti pripomoć vojsci. Za razliku od kaotične improvizacije kakva je bila 1920., u dokumentu iz 1924. točno se propisuju obaveze i postupci koje imaju odraditi svi državni organi (HR-HDA-1352., kut. 1., inv. br. 16., Upute o postupku u slučajevima nereda, štrajka i pobune željezničara, 30.6.1924.).

Zaključak

Što možemo zaključiti iz štrajka željezničara i reakcije državnih vlasti prema njemu? Prije svega, uzrok njegova nastanka vrlo je lagan za shvatiti. Katastrofalna poslijeratna situacija u jednoj novoj mladoj državi koja još nije imala ni razrađen ustav najviše je pogađala niže slojeve stanovništva kojima željezničari pripadaju te su stoga tražili sigurnost svojeg položaja, a kada im država nije željela izaći u susret, krenuli su u štrajk. Položaj države također je jednostavan, ona samo želi sigurnost i efikasnost svoje najvažnije prometne infrastrukture koja je nužna za funkcioniranje države. Zato u onom trenutku kada je štrajk započeo država pristupa na najjednostavniji mogući način, vojnom intervencijom. Od tog trenutka razvoj događaja ulazi u kaotičnu kolotečinu nad kojom zapravo nijedna strana nema kontrolu. Zbog straha od prevelike represije kojim bi delegitimirala vlastiti položaj, država je proglasila opću vojnu obavezu te je i privremeno stavila željezničku vezu pod okrilje vojske čime su državni organi sami sebi omogućili veću slobodu u djelovanju, ali i pokušali primamiti željezničare na posao. U sljedećih nekoliko dana lukavi pokušaj države ipak se pokazao nedjelotvornim, a situacija na terenu kaotičnijom, što je dobrim dijelom prouzročila i loša organizacija između vojske i žandarmerije, koja inače nije imala ni sredstava ni ljudstva da se nosi sa situacijom. S druge strane, željezničari su se pokazali organiziranijima, posebno na mjestima gdje

su komunisti svojom revolucionarnom agitacijom predvodili štrajk. Željezničari su također počeli dobivati sve masovniju podršku ostalih radnika u državi, što je dovelo i do neugodnih krvoprolića u Ljubljani koja su prijetila da se ponove u ostalim dijelovima države. Iz tog razloga država popušta svoju stegu i izlazi u susret željezničarima, što polako privodi štrajk kraju. U kristaliziranju situacije na terenu poslije štrajka krivac postaje agresivna susjedna Mađarska koja je iskoristila svoje agente kako bi uzburkala stanje u državi. Nakon ovakvog kratkog prikaza možemo čak reći kako su i jedna i druga strana, i željezničari i država, zapravo na dobitku. Željezničari su dobili ono što su tražili, a državne su vlasti s druge strane dobile iskustvo iz kojega su puno naučile. Prije svega pokazale su se slabosti državnoga aparata koje su u budućim razdobljima riješene boljom organizacijom i pripremom u slučajevima potencijalnih štrajkova. Također, država je vlastitom reakcijom na štrajk željezničara stvorila sebi obrasce koje će joj u budućnosti poslužiti kako bi slične štrajkove zatomila, što se najbolje vidi u „Uputi“ donesenoj 1924.

Bibliografija

Neobjavljeni izvori

HR-Hrvatski državni arhiv (HDA)-1352. Fond 1352, Pobune, štrajkovi i pokreti radnika i seljaka. Hrvatski državni arhiv, Zagreb, Hrvatska. 8.4.2025.

Literatura

Bernardić, I. (1940). *Život iza željeznih rešetaka prema vlastitom iskustvu i neposrednom opažanju*. Zagreb: Gradjanska tiskara.

Livada, I. (2020). „100 godina od velikog štrajka željezničara.“ *Radnička prava org*. URL: <https://radnickaprava.org/tekstovi/clanci/igor-livada-100-godina-od-velikog-strajka-zeljeznicara> (8.4.2025.)

MacMillan M. (2008). *Mirotvorci: Šest mjeseci koji su promijenili svijet*. Zagreb: Naklada Ljevak.

Morača, P. (ur.) (1960). *Četrdeset godina, Zbornik sećanja aktivista jugoslovenskog revolucionarnog radničkog pokreta, Sv. 1., Knjiga prva: 1917 – 1929*. Beograd: Kultura.

Sentić, M., Lengel-Krizman N. (1979). *Revolucionarni Zagreb 1918 – 1945. godine - Kronologija*. Zagreb: Školska knjiga.

Stipančević, M. (2022). *Redarstveni bestijarij. Portreti međuratnih upravitelja zagrebačke policije*. Zagreb: Hrvatski državni arhiv.

Šute I. (2019). *Hrvatska povijest 1918-1941*. Zagreb: Leykam International.