

Mr Momčilo Radović

### ŠTRAJK ŽELJEZNIČARA U HERCEGOVINI APRILA 1920.

Polet revolucionarnog radničkog pokreta u 1919. godini i u prvoj polovini 1920. godine obilježen je brojnim tarifnim i štrajkačkim akcijama protiv buržoazije, koja se sve više borila za učvršćenje vlasti i buržoaskog sistema. Radnički pokret, predvođen Socijalističkom radničkom partijom Jugoslavije (komunista) organizovala je više protestnih skupština na kojima se raspravljalo o najznačajnijim pitanjima iz života i rada radničke klase: o nasilju i progonima nad radničkom klasom, o uspješnijem rješavanju agrarnog pitanja, o pružanju podrške revolucijama u Rusiji i Mađarskoj itd. Jedna od najznačajnijih i najvećih akcija jugoslovenskog proletarijata bio je generalni štrajk 20—21. jula 1919. godine, organizovan u okviru otpora međunarodnog proletarijata imperijalističkoj intervenciji protiv sovjetskih republika u Rusiji i Mađarskoj.

Rezultati opštinskih izbora u martu 1920. god. u Hrvatskoj, Dalmaciji, Sremu, Slavoniji i dijelu Crne Gore pokazali su koliko je ogromno nezadovoljstvo naroda politikom vladajuće buržoazije. Ovaj veliki uspjeh komunista u narodu još više je iznenadio i uplašio buržoaziju. Zato se ona spremala za nove napade na radničku klasu i na uskraćivanje njenih ranije stečenih prava.

I radnička klasa Hercegovine izvela je u ovom periodu, više uspješnih akcija, a značajnije su: prvomajska proslava 1919. u Mostaru, Trebinju i Konjicu, poslije čega je uslijedilo hapšenje i zatvaranje organizatora proslave, a najviše u Mostaru. Od 13 uhapšenih radnika 9 ih je osuđeno na po 3 mjeseca i 1 na 13 mjeseci zatvora. Treba pomenuti i štrajk bankovnih činovnika u Mostaru 12. juna 1919. kao i štrajk 140 rudara u rudniku uglja u Mostaru, 21. septembra 1919. godine.

Značajnija akcija izvedena u prvoj polovini 1920. godine bio je štrajk tipografskih radnika u Hrvatskoj tiskari u Mostaru. Najduže je trajao štrajk radnika u fabrici duvana u Mostaru koji je počeo 31. marta a završio se 15. aprila 1920. godine. Štrajk je izbio zbog izuzetno teških uslova: dugog radnog vremena koje je trajalo od 9 do 10 časova, niskih plaća, zbog nepoštovanja ranije postignutih sporazuma s

radnicima u vezi sa njihovim plaćama, birokratskog odnosa poslovođa prema radnicima itd. Štrajk je okončan s uspjehom: plaće su povećane za 50% i isplaćena je radnicima jednokratna pomoć za 4 dana. U isto vrijeme štrajkovali su i radnici u fabrikama duvana u Sarajevu, Travniku i Banjaluci.

U aprilu 1920. godine učenici Gimnazije i Učiteljske škole u Mostaru izveli su štrajk u znak solidarnosti sa akcijama napredne studentske omladine u Beogradu protiv nasilja žandarmerije nad naprednom studentskom omladinom 4. aprila 1920. Učenici Gimnazije napustili su nastavu 14. aprila do 11 časova, a 15. aprila nije bilo nastave ni u Gimnaziji ni u Učiteljskoj školi.<sup>1)</sup>

Akcije koje je izvela radnička klasa u Hercegovini i drugim krajevima zemlje organizovala je i rukovodila njima SRPJ (k) zajedno sa Centralnim radničkim sindikalnim vijećem Jugoslavije (CRSVJ).

Zaplašena postignutim uspjesima revolucionarnog radničkog pokreta, buržoazija je pribjegli otvorenom teroru koji je dobio najdrašćnije razmjere u Bosni i Hercegovini: zabranjene su prvomajske proslave 1919. godine, zabranjen je rad radničkih partijskih i sindikalnih organizacija, zatvoreni su radnički domovi, vršena je bezobzirna cenzura štampe, zabranjen je i partijski list »Glas slobode«. Uslijedila su i masovna hapšenja. Takvo je stanje ostalo do 15. juna 1919. godine. Tada su organizacijama vraćene arhive, imovina i prostorije. Otvoreni su radnički domovi i rad je u njima nastavljen. Ali većina sindikalnih organizacija ostala je bez sindikalnih funkcionera. Oni su bili još uvijek u zatvoru (u kome su ležali od maja mjeseca) ili su bili u progonstvu. Samo iz Sarajeva bilo je u jednom mjesecu protjerano oko 400 kvalifikovanih radnika: iz Zenice oko 100, iz Tuzle 200, Mostara 15, Jajca 20, Drvara oko 500 (što protjeranih, što onih koji su usljed terora sami otišli), iz Zavidovića 40, iz Teslića 1, B. Broda 8, Dervente 4 itd.<sup>2)</sup> Buržoazija je i dalje uskraćivala prava i slobode radničke klase i spremala se za jači udar protiv revolucionarnih radničkih organizacija.

Novi napad buržoazije na radničku klasu bio je usmjeren protiv željezničara. Željezničari se tome organizovano odupiru objavljujući generalni štrajk, koji je dobio značaj jedne od najvećih političkih i ekonomskih akcija radničke klase Jugoslavije. U štrajku je učestvovalo više od 50.000 radnika.

Generalnom štrajku željezničara Jugoslavije prethodili su pregovori i sporazumi između Ministarstva saobraćaja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca i predstavnika Saveza saobraćajnih i transportnih radnika Jugoslavije. Najzad je postignut »Protokol sporazuma« 29. oktobra 1919. godine kojim su bila zagarantovana prava saobraćajnih radnika i službenika. Regulisani su uzajamni odnosi između Saveza i Ministar-

<sup>1)</sup> O štrajku radnika u fabrici duvana u Mostaru i štrajku učenika Gimnazije i Učiteljske škole više u izvještajima Okružne oblasti Mostar — Zemaljskoj vladi Sarajevo: Arhiv BiH (A BiH) br. prez. 4302/1920, 3507/1920, *Jugoslovenski list* br. 76 (2. 4. 1920).

<sup>2)</sup> *Položaj radničke klase u Jugoslaviji*, Beograd 1923. st. 40. (Izveštaj Izvršnog odbora Centralnog međusaveznog sindikalnog odbora za Zemaljsku konferenciju nezavisnih sindikata).

stva saobraćaja (pitanje dnevnic, radnog vremena, prekovremenog rada željezničkog osoblja i drugo.) Dolaskom dr Korošca za ministra saobraćaja odmah je stavljen van snage »Protokol sporazuma« i donesen je Privremeni protokol kojim su ukinuta ranije stečena prava.<sup>3)</sup>

Ogorčenje među radnicima željezničarima došlo je do vrhunca 1. aprila 1920. godine, jer su po novom, jednostrano donesenom Pravilniku, radnici dobili manje zarade nego što su ih imali ranije. Generalnom štrajku željezničara prethodile su protestne skupštine željezničara u Mostaru, Konjicu, Ostrošcu, Trebinju i drugim mjestima. Na njima su govorili Gojko Vuković i Ivan Krndelj, jedni od »najagilnijih agitatora generalnog štrajka«. Na skupštinama željezničara u Konjicu, Ostrošcu i Mostaru donesene su rezolucije u kojima se osuđuju mjere Ministarstva saobraćaja i usvojeni su zahtjevi da »Protokol sporazuma« ostane na snazi. Protestna skupština željezničara održana je u Ostrošcu 4. aprila 1920. godine uz prisustvo članova SRPJ (k). Skupštini je »prisustvovalo i oko 300 težaka.«<sup>4)</sup> Sutradan, 5. aprila 1920. godine, održana je skupština željezničara i članova SRPJ (k) u Konjicu u kafani »Kolonbina«. Prisutnim je govorio Ivan Krndelj, koji je, pored ostalog rekao: »da je ministar Korošec jednim potezom pera, ne samo ono što su dobili u Protokolu Sporazuma... oduzeo, te je tim potezom nagovijestio željezničarima borbu... da su tu borbu željezničari prihvatili i da će se boriti, sve dotle dok ne bude njima i njihovim familijama osigurana egzistencija«. Krndelj je u svom govoru takođe rekao »da budu pripravnici svi željezničari, da može svaki čas doći do štrajka, odnosno pasivne rezistencije, ili službe po propisu, kako to već bude odredio Savez željezničara u Zagrebu.«<sup>5)</sup> Na kraju skupštine usvojeno je protestno pismo koje je upućeno ministru saobraćaja dr Korošecu: »Željezničari svih kategorija na svom javnom zboru u Konjicu na 5. aprila protestuju protiv gaženja prava zajamčena Protokolom Sporazuma. Željezničari izjavljuju da će prava stečena po Protokolu Sporazuma braniti svim sredstvima, koja im bude odredila centralna uprava. Javna skupština poziva gospodina Ministra Saobraćaja da svoju odluku glede gaženja Protokola Sporazuma povuče i da već stečena prava željezničara proširi i prilagodi današnjem revolucionarnom vremenu.«<sup>6)</sup> Formirani su štrajkački odbori za rukovođenje štrajkom u Mostaru, Konjicu i Čapljini.<sup>7)</sup>

3) ABiH, ZV, prez. 3123/1920.

4) Željezničko transportno preduzeće Sarajevo — ŽTOS, Istorijski arhiv sig. II—41/1 (u daljem tekstu ŽTPS, IA).

5) ABiH, ZV, prez. br. 2084/1920.

6) ŽTPS, IA, II—41/1.

7) Štrajkački odbor u Mostaru sačinjavali su: Gojko Vuković, predsjednik svih odbora, Ante Marić, Janko Kućinić, Andrija Mašančić, Ivan Vepc, Ljubo Burić i Georg Simon, svi mašinisti; Odbor za bravarsko osoblje sačinjavali su bravari: Stojan Suton, Branko Pičeta, Jozo Bošnjak i Žarko Homjenović; Odbor za ložačko osoblje sačinjavali su ložači: Ante Božić i Hadžo Dumpar; Odbor za radničko osoblje sačinjavali su: Rudolf Mijan, Andrija Zelar, Marijan Višnjic; Radničko-štrajkački odbor u Konjicu sačinjavali su: Franjo Caha, Alfons Brodić, Alfons Gerc, Ivan Jurišić, Stjepan Bošnjaković; Štrajkački odbor u Čapljini sačinjavali su: Raš Rudolf, Jovanović Mirko i Šćepo, Vukas Ilija i drugi, svi mašinovođe. U Trebinju nije postojao štrajkački odbor a glavni agitatori štrajka bili su: Busuladžić Sabo i Hajdar i Vuletić Mirko.

Prije početka generalnog štrajka, održano je na području Hercegovine više skupština željezničara od januara do aprila 1920. i to: u Mostaru, Konjicu, Čapljini i Ostrošcu. Na njima se raspravljalo o teškom položaju željezničkih radnika, niskim platama, lošim radnim i stambenim uslovima, neophodnosti ujedinjenja svih željezničara u čvrsti savez ne samo radnika nego i činovnika i namještenika. Samo ujedinjeni i složni moći će se izboriti za svoja prava ako »osnuju jednu jaču organizaciju«. <sup>8)</sup>

Državne vlasti stalno su pratile rad željezničara, plašeći se štrajka. Zato Odjeljenje zapovjedništva bosansko-hercegovačke državne straže i sigurnosti u Mostaru obavještava Zemaljsku vladu sljedeće: »Razmahano radništvo u agitaciji za komunističku partiju postaje svakako pogubno po mir, red i sigurnost, i po same interese naše mlade države i slobode... Najvredniji su u tome željezničari, oni su uveliko kao pravilo za dužnost svakome željezničkom radniku istakli, da od svake svoje mjesečne plate mora otkinuti 50 kruna i predati odboru za generalni štrajk svoga radništva... koji bi imao započeti oko polovine aprila ili 1 maja«. <sup>9)</sup>

Komesarijat željezničke policije Kraljevine SHS u Mostaru 30. maja 1920. godine obavještava Zemaljsku vladu »da su svi šefovi za predstojeći štrajk znali i sa ovom dozvolom istog odobravali, a smatram da je moja sumnja potpuno opravdana, da su i sami šefovi ulagali (novac) za taj fond«. <sup>10)</sup>

Prikupljanje novca proširilo se i na »privrženike komunističke partije radnika sviju ostalih grana, kao rudarske i privatne«. <sup>11)</sup>

Željezničari Mostara u pripremama za štrajk, održali su skupštinu u Radničkom domu, kojom je rukovodio Gojko Vuković, predsjednik Sindikata željezničara u Mostaru. Na skupštini, Vuković je najavio da će 15. aprila 1920. godine početi generalni štrajk, ako Ministarstvo ne povuče već donesenu odluku. Svi prisutni izrazili su potpunu spremnost i odlučnost da izvrše sve zadatke u vezi s predstojećim štrajkom. U svojim sjećanjima na generalni štrajk u Mostaru, Risto Stefanović kaže: »Od drugova Koste Novakovića i Đure Đakovića, koji su se tada nalazili u Mostaru dobilo je nekoliko dana prije objave štrajka željezničara obavještenje da postoji mogućnost da pregovori u Beogradu sa Ministarstvom saobraćaja ne dovedu do pozitivnih rezultata, te da se pripremamo za obustavu rada. Do sporazuma zaista nije došlo pa je počeo štrajk«. <sup>12)</sup> Savez željezničara Jugoslavije se borio za Protokol sporazuma jer je htio pokazati svojim članovima, a takođe i Ministarstvu saobraćaja, da se jednom već donesene i ozakonjene odredbe na jednostran način ne smiju ukinuti. Savez saobraćajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije pustio je u javnost letak na tri dana prije nego što

<sup>8)</sup> ABiH, ZV, prez. 579/1920.

<sup>9)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 1188/1920.

<sup>10)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 6572/1920.

<sup>11)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 1188/1920.

<sup>12)</sup> *Zbornik sjećanja... 40 godina, knjiga I (1917—1929); Risto Stefanović, Dva štrajka u Mostaru, Kultura, Beograd 1960, str. 85.*

je počeo štrajk, u kome se pored ostalog kaže: »Da se odmah povuče samovoljno izdani i za željezničare ubistven Privremeni pravilnik i vrati se na snagu Protokol sporazuma... da se nadnice i mjesečne plate željezničkog osoblja podignu srazmjerno povećane skupoće života od oktobra prošle godine do danas«. <sup>13)</sup>

Petnaestog aprila 1920. godine vozom br. 110 stiglo je u željezničku stanicu više letaka u kojima je bilo označeno da će od 15. aprila u ponoć nastati na svim željeznicama naše države obustava rada. U letcima je data potpuna instrukcija od Savezne uprave kako se ima štrajk izvesti. Jasno je naznačeno gdje i kako da se izvrši sklanjanje željezničara za vrijeme štrajka. Izdato je uputstvo da se u šumu i dalja sela sklone mašinovođe i ložači, da ih vojska i žandarmi ne bi odmah pronašli. U ponoć 15—16 aprila 1920. godine bilo je skoro cijelo mašinsko, a djelimično i drugo osoblje, u Radničkom domu u Konjicu. Pošto su željezničari saznali da im zahtjevi nisu udovoljeni, svi vozovi od Bradine do Mostara stali su u tačno dogovoreno vrijeme, a željezničari su napustili posao. Najveći broj željezničara pošao je iz Konjica i sklonio se u obližnja mjesta: Ovcare, Zagorice, na Zlatar, a mašinovođe, bravari i ložači sklonili su se dalje od sela Bijejele u pravcu sela Boraka. Bila je jedna grupa štrajkača i na Vrtaljici, blizu Konjica. Sklanjanje željezničara izvršeno je u Mostaru, Čapljini, Trebinju i drugim mjestima. U Mostaru su »izvršili takvu organizaciju, da ti ljudi nisu mogli (mašinovođe i ložači) slobodno da se kreću... Mi smo ložače i mašinovođe posakrivali po okolnim selima, oko Mostara, da ih ne bi mogli da uhvate i da ih povedu«. <sup>14)</sup>

U obavijesti komesara željezničke policije iz Mostara od 16. aprila 1920. godine, Komesarijatu željezničke policije Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u Sarajevu, pored ostalog kaže: »Saznao sam sa pouzdane strane da su se željezničari, koji štrajkuju, iskupili na brdima preko puta željezničke stanice (ispod i oko »Huma«) i otuda šetaju u gomilicama posmatrajući stanicu i rad u njoj. Ovoga časa komunisti održavaju zbor u svome domu«. <sup>15)</sup> I željezničari Trebinja sklonili su se u okolinu Popova polja, Rijeke i Konavla. Štrajk je ubrzo zahvatio sva mjesta u Hercegovini, gdje su radili željezničari. Ostvarene su međusobne veze željezničara a naročito na liniji Čapljina — Mostar. <sup>16)</sup>

Ishrana za štrajkače bila je dobro organizovana. Tako je u Konjicu organizovana kuhinja u kući Mate Baltića. Po hranu su dolazili željezničari preobučeni u seljačka odijela da ne bi bili otkriveni od žandarma i policije. Odbor Mjesne organizacije SRPJ(k) u Konjicu svestrano se angažovao za puni uspjeh štrajka. Zato je izdao jedan proglas, napisan rukom, i izlijepljen na svim istaknutijim mjestima u gradu. Pozivani su svi radnici da se solidarišu sa željezničarima, što je imalo i svoga uspjeha. Ubrzo su neki dućani trgovine i kafane bile zatvorene. Vlasnici ovih radnji, osim zanatlija, kažnjeni su po 100 kruna. Ovo nam govori da se štrajk željezničara proširio i na druge radnike. Tako su

<sup>13)</sup> *Radničke novine*, br. 89, od 16. aprila 1920. godine, Beograd.

<sup>14)</sup> Arhiv Instituta za istoriju Sarajevo, MG, S—32 (Risto Stefanović).

<sup>15)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 3228/1920.

<sup>16)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 4232/1920.

štrajk pomagali i obučari Pavo Džeba i Ante Ćuk, zatim Šćepo Jurić, vlasnik kafane i mesnice, koji je ubrzo bio zatvoren. O uspjehu štrajka željezničara u Bosni i Hercegovini pisale su beogradske »Radničke novine« ... sljedeće: »Obustava rada potpuna. Od strane vlasti pokušano silom natjerivati na rad, te su neki drugovi i zatvoreni bili. Nakon intervencije sa strane Saveza kod komandanta armije sila prestala. Svi uhvaćeni pušteni su. Zvonaši sa nama solidarni. U provinciji isto tako. Sve povoljno«. — Sekretarijat.<sup>17)</sup>

Vlasti su odmah preduzele potrebne mjere da se uguši štrajk i uspostavi saobraćaj. Nasilno su vraćeni odbjegli željezničari. Tako je bilo i u Mostaru. Uhvaćenog Ivana Grozdovića, mašinovođu, primorali su da vozi voz za Sarajevo. On je, međutim, iskoristio priliku da na prvoj stanici, u Bijelom Polju, napusti voz, pobjegne sa lokomotive i tako ostane vjeran svojim drugovima-štrajkačima do kraja.<sup>18)</sup>

Savez saobraćajnih i transportnih radnika i službenika ponudio je 17. aprila 1920. godine pregovore ministru saobraćaja, preko svojih izaslanika, pod slijedećim uslovima:

— da se povuče Privremeni pravilnik za željezničke zanatlije i radnike;

— da se vrati u život ranije zaključeni Protokol Sporazuma i da se po njemu postupa sve dok se ne izrade nove uredbe;

— da se povise nadnice i plate u razmjeru povećanja skupoće;

— da se Direkcija južnih željeznica obaveže da će postupati po zaključenom sporazumu;

— da se vrate na posao svi željeznički službenici i radnici koji su u štrajku učestvovali, s tim da se oni ne podvrgavaju ispitivanju niti kažnjavanju.

Ministar saobraćaja saopštio je uslove na osnovu kojih se mogu povesti pregovori sa štrajkačima. Ti uslovi su bili:

— da se odmah štrajkači vrate na rad, jer se prije objave štrajka nisu vršili nikakvi pregovori, niti su oni učinili formalnu objavu štrajka, već su ga otpočeli sasvim iznenadno;

— o povlačenju Privremenog pravilnika i vraćanja na snagu Protokola Sporazuma ne može biti govora. Predstavnici željezničkih radnika i službenika imaju da navedu razlog šta konkretno hoće da se izmijeni od odredaba Privremenog pravilnika i o tome se može diskutovati;

— Ministar je bio spreman da se pregovara i o drugim postavljanim zahtjevima od strane predstavnika Saveza.<sup>19)</sup> Vođeni pregovori nisu dali nikakve konkretne rezultate i štrajk je nastavljen.

Ministarstvo vojske izdalo je 17. aprila 1920. godine Naredbu o mobilizaciji željezničara, koja je bila istaknuta duž svih željezničkih pruga u zemlji. Naredbom se »pozivaju na dvomjesečnu vježbu u vojsku svi željezničari službenici od navršene 21 do 45 godine, bez obzira na svoje državljanstvo, s tim da se na službu imaju javiti svojim službenim željezničkim jedinicama najdalje do 19. aprila 1920. godine, do 12 časo-

<sup>17)</sup> *Radničke novine*, Beograd br. 91, od 18. aprila 1920. god.

<sup>18)</sup> Risto Stefanović, n.č. str. 85—86.

<sup>19)</sup> *Narodno jedinstvo*, br. 78, od 19. aprila 1920. godine.

va, radi vršenja željezničke službe, od kog vremena svaki ko se ne bude javio podliježe suđenju po vojnim zakonima.«<sup>20)</sup>

Poslije ove Naredbe Direkcija DŽ Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u Sarajevu 18. aprila 1920. godine donosi Okružnicu, u kojoj poziva:

»1. Svo željezničko osoblje od navršene 21 do 45 godine starosti... na vojnu vježbu koju će izdržavati u mjestima gdje direkcija nađe za shodno, a prema potrebi službe... na vojnu vježbu imaju doći i službenici koji nisu državljani našeg kraljevstva.

2. Od publikovanja ove objave pa za 20 časova svaki željeznički službenik koji je obveznik od 21 do 45 godine dužan je da se javi svojoj dosadašnjoj službenoj jedinici. U protivnom slučaju potpašće suđenju vojnih sudova. Ovo sudovanje počinje da teče od 19. aprila o.g. od 19. časova.«<sup>21)</sup>

Naredbe i okružnice izdale su Zemaljska vlada BiH i Policijska direkcija za Bosnu i Hercegovinu.

Naredba o mobilizaciji željezničara iznenadila je i zbunila željezničare i njihove sindikalne funkcionere. Mnogi od njih bježali su u šume i sakrivali se i nisu se vraćali na posao.

O odzivu željezničara — štrajkača na navedenu Okružnicu saznajemo iz telegrama načelnika Okružne oblasti Mostar od 23. aprila 1920. godine, upućenom Zemaljskoj vladi Sarajevo, gdje se kaže: »... u Čapljini imaju još 4 mašiniste koji su u početku pobjegli i do sada nisu uhvaćeni. U srezu Mostar radi na malim stanicama sav personal, ali u Mostaru vrši dužnost samo 190 željezničara, dočim 250 željezničara, najviše kvalifikovanih radnika radione i ložione, pozivu se nisu odazvali. Najlošije je stanje u srezu Konjic jer od 580 željezničara radi samo 230, najviše staničnog i prometnog personala, zatim radnici ložionice, sekcije za vuču većim dijelom štrajkuju... Policijske vlasti ne raspolažu dovoljnim brojem žandarma radi pojačanja, jer su mnogi željezničari pobjegli u selo i šume. Red i mir nije do sada nigdje narušen. Prigovor ovdašnjim vlastima prema gornjem nije opravdan.«<sup>22)</sup>

Ovaj telegram upućen je Zemaljskoj vladi poslije stroge intervencije Predsjedništva Zemaljske vlade u Sarajevu od 21. aprila 1920. godine, Okružnoj oblasti u Mostaru i kotarskom uredu u Konjicu, da ne pokazuju dovoljno aktivnosti u hvatanju i provođenju željezničara na vojnu vježbu. Zato ih Predsjedništvo Zemaljske vlade najstrože upozorava da izvršavaju njegova naređenja, jer se štrajk sve više širio, kako u Mostaru, tako i u Konjicu, a vojni obveznici se ne odzivaju vojnim vlastima. U telegramu se dalje kaže da »remetičke elemente s mesta treba provoditi na vojnu vježbu i da se izdato naređenje ima najhitnije sprovesti, za 24 časa i da se Predsjedništvo Zemaljske vlade odmah obavijesti.«<sup>23)</sup>

Direkcija DŽ u Sarajevu i Zemaljska vlada za Bosnu i Hercegovinu redovno su obavještavani o stanju na željeznici od nadležnih vlasti i o

<sup>20)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 3243/1920.

<sup>21)</sup> ŽTPS, IA, br. II—67 (2).

<sup>22)</sup> ŽTPS, IA, II/50, II/247(4), II/229(5), II/306(1).

<sup>23)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 3392/20.

odzivu željezničara na posao. U telegramu od 23. aprila 1920. godine kaže se da se mašinsko osoblje ložione Konjic — Mostar — Gruž nije u potpunosti vratilo na posao; a u telegramu od 24. aprila 1920. godine obavještava se da se veći dio mašinskog osoblja ložiona Konjic i Mostar nije vratio na posao. Na svim prugama vlada red i mir.<sup>24)</sup> Direkcija DŽ BiH obavještava 25. aprila 1920. godine Ministarstvo saobraćaja u Beogradu da je na prugama ložionica Konjic i Mostar sve na dužnosti, posvuda vlada red i mir.<sup>25)</sup>

U svojim sjećanjima na generalni štrajk u Hercegovini, Risto Stefanović takođe ističe kako mu je neki pukovnik Petrović (Popović) saopštio kako organi vlasti, policija, žandarmerija i vojska imaju dosta posla i potpuno su se aktivirali, da bi odbjele željezničare vratili na posao. Vojska se često služila i nasiljem nad štrajkačima. Zato je Okružna oblast u Mostaru intervenisala kod direkcije DŽ u Sarajevu »da se kod Vojne komande i policije poduzmu mjere, da se prestane sa proganjanjem željezničkog osoblja i da se od strane vojne komande zatraži da se ona ne miješa u tehničku željezničku službu.«<sup>26)</sup> O teroru vojske nad željezničarima, komandant mjesta Mostara obavijestio je komandanta II armijske oblasti u Sarajevu »da mu je jedna deputacija radnika predala rezoluciju u kojoj se žale protiv strogih mjera koje se primjenjuju kod dotjerivanja obveznika-željezničara koji se u velikom broju pozivu nisu odazvali.«<sup>27)</sup> Zato je ministar vojske i mornarice naredio »komandantu mjesta u Mostaru da dotjerivanje ovih spada u prvom redu u dužnost policije i žandarmerije i da se vojska upotrijebi po pravilu službe do I, tačka 301—401.«<sup>28)</sup>

Vijesti o odzivu željezničara na posao bile su sve nepovoljnije. Odziv je bio sve slabiji. Direkciji DŽ stizali su telegrami kotarskih oblasti iz Hercegovine, gdje je bio štrajk željezničara. 18. aprila 1920. godine mobilisano je iz ložionice Čapljina 33 radnika. Istoga dana javljali su i iz Konjica: »Mobilisano 120 lica od 20 do 40 godina, željezničara i službenika.«<sup>29)</sup> Okružna oblast iz Mostara obavještava Zemaljsku vladu u Sarajevu kako se »uspjeh mobilizacije do sada slabo opaža, jer policijske vlasti nisu dobile spiskove odsutnih. Potrebno je da se dobavi dovoljno hrane za vojsku i stanovništvo. Rezerva je malena.«<sup>30)</sup> Željezničari, štrajkači nisu se vraćali na posao, zadržali su se na selu, a među njima bilo je i onih koji »opijeni boljševičkim idejama sanjaju o nekom državnom prevratu . . . Ovakvim govorina i nazorima truju i provlače još nesvjesnu masu našeg seljačkog staleža.«<sup>31)</sup>

Prvo su počeli da se vraćaju na posao željezničari u Trebinju. Od 340 radnika, koliko ih je štrajkovalo, nije se javio na posao 31 radnik.

24) ŽTPS, IA, II/50, II/247(4), II/22(5), II/306(1).

25) AIIS, MG, S—32.

26) ŽTPS, IA, sing. II—127, II—81, II—103.

27) ABiH, ZV, prez. br. 3779/1920.

28) ŽTP, IAS sing. II—127, II—103, II—124, II—66—3, II—116, II—134.

29) Isto.

30) Isto.

31) Isto.



(sklonili su se u unutrašnjost, oko Popova polja, okoline Konavala, Rijeke itd.).<sup>32)</sup>

U organizovanju štrajka željezničara u Hercegovini najznačajniju ulogu imali su članovi SRPJ(k) i rukovodioci Sindikata željezničara: Gojko Vuković, predsjednik Sindikata u Mostaru, Franjo Caha, predsjednik sindikalne Podružnice u Konjicu. Ova je podružnica bila brojna jer je imala oko 600 članova (Miroslav Varoš, »predsjednik podružnice komunista Saveza transportnih radnika Čapljine«, Hajdar Busuladžić, organizator štrajka u Trebinju). Štrajk su pomagali i poznati komunisti kao Pavo Džeba, predsjednik Mjesne organizacije SRPJ(k) u Konjicu.

Štrajk u Bosni i Hercegovini završen je 29. aprila 1920. godine, kada je Sekretarijat Saveza saobraćajnih i transportnih radnika i službenika izdao letak kojim obavještava željezničare, učesnike štrajka, da je ministar Korošec 28. aprila 1920. godine dao garancije da će se povesti pregovori o zahtjevima željezničara, priznajući njihovu opravdanost. Poslije datog obećanja i garancije, Glavni štrajkački odbor u Beogradu zaključio je da na svim prugama u Jugoslaviji ima da otpočne rad 28. aprila u 19 časova, kao što je tekao prije otpočinjanja generalnog štrajka željezničara.<sup>33)</sup>

Poslije četrnaestodnevnog štrajka, željezničari su se vratili na posao a ministar saobraćaja donio je 2. juna 1920. godine novi Pravilnik kojim je samo djelimično zadovoljio radničke zahtjeve.<sup>34)</sup> Poslije ugašenja štrajka, počeo je obračun sa njegovim organizatorima i učesnicima: Gojko Vuković, koji je uhapšen 24. aprila i sproveden u zatvor, osuđen je »radi uvrede dinastije«.<sup>35)</sup> Odležao je u zatvoru 4 mjeseca. Otpušten je s posla i Ivan Krndelj, predsjednik štrajkačkog odbora u Direkciji željeznica, »koga svi čestiti ljudi u ovoj državi, znaju kao naprednog i zaslužnog čovjeka«, Stjepan Bošnjaković »zadovoljen idejama boljševizma« otpušten je sa još 7 radnika iz Konjica i Ostrošca itd.<sup>36)</sup> Poslije izvršenih hapšenja i otpuštanja željezničara u Konjicu, predstojnik kotarske oblasti u Konjicu obavijestio je Zemaljsku vladu u Sarajevu »da je na njegovom području komunistička propaganda oslabila, jer su mnogi željezničari, inače vođe pokreta otpušteni i protjerani«.<sup>37)</sup>

U drugom izvještaju od 17. avgusta 1920. godine Kotarska vlast iz Konjica obavještava Zemaljsku vladu u Sarajevu: »Na području ovog kotara ne pokazuje se nikakva komunistička agitacija, izgleda da prilike idu ka ozdravljenju. Nekoliko otpuštenih željezničara pošto su podanici KSHS nalaze se još ovdje, ali ne pokazuju nikakvih znakova u pogledu komunističke propagande«.<sup>38)</sup> Nastavljeno je saslušavanje i preostalnih željezničara, učesnika generalnog štrajka u Mostaru, Konjicu, Čapljini i Trebinju, gdje su bili glavni centri štrajka. Oni su hapšeni,

<sup>32)</sup> AIIS, MG, S—32.

<sup>33)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 4010/1020.

<sup>34)</sup> Julijana Vrčinac, *Naša najnovija istorija*, Bgd. 1967, str. 23.

<sup>35)</sup> ŽTP, IA, II—238(2).

<sup>36)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 4482/1920.

<sup>37)</sup> ŽTPS, IA, II—306—1.

<sup>38)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 8121/1920.

zatvarani i otpušteni. Dosta ih je protjerano u druga mjesta ili van države (ako su bili stranci). I u ovim teškim danima radnici su pokazali veliku solidarnost, ljubav i pažnju prema otpuštenim radnicima — željezničarima i njihovim porodicama. Prikupljali su hranu, novac, ustupali im svoje i onako male stanove. Željezničari iz Konjica prikupljali su dobrovoljne priloge za otpuštene željezničare i slali im novac u Sisak, Osijek, Sarajevo i druga mjesta gdje su se nalazili poslije istjerivanja sa posla.

Duže vremena trajao je surov obračun sa željezničarima koji su i dalje pružali otpor nasilju, naročito u Mostaru. Zato je 3. juna održan zbor u Mostaru, kome je prisustvovalo 300 željezničara i drugih radnika pod rukovodstvom Ivana Krndelja, otpuštenog željezničkog činovnika. Krndelj je pozvao sve prisutne da se organizuju »da bi mogli u jednoj jakoj falangi da odolijevaju u borbi protiv mnogostrukih nasilja«. <sup>39)</sup> Nepravde koje se čine radnicima i željezničarima u Konjicu i Ostrošcu svakodnevnice su. Na pojedine dužnosti dolaze ljudi koji nemaju potrebnih kvaliteta i stručnih sposobnosti, ali su se istakli u saradnji s vlastima pri ugušenju generalnog štrajka 1920. godine. <sup>40)</sup>

Zbog velike snage i uticaja štrajka željezničara u Hercegovini, kod državnih organa vlasti usadio se strah od novog štrajka koji bi predstavljao još veću opasnost po poredak i režim. S tim u vezi, Odjelno zapovjedništvo bosansko-hercegovačke državne straže i sigurnosti ističe da su željezničari najopasniji elemenat po mir u našoj državi. <sup>41)</sup>

Predstavnici državnih vlasti u Hercegovini pridavali su štrajku željezničara isključivo politički, a ne ekonomski karakter, jer je imao za cilj da dovede državu u vanredno teško stanje. Željezničari, predvođeni komunistima, imali su za cilj da »naglo i nasilnički dovedu reakciju i boljševike na vlast pod maskom štrajka«, ali je ta cjelokupna akcija »presječena . . . a autoritet vlasti održava se i dalje na dostojnoj visini«. <sup>42)</sup> Upravitelj kotarske ispostave u Čapljini predlaže Zemaljskoj vladi u Sarajevu niz mjera i akcija koje bi trebalo preduzeti da se ne ponovi štrajk željezničara, jer prethodni, tek završeni štrajk, bio je dobar »signal za zasnovani prevrat«. Predložene su sljedeće mjere: da se svi željezničari stranci otpuste iz službe (jer su oni bili vrlo opasni), i da se zamijene drugim radnicima koji su prijatelji ove države; da se željeznička komunistička organizacija raspusti; da se vođe i kolovođe »oslabе«, kako bi postali bezopasni; da se skrene što veća pažnja na personalno odjeljenje željezničke direkcije u Sarajevu »koje u ovom inspirisanom štrajku nije ostalo bez uticaja«. <sup>43)</sup>

Akcije režima protiv željezničara, učesnika generalnog štrajka, a najviše željezničara komunista i organizatora, nastavljene su i u toku 1920. i 1921. godine. Policijska direkcija za Bosnu i Hercegovinu i Direkcija DŽ BiH obaviještene su jula i avgusta 1921. o daljoj aktivnosti željezničara, posebno komunista, poslije generalnog štrajka. Kotarska

<sup>39)</sup> ŽTPS, AI, II—228.

<sup>40)</sup> ŽTPS, IA, II—228.

<sup>41)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 1188/1920.

<sup>42)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 4482/1920.

<sup>43)</sup> ABiH, ZV, prez. br. 1188/1920. i ZV, prez. br. 4309/1920.

oblast u Konjicu obavijestila je Direkciju DŽ da na području sreza ima u stanicama Ivan, Bradina, Konjic i Ostrožac 44 željezničara za koje smatra da su komunisti, a sa područja ispostave Čapljina ima ih 11;<sup>44)</sup> Na području kotarske oblasti Trebinje nema »protu-državno-nastroyenih željezničara«. U dostavljenom spisku ima ih 6, koji su se u štrajku afirmisali kao agitatori, a 3 su sada u evidenciji kotarskog ureda i Sreskog načelstva kao komunisti. Komesar željezničke policije iz Mostara obavijestio je Ministarstvo unutrašnjih djela 23. jula 1921. godine u Beogradu da se među poznatim komunistima nalaze željezničari Marko Suton i Želimir Merdžo i da je njihov šef Vukićević tražio još ranije od Državnih željeznica u Sarajevu »njihov otpust iz službe«, ali nisu otpušteni, vjerovatno zbog »urgiranja i zaštite«. Zato komesar policije i dalje insistira da se oba otpuste iz službe.<sup>45)</sup>

Istovremeno su nastavljene i premetačine stanova bivših željezničara, uglavnom organizatora generalnog štrajka, kao i bivših komunisti u Mostaru, Konjicu, Čapljini i Trebinju. Tražen je razni kompromitujući materijal, leci, novine, oglasi, brošure, spiskovi komunisti itd. Nađeni materijal bio je povod za nova hapšenja i otpuštanja željezničara. Direkcija DŽ u Sarajevu, u cilju tačnoga i savjesnoga provjeravanja svoga osoblja, ovlasila je načelnike direkcijskih odjeljenja za saobraćaj i održavanje pruge, da u sporazumu sa šefovima službenih jedinica u unutrašnjosti, utvrde koji se službenici i radnici »imaju za celo smatrati antidržavnim i time i opasnim za vršenje željezničke službe«.<sup>46)</sup> Poslije svestrano izvršenog uvida nad radom svih željezničara, radnika i službenika, utvrđeno je koji su službenici i radnici »antidržavni elementi da se stave u stanje pokoja a provizornim službenicima i nadničarima otkaže služba«.<sup>47)</sup> Na prijedlog direkcije željeznica BiH, Ministarstvo saobraćaja je 17. 11. 1921. godine riješilo da se otpusti iz službe sa teritorije Hercegovine 17 željezničara: Iz Mostara 13, Čapljine 1, Trebinja 1, Konjica 1, Ivana 1, Gabele 1. Među njima bili su: bravari, tesari, ložaći, čistači, učenici koji su izučavali zanat u ložionici Mostar i činovnici, a najviše ih je bilo iz ložionice Mostar.<sup>48)</sup> Po istom postupku premješteno je 13 željezničara i službenika iz Mostara, Trebinja, Čapljine i Konjica.<sup>49)</sup>

Bilo je još službenika prema izvještajima vlasti »koji su neprijateljski raspoloženi prema državi ili su nezadovoljni«, ali nije bilo nikakvih konkretnih podataka za njihovo istjerivanje iz službe, zato su stavljeni pod strogi nadzor svojih službenih starijina. Takvih željezničara u Hercegovini 1921. godine bilo je 76. Oni su i dalje tretirani kao komunisti i »zadojeni komunističkim i socijalističkim idejama«. Zahtjevi zvaničnih vlasti bili su da se i oni izbace iz državne službe i »da se zamijene drugim radnicima koji još nisu zadojeni socijalističkim idejama«. Isto

44) ŽTPS, IAS, II—360, II—388.

45) ABiH, PU, prez. br. 8477/1921.

46) ABiH, Veliki župan Sarajevske oblasti (VŽSO), br. pov. 4113/1924. f—43, 47, 114, 122.

47) Isto.

48) Isto.

49) Isto.

je mišljenje svih organa i rukovodstava na željeznici kao i organa vlasti, sa područja cijele Hercegovine.<sup>50)</sup>

Glavnim organizatorima štrajka nedostajalo je u takvoj situaciji dovoljno odlučnosti, istrajnosti i jedinstva u samom rukovođenju, što se negativno odrazilo na dalje izvođenje praktičnih i konkretnih akcija u toku trajanja i konačnog ishoda štrajka. Primjer štrajka željezničara pokazuje da su unutrašnje borbe u radničkom pokretu bile prisutne i postojanje više struja u njemu imali su odraza i na vođenje praktičnih akcija radničke klase. U Hercegovini je postojalo potpuno jedinstvo u rukovođenju za cijelo vrijeme dok je trajao štrajk željezničara. Gojko Vuković, glavni organizator štrajka, iskusni borac i revolucionar, održavao je veze sa organizatorima štrajka u Hercegovini, dajući im uputstva i savjete za dalji rad i akcije. Takođe je koordinirao sa Ivanom Krndeljom u Sarajevu, članom Glavnog štrajkačkog odbora, jer su oba stupili u štrajk odlučni i s namjerom da se, koristeći se borbenim duhom i revolucionarnim raspoloženjem, radničkoj klasi pomogne da se izbori za svoje zahtjeve. Drugi su, umjerenim i kolebljivim stavom i shvatanjem da se nešto može postići molbama i rezolucijama, uveliko doprinijeli neuspjehu štrajka. U toku trajanja štrajka željezničara, prvi put je došlo do saradnje revolucionarnog dijela radničkog pokreta u Bosni i Hercegovini sa Zvonašima, odnosno sa njihovim Udruženjem željezničarskih službenika Srba, Hrvata i Slovenaca u Sarajevu. Borba za ostvarenje uticaja u sindikalnom pokretu između revolucionarne i reformističke struje prvi put se vidno ispoljila u Bosni i Hercegovini za vrijeme štrajka željezničara, što je doprinijelo i porazu štrajka.<sup>51)</sup>

<sup>50)</sup> ABiH, VŽSO, br. pov. 4113/1924, f, 114, 122.

<sup>51)</sup> Ibrahim Karabegović, *Radnički pokret u BiH, između revolucionarne i reformističke orijentacije 1909—1929*, Sarajevo, 1973, str. 176—177.