

Anka Vidovič-Miklavčič

## Klub železničarjev Jugoslovenske radikalne zajednice (JRZ) v Dravski banovini

### Uvod

V okviru vsedržavne Jugoslovenske radikalne zajednice (zveze), ki se je oblikovala v drugi polovici leta 1935, so se kmalu pričele ustanavljati njene posebne organizacije, imenovani odseki, sekcije in klubi. V mislih imamo mladinski odsek JRZ – Mladino JRZ,<sup>1</sup> študentski klub JRZ, imenovan Slovenski jug,<sup>2</sup> delavsko sekcijo JRZ – Jugoslovanski radnički savez – JUGORAS (Jugoslovansko delavsko zvezo). V Sloveniji je z Jugoslovansko delavsko zvezo sodelovala in se februarja 1939 tudi formalno vključila vanjo katoliška strokovna organizacija imenovana Zveza združenih delavcev (ZZD). Posebej je deloval na železnici politični Klub železničarjev JRZ,<sup>3</sup> ustanovljen sredi decembra 1937,<sup>4</sup> in na pošti Klub poštarjev JRZ, ustanovljen v začetku decembra 1938.<sup>5</sup>

JRZ je v okviru utiranja nacionalnega unitarizma in državnega centralizma videla vlogo nacionalne države predvsem v funkciji najvišjega regulatorja gospodarskih in socialnih razmer, ki naj bi v skupnem političnem sodelovanju zjel vse državljane. Za udejanjanje tega bi se morala združiti vsa narodna gibanja v državi, vsi deli jugoslovenske države in vse socialne ustanove. Gospodarska obnova ob načrtnem gospodarstvu in socialna reforma v državi naj bi pospešeno pripomogla k socialni pomiritvi. To pa bo možno šele tedaj, so govorili strankini voditelji, ko se bo uveljavilo načelo, da mora biti narod nosilec »reda, miru in napredka« in pa tedaj, ko se bo utrdilo zaupanje ljudi v javno upravo. S tega vidika bo potrebno izpopolniti in dopolniti gospodarske, stanovske organizacije in razne socialne ustanove, ki bodo privržene načrtnemu gospodarstvu in novi socialni miselnosti. Tako naravnani naj bi v prihodnosti bili sposobni urejati vse spore med delom in kapitalom in ohranjati socialni mir ter vzajemnost med stanovi.

V tem kontekstu bomo uvodoma opozorili na ustanovitev delavske sekcije JRZ 22. marca 1936 v Beogradu,<sup>6</sup> prva pod naslovom »Jugoslovenska zveza nacionalnih delavcev.«<sup>7</sup> Slovenski katoliški politični tisk jo je imenoval, ko je pisal o tem dogodku, le »delavska stanovska organizacija« pod okriljem JRZ. Zakaj, bo tekla beseda na drugem mestu. Na tem prvem »državnem delavskem« zborovanju je minister za socialno politiko in narodno zdravje Dragiša Cvetković naglasil, da sta za vsako politično akcijo najpomembnejša dva dejavnika, to sta mladina in delavstvo, zato ju je vodstvo stranke tudi med prvimi pritegnilo k organiziranemu gibanju. To novo gibanje ni le gibanje »skupine delavcev, temveč obči delavski pokret« v okviru stranke. Z novo delavsko organizacijo v okviru vsedržavne JRZ, ki je stranka »malega človeka,« si bo

<sup>1</sup> Več o tem Anka Vidovič-Miklavčič, Mladina Jugoslovenske radikalne zajednice (MJRZ) v Dravski banovini. Prispevki za novejšo zgodovino, XXXII, 1992, št. 1–2, str. 15–33.

<sup>2</sup> Anka Vidovič-Miklavčič, Slovenski Jug – Klub študentov JRZ, tipkopis 16 str. pri avtorici.

<sup>3</sup> Kratka predstavitev Kluba železničarjev JRZ je v knjigi Miroslav Stiplovšek, Prispevki za zgodovino sindikalnega gibanja na Slovenskem. Maribor 1989, str. 81 in Anka Vidovič-Miklavčič, Slovenski železničarji pod italijansko okupacijo v Ljubljanski pokrajini. Ljubljana 1980, str. 40.

<sup>4</sup> Slovenec (ponedeljski), X, 20. decembra 1937, št. 51.

<sup>5</sup> Slovenec (ponedeljski), XI, 5. decembra 1938, št. 49.

<sup>6</sup> Slovenec (ponedeljski), IX, 23. marca 1936, št. 12, JRZ in delavstvo.

<sup>7</sup> Delavska pravica, IX, 26. marca 1936. št. 12, Delavska sekcija JRZ ustanovljena.

delavstvo postopoma v okviru zakonitosti izboljšalo življenjske in delovne pogoje, pri čemer bodo vso pozornost posvetili vprašanju minimalnih plač, splošnemu zavarovanju za primer starosti, onemoglosti in bolezni.<sup>8</sup> Dr. Miha Krek pa je v govoru poudaril pomen pravkar ustanovljene delavske organizacije, ki da je »začetek novega delavskega pokreta« in da mora postati »apostol socialnega pouka.« Poleg delavskih organizacij, ki jih morajo voditi sami delavci, so potrebna socialna in prosvetna društva, v katerih bodo delavci dobili »socialno-politično literaturo« in »socialno-kulturno izobrazbo.« S takšnim »socialnim in gospodarskim šolanjem« naj bi delavci »imeli večji pregled nad posameznimi gospodarskimi pojavi ter na vso gospodarsko politiko.«<sup>9</sup> Na koncu govora je Krek pozval delavstvo, naj se postavi v bran proti marksistom in nasploh levičarskim elementom, ki »zastrupljajo naše delavstvo... Diktatura proletariata ali kateregakoli stanu je ravno tako socialna krivica, kakor diktatura kapitalistov. Našemu delavstvu pa diktatura ni potrebna.« Krek je še zatrdil, da bo »delavski pokret« v okviru JRZ koristil samo potrebam naše države in da nima »nobene zveze s kakšno internacionalo.« Zato mora biti »novodoben« delavec »dober nacionalist in patriot« in zavračati pomoč »izven meja naše države.«<sup>10</sup>

Seveda je krščanskosocialistična Delavska pravica v svojem tisku ves čas razkrivala »prisilno organiziranje delavstva« v okviru JRZ in pri tem kazala na dvojno vlogo prvakov slovenskega dela JRZ, ki so sodelovali pri ustanavljanju »novodobne« delavske organizacije v državnem merilu in pa novembra 1935 pri slovenski katoliški stanovsko-strokovni Zvezi združenih delavcev. Pri slednji so, objektivno piše Delavska pravica, duhovni očetje poudarjali »radikalni katolicizem,« ki pa je seveda v nasprotju z jugoslovanskim nacionalizmom. Program Zveze združenih delavcev je namreč odločno usmerjal njeno dejavnost k utiranju stanovske miselnosti in družbe na podlagi papeških okrožnic, zlasti Quadragesimo anno iz leta 1931. Torej je ZZZ, po sodbi Delavske pravice, po »svojem duhu internacionalna organizacija,« ki praviloma zavrača nacionalizem. ZZZ bi morala biti v tem smislu v nasprotju z JUGORAS-om, saj ta, ko vabi delavstvo v vsedrjavno delavsko organizacijo v okviru JRZ, poudarja predvsem nacionalno in ne versko čutenje, upošteva versko strpnost in vabi v organizacijo vse delavce ne glede na veroizpoved in svetovni nazor.<sup>11</sup> Toda resnici na ljubo je treba zapisati, da se je februarja 1939 ZZZ sporazumela za sodelovanje in »kot celota« postala član JUGORAS, da pa je imela bolj ali manj avtonomen položaj.<sup>12</sup> Dejansko je bila v svojem »narodnem in protimarksističnem gibanju« tesno povezana predvsem z banovinskim odborom JRZ v Dravski banovini, se pravi s slovenskim delom JRZ. Podoben položaj je imel tudi Klub železničarjev JRZ za Dravsko banovino. Tudi njihovi predstavniki niso hoteli sprejeti nobenih obvezujočih sklepov, ki jih je predlagal Klub železničarjev in brodarjev JRZ v Beogradu, marveč so izjavili, da je klub »samo posvetovalni odsek« banovinskega tajništva JRZ v Ljubljani.<sup>13</sup> Omenimo naj še, da je imela vsaka železniška direkcija svoj Klub železničarjev JRZ.

V teh uvodnih besedah, preden bomo obravnavali ustanovitev in delovanje Kluba železničarjev JRZ, ki je deloval v Dravski banovini oziroma na območju ljubljanske železniške direkcije, naj zapišemo, da so bili slovenski železničarji politično in sindikalno močno razcepljeni in organizirani v številnih strokovno-sindikalskih organizacijah in društvih.<sup>14</sup> Za naše obdobje in temo bomo predvsem omenili Prometno zvezo, ki je združevala krščansko misleče železničarje ob glasilu *Železničarski vestnik* (1926, 1927), zatem pa sprva v krščanskosocialistični Pravici, 1928 preimenovani v Delavsko pravico. V prvi polovici dvajsetih let je bila Prometna zveza še dokaj

<sup>8</sup> Slovenec (ponedeljski), IX, 23. marca 1936, št. 12.

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> Primerjaj Delavska pravica, IX, 2. aprila 1936, št. 13; ibidem, XIII, 27. junija 1940, št. 27.

<sup>12</sup> Primerjaj Slovenski delavec, III, 4. februarja 1939, št. 6; ibidem, 11. februarja 1939, št. 7; Domoljub, LII, 8. februarja 1939, št. 6.

<sup>13</sup> Slovenski železničar, II, 1. februarja 1940, št. 2.

<sup>14</sup> Več o tem Miroslav Stiplovšek, Razmah strokovnega sindikalnega gibanja na Slovenskem 1918–1922, Ljubljana 1979; isti avtor, Prispevki za zgodovino sindikalnega gibanja na Slovenskem, Maribor 1989.

številčna, leta 1925 pa so se posamezniki in skupina Prometne zveze v Ljubljani pridružili razredni strokovni organizaciji Združeni zvezi železničarjev Jugoslavije (Ujedinjenemu savezu železničara Jugoslavije), kar je povzročilo likvidacijo Prometne zveze v Ljubljani in so svoj sedež prenesli v Maribor.<sup>15</sup> Pod režimom JNS je bila krščanskosocialistična organizacija železničarjev razpuščena, vendar so se njeni privrženci zbirali v »Železničarski osek« v okviru JSZ.<sup>16</sup> Toda večji del prejšnjega članstva je pristopil k na novo ustanovljenemu Klubu železničarjev JRZ.

Druga dokaj množična organizacija je delovala pod imenom Združenje jugoslovanskih narodnih železničarjev (Udruženje jugoslovenskih nacionalnih železničara – UJNŽ). Oblikovala se je 1919 v državnem merilu z združitvijo nacionalnih železničarskih organizacij. V Sloveniji delujoča Zveza jugoslovanskih železničarjev se je v letih 1923/24 preoblikovala kot pokrajinska organizacija UJNŽ.<sup>17</sup> V UJNŽ, ki je zajemala članstvo iz liberalno-unitarnega tabora, so se 1926 vključili še državni uslužbenci pomorske uprave-brodarji, v Sloveniji pa je kot oblastna organizacija tedaj Udruženje jugoslovenskih nacionalnih železničara i brodarar (UJNŽB) vključevala predvsem železniško uradništvo, ki je imelo v železniških upravah pomembna vodstvena mesta pa tudi višje kvalificirano osebje iz kategorije zvaničnikov. Oblastna organizacija UJNŽB je imela svoj sedež v Ljubljani in razmeroma gosto mrežo podružnic, njeno glasilo je bilo sprva Jugoslovanski železničar, kasneje Glasnik železničara i brodarar. Bila je naklonjena železniškim upravam in osrednjim vladnim ustanovam v Beogradu.<sup>18</sup>

Socialistično in komunistično usmerjeni železničarji pa so se po številnih shodih, združevalnih konferencah in političnih akcijah novembra 1925 združili v Združeni zvezi železničarjev Jugoslavije (Ujedinjeni savez železničara Jugoslavije) z glasilom Ujedinjeni železničar. Leta 1928 je šela v Sloveniji okoli 3500 članov. Kot razredno strokovna organizacija je v Sloveniji v letih 1925 do 1933 vodila protestna zborovanja, shode in ostre intervencije za obrambo starih in za doseg novih pravic. Leta 1933 jo je oblast prepovedala, poslej so delovali v zaupniški mreži ob glasilu Ujedinjeni železničar, s podnaslovom Neodvisno glasilo železničarjev, upokojencev in transportnega osebja, ki je izhajalo do aprila 1941.<sup>19</sup> Leta 1938 so skušali na ustanovnem kongresu v Ljubljani člani razrednih strokovnih organizacij legalno oživiti njihovo delovanje, tedaj pod imenom Strokovno društvo delavcev državnih prometnih ustanov, vendar jim je ministrstvo za promet zavlačevalo odobritev pravil.<sup>20</sup> Ob tem ne gre prezreti, da so se nekateri posamezniki pa tudi skupine iz razpuščene Združene zveze železničarjev Jugoslavije vključevali v druge strokovne organizacije, kot so UJNŽB pa tudi v na novo ustanovljena krajevna poverjenišтва Kluba železničarjev JRZ.

### Ustanovitev in vloga Kluba železničarjev JRZ

Spremenjen politični položaj od srede leta 1935, padec režima JNS in vzpostavitev vlade Stojadinović-Korošec-Spaho, je deloma vplival tudi na usmerjenost, organiziranost in delovanje železničarjev, tako v državi kot v Sloveniji. Z vstopom Slovenske ljudske stranke (SLS) v Stojadinovićevo vlado in v novo državno politično stranko JRZ, ki je obljubljala perspektivo svobodnejšega političnega življenja na eni strani, na drugi pa socialnopolitične spremembe v prid »malega človeka,« so se namreč dotaknili tudi avtonomije strokovno-sindikalnih organizacij, ki naj bi poslej vse bolj postajale instrument programa in režima JRZ. Svobodne sindikate so ovirali

<sup>15</sup> Jugoslovanski železničar, XVII, 7. julija 1927, št. 5; primerjaj tudi Anka Vidovič-Miklavčič, Slovenski železničarji pod italijansko okupacijo v Ljubljanski pokrajini 1941–1943, Ljubljana 1980, str. 35, 36, 37, in opomba 25 v tem poglavju.

<sup>16</sup> Delavska pravica, IX, 10. junija 1936, št. 28.

<sup>17</sup> Miroslav Stiplovšek, Prispevki za zgodovino sindikalnega gibanja na Slovenskem. Od začetkov strokovnega gibanja do Enotnih sindikatov Slovenije (1868–1945). Maribor 1989, str. 53–54.

<sup>18</sup> Anka Vidovič-Miklavčič, Slovenski železničarji, cit. delo, str. 35, 36.

<sup>19</sup> Ibidem, str. 39.

<sup>20</sup> Miroslav Stiplovšek, Prispevki za zgodovino sindikalnega gibanja na Slovenskem, str. 80.

pri njihovem delovanju in s propagando usmerjali delavstvo v t. i. »prisilne sindikate,« kot jih je imenovala opozicija.

Da bi se v Sloveniji pospešeno oživilo politično življenje, so se po progasu JRZ 12. septembra 1935 vse bolj vrstili »ljudski tabori« in shodi privržencev dr. Antona Korošca. Na njih so govorili veljaki bivše SLS o programu državne JRZ ter o potrebi ustanavljanja strankinih organizacij. Pri tem so govorniki kaj radi naglašali napake prejšnjega režima Jugoslovanske nacionalne stranke (JNS) in obljubljali z novo vlado dr. Milana Stojadinovića sanacijo socialno-gospodarskih, političnih in kulturno-prosvetnih razmer v državi. V tem smislu so se med drugim tudi pomudili pri socialnih razmerah državnih uslužbencev, še posebej pri železniških (uradnikih, zvaničnikih in služiteljih), in nasploh položaju železničarjev in železnic na Slovenskem. Po drugi strani pa so se prizadeti sloji v hudih stiskah z zaupanjem obračali na posamezne predstavnike vlade. Kot primer bomo omenili pismo progovnih delavcev, ki ga je Slovenec objavil 29. septembra 1935. V njem so »v imenu človeškega dostojanstva in človeških pravic« progovni delavci prosili in pozivali notranjega ministra dr. A. Korošca, prometnega ministra dr. M. Spaha in ministra dr. M. Kreka, naj se zavzamejo zanje, vlada pa jim naj zlasti povrne 10 procentov, odvzetih od že tako nizkih prejemkov, sicer bodo »še nadalje hirali v obupnem stanju.«<sup>21</sup> Poleg tega so še pred formalno ustanovitvijo Kluba železničarjev JRZ, ki je zajemal članstvo v Dravski banovini, posamezna, že ustanovljena krajevna poverjeništa Kluba pošiljala vladi svoje spomenice. Navedli bomo spomenico poverjeništa Kluba železničarjev JRZ v Mariboru, ki je bilo sicer dejansko ustanovljeno 8. marca 1936, vendar je že 6. marca, kot navaja Slovenec, v poslani spomenici prosilo naslednje: v okviru nameravane delne spremembe v potniškem oddelku kontrole dohodkov v Beogradu naj se premesti del oddelka v Maribor, kjer je že nekdanje deloval in kjer so že pripravljene ustrezni prostori. S tem bi se vrnilo uradništvo slovenske narodnosti v Maribor, hkrati pa bi se odpravila centralizacija te službe. Saj prav Maribor sodi, bolj kot druga železniška križišča, po geografski legi v izvoznem in uvoznem prometu med pomembna železniška križišča v državi.<sup>22</sup> V drugi spomenici so opozarjali na krivične premije, ki so jih izplačevali znatno nižje v primerjavi z železniškimi delavnicami v Nišu ali Zagrebu. Obenem so tudi zahtevali razpis vseh obratnih zaupnikov, ki bodo »tolmačili želje delavstva pri upravi delavnic,« nadalje letne dopuste za stalne delavce s pripadajočimi dnevniciami. Tako kot druge železniške delavnice, ki pripadajo ustreznim direkcijam, naj se tudi mariborske delavnice dodelijo ljubljanski železniški direkciji, kar bi bilo v korist vsem delavcem in uslužbencem. Znova so poudarili, da so proti premestitvi mariborskih železniških delavnic v Kraljevo, »kar se zadnje čase od neke strani forsira.«<sup>23</sup> Sredi oktobra 1936 so delegati poverjeništa Kluba železničarjev JRZ Ljubljana (ki pa še ni bil formalno ustanovljen) obiskali v Beogradu dr. Korošca in dr. Kreka. V izročeni spomenici so med drugim opozorili na stiske delavstva v gradbeni stroki, sistematično naj se reši nastavev prometno-komercialnega osebja »zaradi izvršene redukcije osebja še pod JNS režimi.«<sup>24</sup>

Sočasno je veliko intervencij opravila nacionalno usmerjena strokovna organizacija Udruženje jugoslovenskih nacionalnih železničara i brodarar, o čemer je korektno pisal tudi katoliški politični tisk, zlasti Slovenec in Slovenski dom. Toda po sodbi slovenskega dela JRZ je ob dejstvu, da je bila večina članstva UJNŽB privržena Jugoslovanski nacionalni stranki (JNS) in s tem pripadala taboru »desničarskih sil,« le krepila pozicije državnega unitarizma in predvsem širila »fašistično ideologijo.« Ker pa je, po pisanju katoliškega tiska, JRZ odločno odklanjala ne le komunizem, marveč tudi »fašistične režime JNS,« je nova vsedrjavna stranka vabila v svoje vrste vse tiste, ki hočejo pozitivno sodelovati na temelju programa JRZ in zlasti podpirati »obnovo svobodnega političnega življenja.«<sup>25</sup>

<sup>21</sup> Slovenec, LXIII, 29. septembra 1935, št. 224 a.

<sup>22</sup> Slovenec, LXIV, 7. marca 1936, št. 56.

<sup>23</sup> Slovenec (ponedeljski), IX, 4. maja 1936, št. 18.

<sup>24</sup> Slovenec, LXIV, 16. oktobra 1936, št. 238; primerjaj Slovenski dom, I, 22. oktobra 1936, št. 242; Slovenec, LXIV, 17. oktobra 1936, št. 239.

Četudi se je vodstvo ljubljanskega oblastnega odbora UJNŽB obračalo v svojih intervencijah tudi na notranjega ministra dr. A. Korošca, tako 1. avgusta 1937 o nakazilih naknadnih kreditov za progovne delavce v ljubljanski železniški direkciji,<sup>26</sup> so pošiljala svoje spomenice, kot smo že omenili, tudi komaj ustanovljena poverjeništva Kluba železničarjev JRZ. Še več, v svojem delovanju so iskali zaslombo pri beograjskem centralnem Klubu železničarjev in brodarjev JRZ. Kmalu po 18. državnem kongresu UJNŽB, julija 1936 v Ljubljani, o katerem je katoliški politični tisk obširno poročal, tako o poteku kot o vsebini sprejete resolucije,<sup>27</sup> sta se namreč mudila člana pripravljalnega odbora poverjeništva Kluba železničarjev JRZ Ljubljana pri ministru dr. M. Kreku. Seznanila sta ga s perečimi problemi slovenskih železničarjev in ga v imenu Kluba prosila za moralno pomoč pri njihovem delu.<sup>28</sup> Ljubljanska zastopnika sta zatem še navezala stike z beograjskim Klubom železničarjev in brodarjev JRZ, katerega predsednik je postal Dušan Trifković (Stojadinovičev človek), ki je bil hkrati eden od treh sekretarjev ožjega Glavnega odbora JRZ.<sup>29</sup> Ljubljanska zastopnika sta izvedela, da je poslovnik že odobril Glavni odbor JRZ in da bo veljal za vso državo. S tem, je Slovenec ob koncu poročila naglasil, da je rešeno pereče vprašanje organiziranja železničarjev v okviru stranke »in dano zagotovilo, da bo stranka JRZ reševala vsa železničarska in železniška vprašanja z vso potrebno in stroki odgovarjajočo vestnostjo.«<sup>30</sup> S tem so seveda posredno javno razglasili nezaupnico UJNŽB in njenemu reševanju socialno-gospodarskih zahtev slovenskih železničarjev.

Zadržani odnosi in nerazpoloženje privržencev dr. A. Korošca in s tem slovenskega dela JRZ do UJNŽB se je še bolj pokazalo na ustanovnem občnem zboru poverjeništva Kluba železničarjev JRZ Ljubljana 12. decembra 1937. Slovenec je že naslednji dan zapisal, da so se tisti slovenski železničarji, ki sledijo politiki dr. Korošca odločili, da »gredo na nova pota.« Ker je stranka JRZ – stranka vseh stanov, morajo to dejstvo upoštevati tudi železničarji. Tako naj bi se po pisanju Slovenca od spodaj ustanovil omenjeni klub, ki ima značaj politične organizacije. Toda s tem, je poudarjeno, ne nasprotujejo strokovnim organizacijam, četudi je namen kluba, da »se borimo za cilje slovenskih železničarjev in slovenskih železnic tudi mimo strokovnih organizacij neposredno v stikih s pravimi voditelji slovenskega naroda.«<sup>31</sup> V tem smislu je Ciril Ponikvar poudaril, da nekatere »navidezno strokovne organizacije sicer licitirajo s svojimi demagoškimi zahtevami, toda te zahteve železničarskemu stanu le škodujejo.«<sup>32</sup>

Novi temelji za organizirano delovanje slovenskih železničarjev – privržencev stranke JRZ, so bili slednjič dani z ustanovnim občnim zborom Kluba železničarjev JRZ za ljubljansko železniško direkcijo 19. decembra 1937 v Ljubljani. Predtem pa je potekala »velika manifestacija« slovenskih železničarjev za omenjeno stranko. V pozdravnem govoru je dr. Miha Krek, podpredsednik JRZ za Dravsko banovino, povedal, da je vlada vložila zadnji dve leti veliko sredstev za železnice in za sam položaj železničarjev. Ob sklepu svojega govora pa je obljubil na novo ustanovljenemu Klubu vso pomoč banovinskega tajništva JRZ, ki bo v prihodnje intenzivneje sodelovalo pri uveljavljanju pravic železničarjev.<sup>33</sup>

Omenjenega občnega zbora so se udeležili delegati že ustanovljenih poverjeništev. Po sprejemu poslovnika, ki je bil prirejen po strankinem statutu, in izvolitvi prvega banovinskega odbora Kluba, katerega predsednik je bil nekdanji član Prometne zveze Pavle Masič, je prvi podpredsednik Ciril Ponikvar obširneje spregovoril o vlogi Kluba in njegovih nalogah. V govoru je Ponikvar po uvodnem obračunu »z raznimi demagogi« iz vrst režima JNS in marksističnih

<sup>25</sup> Slovenec, LXIV, 31. maja 1936, št. 124 a.

<sup>26</sup> Slovenski dom, I, 6. avgusta 1936, št. 178.

<sup>27</sup> Slovenec, LXIV, 12. julija 1936, št. 157; Slovenski dom, I, 13. julija 1936, št. 157.

<sup>28</sup> Slovenec, LXIV, 24. julija 1936, št. 167 a.

<sup>29</sup> Ibidem; primerjaj Todor Stojkov, Vlada Milana Stojadinovića (1935–1937), Beograd 1985, str. 153.

<sup>30</sup> Slovenec, LXIV, 24. julija 1936, št. 167 a.

<sup>31</sup> Slovenec (ponedeljski), X, 13. decembra 1937, št. 50.

<sup>32</sup> Ibidem.

<sup>33</sup> Slovenec (ponedeljski), X, 20. decembra 1937, št. 51.

voditelj dejal, da je Stojadinovičeva vlada uspela dvigniti gopodarstvo in promet, četudi je podcedovala od prejšnjih režimov »prazne in izropane blagajne.« Vodstvo Kluba si bo močno prizadevalo reševati najbolj pereča vprašanja položaj železniškega delavstva, ki ima še vedno značaj industrijskega nestalnega delavstva. Zato so razni predstavniki Kluba še pred njegovo formalno ustanovitvijo pošiljali vladi »mnogo predlogov« za izboljšanje njihovega položaja. Predsednik Pavle Masič pa je v govoru poudaril, da se težkoče ne morejo odpraviti kar čez noč. Med pomembnejšimi zahtevami je navedel zahtevo po avtonomiji železniških uprav in da se železniški proračun sestavi tako, da ne bodo železniške uprave vselej odvisne od osrednje uprave, kar bi v prihodnje odpravilo »stalne borbe« za nove kredite. Glede položaja železniških delavcev pa je zahteval, da mora slovenski železniški delavec dobiti položaj stalnega oziroma poklicnega delavca, ne pa da se ga izenačuje z delavcem na jugu, kjer je njegovo delo le priložnostni zaslužek za kmeta. Sezonski delavci naj bodo namreč le tisti, ki so zaposleni pri večjih obnovitvenih delih.<sup>34</sup>

Klub železničarjev JRZ za ljubljansko železniško direkcijo je združeval politično opredeljene železničarje, ki so sledili slovenskemu delu JRZ in bili v pretežni meri katoliško usmerjeni. Bolj ali manj zvesti strankini politiki so po eni plati zavračali krščanski socializem in po drugi marksizem in s tem tudi razredni boj. Vodstvo Kluba je bilo tesno povezano z banovinskim tajništvom JRZ v Ljubljani, sprva s tajnikom (klerikom) Matejem Tomazinom, ki je z nasveti in vsestransko podporo veliko prispeval k ustanovitvi in delovanju Kluba. Z njegovo smrtjo junija 1939 pa so, kot je zapisal Slovenski železničar, izgubili svojega »nenadomestljivega sodelavca.«<sup>35</sup> M. Tomazina je nasledil član akademskega kluba Straža Franc Casar. Omenjena tajnika banovinskega odbora JRZ in zlasti strankini prvaki so se vsako leto udeleževali občnega zbora, v razgovorih so posebej pojasnjevali delo vlade in prometnega ministrstva, notranjepolitični položaj v državi, ocenjevali uspešnost Kluba v stanovsko-strokovnem delu itd.

Dobro leto po ustanovitvi Kluba je bilo na občnem zboru 8. januarja 1939, kot je zapisal Slovenec, poudarjeno, da so železničarji med prvimi stanovi, ki so se organizirali v okviru stranke. Po vsej Sloveniji so razvili »živahno delo« in združili »zelo velik del« slovenskih železničarjev, predvsem pa je Klub postal »vodilen in odločujoč« dejavnik v reševanju vprašanj, ki zadevajo politične, stanovske in strokovne interese železničarjev. Dejansko se je Klub v tako kratkem času približal organiziranosti, manj pa uspešnosti Udruženja jugoslovenskih nacionalnih železničara i brodarar, ki je imelo kot oblastna organizacija v Sloveniji v letu 1938 24 poverjeništev s 3987 člani,<sup>36</sup> medtem ko je Klub železničarjev JRZ imel 21 poverjeništev in 2025 članov,<sup>37</sup> v začetku leta 1940 pa 28 poverjeništev in 2822 članov.<sup>38</sup>

Na vprašanje, kje so delovala poverjenišтва Kluba, bomo iz zbranih podatkov v tisku slovenskega dela JRZ v ilustracijo navedli naslednje kraje. Najprej naj zapišemo ugotovitev, da je bilo največ poverjeništev ustanovljenih v letih 1937–1939, zelo redka pa v letih 1940 in 1941. Delovala so v Logatcu, Ljubljani, na Jesenicah, v Bohinjski Bistrici, Zidanem mostu, Celju, Rogatcu, Čakovcu (do konca leta 1939 je spadal k železniški direkciji v Ljubljani, zatem pa v Zagrebu), Novem mestu, Mariboru-Studencih, Rušah, Kranju, Zalogu, Litiji, Laškem, Ribnici na Dolenjskem, na Prevaljah, v Pragerskem, Poljčanah, Ljutomeru, Borovnici, na Rakeku, v Grosupljem, Murski Soboti, Dobovi in Metliki. Slednje poverjenišтво se je ustanovilo šele 5. marca 1941. Proti koncu obravnavanega obdobja je v smislu sklepa seje upravnega odbora Kluba prenehalo delovati poverjenišтво v Grosupljem, članstvo pa se je vključilo v sosednji dve, medtem ko se je poverjenišтво Maribor-Studenci razpustilo »zaradi pomanjkanja idejnih delavcev in dobre volje.« Na zadnjem občnem zboru Kluba železničarjev JRZ 26. januarja 1941 so ugotavljali, da je delujočih 26 poverjeništev s 3109 člani. Članstva bi bilo več, toda hkrati so poročali, da je 45 članov izstopilo, 489 članov je bilo črtanih, med njimi so bili upokoјenci in pa pretežno sezonski

<sup>34</sup> Ibidem.

<sup>35</sup> Slovenski železničar, I, 1. julija 1939, št. 4.

<sup>36</sup> Glasnik železničara i brodarar, XV, 1. junija 1938, št. 11.

<sup>37</sup> Slovenec (ponedeljski), XII, 9. januarja 1939, št. 2.

<sup>38</sup> Slovenski železničar, II, 1. februarja 1940, št. 2.

delavci, ki jim je prenehalo delovno razmerje na železnici. Črtani so bili tudi tisti člani, ki niso plačevali članarine, 15 članov je umrlo in 8 članov je bilo dodeljeno drugim direkcijam.<sup>39</sup> Delovanje Kluba za zadnje poslovno leto je izpričano s sprejetimi 1716 in odposlanimi 1967 dopisi ter s 17 okrožnicami.<sup>40</sup> Na omenjenem zadnjem občnem zboru je dr. F. Kulovec, že kot Korošček naslednik, pozival, da je še vedno med poglavitnimi nalogami Kluba pridobivanje novega članstva. Kolikšen del železničarjev je torej bil organiziran v JRZ? Glede na to, da je bilo aprila 1941 zaposlenih v Sloveniji 14.357 železničarjev (delavcev in uslužbencev),<sup>41</sup> članstva JRZ pa 3109, ugotavljamo, da veliko manj kot ena četrtnina.

S 1. aprilom 1939 je pričel izhajati Slovenski železničar s podnaslovom Vestnik Kluba železničarjev JRZ. List je kot mesečnik, v letu 1941 pa kot polmesečnik, izdajal konzorcij v sestavi Pavle Masič, Franc Hvastja, Josip Jošt, Rudolf Golobič, Miro Bertoncej, Alojz Erjavec in Viktor Cimerman, osebe, ki so aktivno delovale v vodstvenih organih Kluba. Vestnik je tiskala misijonska tiskarna v Grobljah in je izhajal do 1. aprila 1941. V tajniškem poročilu na občnem zboru 28. januarja 1940 je navedeno, da je mesečnik izhajal v 3100 izvodih,<sup>42</sup> na občnem zboru 26. januarja 1941 pa v 3300 izvodih.<sup>43</sup>

Vodstvo Kluba je večkrat poudarjalo, da so se železničarji organizirali v okviru tiste politične stranke, v kateri je organizirana velika večina slovenskega naroda, to je v stranki JRZ. S tem bodo tudi mnogo bolje predstavili svoje težnje in zahteve odločujočim osebam v državnem vodstvu. Seveda se postavlja vprašanje, katere kategorije železničarjev po strokovni izobrazbi so se največ vključevale v Klub. Slovenski železničar je večkrat pisal, da je Klub zajel »vse sloje železničarskega stanu,« predvsem pa »našega malega človeka: delavca, dnevničarja, zvaničnika in služitelja,« pa tudi uradništvo, ki »usmerja gibanje.«<sup>44</sup> Vodstvo Kluba, katerega člani so bili v obravnavanem obdobju z malimi spremembami isti, je prek svojega glasila poročalo o organizacijskih vesteh in delovanju nekaterih podružnic, seznanjalo s smernicami državne politike, posebej stranke JRZ, in pa zlasti z delovanjem Kluba na stanovsko-strokovnem področju. Da pa je Klub nasploh mogel uspešno delovati, so na občnem zboru januarja 1940 posebej poudarjali, da gre zasluga dr. A. Korošču, ki je »Klub ponovno materialno podprl,« veliko razumevanja pa so pokazali tudi glavni tajnik JRZ v Dravski banovini dr. Fran Kulovec, dr. Miha Krek in Franc Smodej.

Dne 6. novembra 1938 je bila v Beogradu v državnem merilu glavna skupščina klubov železničarjev in brodarjev JRZ. Iz Slovenije so se je udeležili trije delegati. Po razpravi o političnih razmerah v državi in posebej položaju železnic in železničarjev ter brodarjev, so sprejeli resolucijo, ki so jo poslali vodstvu stranke. Poleg drugih je bil na volitvah novega vodstva centralnega Kluba izvoljen iz Ljubljane Pavle Masič. Slovenec je v poročilu o omenjeni skupščini zapisal, da je bila izraz »pravilnega razumevanja programa JRZ« in da bodo na bližnjih skupščinskih volitvah glasovali za listo dr. M. Stojadinovića.<sup>45</sup>

Klub je v Sloveniji v okviru predvolilnih priprav za skupščinske volitve 1938 imel poleg strankinih shodov in propagandnih akcij še svoje »članske sestanke« poverjeništev, povezane s predvolilnimi govori.<sup>46</sup> Na listi dr. M. Stojadinovića (JRZ) so bili 11. decembra 1938 izvoljeni naslednji železničarji: v okraju Ljubljana mesto kandidat Pavle Masič, v okraju Maribor levi breg

<sup>39</sup> Slovenski železničar, III, 1. februarja 1941, št. 3.

<sup>40</sup> Ibidem.

<sup>41</sup> Arhiv Slovenskih železnic. (Splošni del), Dopis direkcije Ljubljana banu in Narodnemu svetu za Slovenijo z dne 18. aprila 1941.

<sup>42</sup> Slovenski železničar, II, 1. februarja 1940, št. 2.

<sup>43</sup> Slovenski železničar, III, 1. februarja 1941, št. 3.

<sup>44</sup> Primerjaj Slovenski železničar, II, 1. februarja 1940, št. 2.

<sup>45</sup> Slovenec, LXVI, 10. novembra 1938, št. 259 a.

<sup>46</sup> Slovenec (ponedeljski), XI, 14. novembra 1938, št. 46; Slovenec, LXVI, 15. november 1938, št. 263; ibidem, 17. novembra 1938, št. 265; ibidem, 18. novembra 1938, št. 266; ibidem, 24. novembra 1938, št. 271; ibidem (ponedeljski) XI, 28. novembra 1938, št. 48; Slovenec, LXVI, 3. decembra 1938, št. 278; ibidem, 6. decembra 1938, št. 280.

kot namestnik Josip Ferk in v okraju Maribor desni breg kot namestnik Ivan Wurzinger. Klub naj bi, po pisanju Slovenskega železničarja, dobil posebno priznanje stranke JRZ.<sup>47</sup>

Kakšne uspehe je imel Klub v reševanju socialno-gospodarskih vprašanj glede na to, da je imel zaščito vladne stranke JRZ? Kot zastopnik in hkrati posrednik med slovenskimi železničarji in vodstvom stranke ter vlado in njenimi organi je v prvem letu predvsem posvetil pozornost organizacijskemu razvoju poverjeništev, idejni usmeritvi in trdnější povezanosti med bazo in vodstvom. Sicer pa se je vodstvo Kluba ubadalo z vprašanji, ki so obstajala še pred njegovo ustanovitvijo. Ta so bila: poprava osnovnih prejemkov, ki se je vlekla že od aprila 1927, ko je bila izvedena prva splošna redukcija v proračunskem letu 1927/28 in so se prejemki znižali tudi do 10%. Poleg uvedbe različnih odtegljajev je to še zmanjševalo osnovne prejemke. Od zime 1927/28 so začeli uvajati »brezplačni dopust,« kar je najprej zadelo progovno-vzdrževalno osebje, zatem pa tudi osebje v kurilnicah. V Sloveniji je trajal od tri do šest dni v mesecu. Temu so se pridružile tudi redukcije premij v delavnicah za popravilo voznih sredstev in drugih železniških naprav, potem ko so uvedli nove časovne normative in znižali osnove, s čimer so zmanjšali dotedanjo višino premij za 50%. Ponekod se je zmanjševal tudi osemurni delavnik na šest ali sedem ur. Nov delavski pravilnik 1934, ki je bil v veljavi do 1937, tudi ni prinesel zadovoljive rešitve. Znova je železniške delavce pri prejemkih prizadel za 10%, medtem ko so bile železniškemu uradništvu jeseni 1935 zmanjšani prejemki od 3,5 do 10%. Poleg tega je ves čas primanjkovalo prometnega osebja, tako da je bilo delo na železnici skrajno otežkočeno. Neurejen položaj so imeli upokojeanci, potem ko jim je prenehala delovna doba, niso dobili ne pokojnine, ne drugih sredstev za preživetje, četudi so plačevali pokojninsko zavarovanje. Vsakoletna razdelitev državnega proračuna je mačehovsko obravnavala ljubljansko železniško direkcijo, s čimer ta ni dobila zagotovila za nujna gradbena dela na železniških progah v Sloveniji, da naštejemo morda najbolj pereča vprašanja.

Vrstile so se številne intervencije v Beogradu, ne le članov Kluba, marveč tudi slovenskih poslancev. Pavle Masič je kot predsednik Kluba železničarjev JRZ za ljubljansko železniško direkcijo in hkrati narodni poslanec npr. 1939 v poročilu med drugim navajal, da ima po ugotovitvah zdravnikov v železniških ambulantah veliko železničarjev jetiko, ker so zaradi preobremenjenosti in podhranjenosti zboleli, in da izda železniški bolniški fond 50 milijonov din za zdravljenje. Poleg tega primanjkuje najmanj 2000 delovnih mest, kar otežuje ljubljanski železniški direkciji opravljanje rednega prometa.<sup>48</sup>

Ko je bil septembra 1939 objavljen nov Pravilnik o delavcih državnih prometnih ustanov,<sup>49</sup> je vodstvo Kluba železničarjev JRZ ogorčeno ugotavljalo, da prometno ministrstvo ni upoštevalo njihovih predlogov in popravkov. Zato so slovenski poslanci JRZ, ki sta jih vodila Alojzij Mihečič in Pavle Masič posredovali v Beogradu pri ustreznih vladnih organih. Poleg tega so na seji 1. avgusta istega leta zahtevali, da se uveljavljanje pravilnika odloži do novega sprejetja finančnega zakona. Poslali so tudi spomenico prometnemu ministrstvu, vendar se je nov pravilnik, z nekaj izjemami, kmalu začel uveljavljati na škodo najnižjih kategorij železničarjev.

Že prej, zlasti pa z ustanovitvijo Banovine Hrvatske, ko so železničarji pričakovali tudi slovensko banovino, se je Klub osredotočil na zahtevo po finančni decentralizaciji bolniških fondov, s čimer naj bi dosegli čimprej avtonomno oblastno upravo omenjenega fonda. Na glavni skupščini bolniškega fonda marca 1939 v Beogradu so sprejeli nekatere ugodne sklepe. Med drugim so zagotovili finančna sredstva za zidavo depandanse na Golniku, v Mariboru pa je bila načrtovana podružnica centralne ambulante za vse proge, ki gravitirajo proti Mariboru.<sup>50</sup> Omenimo naj, da se je Klub na volitvah v oblastno skupščino bolniškega fonda, ki so potekale na podlagi odloka ministra za promet z dne 1. avgusta 1940, opredelil za koalicijsko listo, ki je zmagala s 5534 glasovi proti listi UJNŽB s 3742 glasovi.<sup>51</sup>

<sup>47</sup> Slovenski železničar, I, 1. aprila 1939, št. 1.

<sup>48</sup> Slovenski železničar, I, 1. aprila 1939, št. 1.

<sup>49</sup> Službene novine Kraljevine Jugoslavije, XXI, 11. julija 1939, št. 154.

<sup>50</sup> Slovenski železničar, II, 1. februarja 1940, št. 2.

<sup>51</sup> Slovenski železničar, III, 1. februarja 1941, št. 3.



Nekaj izboljšav so tudi dosegli, ko so v proračunskem letu 1939/40 slednjič rešili vprašanje izplačevanja pokojnin 400 železniškim upokojencem, saj so nekateri ostali brez rednih sredstev že od 1937 leta.<sup>52</sup> Splošno negodovanje pa je prinesla uredba o zavarovanju državnega prometnega osebja za primer bolezni, poroda, pogreba in nezgode, objavljena 25. decembra 1940.<sup>53</sup> Četudi je Klub sodeloval pri redigiranju osnutka in obenem poslal spomenico prometnemu ministrstvu, so ugotavljali, da so bili predlogi le malo upoštevani in zato izboljšave nične.

Seveda sta Ujedinjeni železničar, katerega naročniki so bili privrženi razrednim (svobodnim) sindikatom v okviru URSSJ, kot tudi Glasnik železničara i brodara, glasilo UJNŽB, kritično spremljala delovanje Kluba in marsikatero »uspehe« pripisovala dejavnosti lastne organizacije.

Sicer pa je vodstvo Kluba glede na okoliščine druge svetovne vojne in racionalizacije v državi vse teže reševalo zastavljene naloge. Slovenski železničar je takole bodril svoje bralce: »Poudariti moramo..., da živimo v hudih časih, da je treba borbe in skrajnih naporov, da se izboljšujejo naše gmotne razmere.«<sup>54</sup>

Vodstvo Kluba je še tik pred aprilskim zlomom pozivalo železničarje, naj se vključujejo v železničarsko organizacijo JRZ, kajti »čim močnejši bo naš Klub, tembolj bo upoštevan.«<sup>55</sup>

Ob vsem tem ugotavljamo, da je Klub železničarjev JRZ v Dravski banovini v svoji politični propagandi dokaj uspel zajeti in usmerjati železničarje na program vsedržavne stranke JRZ. Veliko manj pa je imel kompetenc oziroma uspeha (prek strankinih prvkov in vladnih organov) pri reševanju gmotnega položaja slovenskih železničarjev. Ostaja dejstvo, da je bil Klub orodje stranke JRZ, ki je podredila socialno-ekonomske zahteve delavcev in uslužbencev strankini in državni politiki oziroma vsem tistim strukturam, ki so z vidika dolgoročnejših socialnih reform delovale za skladnost kapitala in dela.

#### Zusammenfassung

### Der Klub der Eisenbahner der Jugoslovenska radikalna zajednica (JRZ)

Anka Vidovič-Miklavčič

Der vorliegende Beitrag ist Bestandteil der Erforschung der Organisationen der Jugoslovenska radikalna zajednica (JRZ; Jugoslawische Radikale Union) des Draubanats. Der Klub der Eisenbahner der JRZ wurde am 19. Dezember 1937 in Ljubljana gegründet und umfaßte mit Ortsgruppen Eisenbahner des Draubanats bzw. des Gebiets der Eisenbahndirektion Ljubljana. Ortsgruppen wurden in den Jahren 1936–1939, die meisten davon in den Jahren 1937–1939 gegründet. Im Jahre 1938 zählte der Klub der Eisenbahner der JRZ 19 Ortsgruppen und gut 2800 Mitglieder, im Februar 1941 26 Ortsgruppen und 3100 Mitglieder. Wenn man in Rechnung stellt, daß im April 1941 bei der Eisenbahn des Draubanats 14.357 Eisenbahner (Arbeiter und Angestellte) angestellt waren, dann gehörte der Organisation der JRZ weniger als ein Viertel der Eisenbahner an.

Der Rolle des Klubs bestand vor allem darin, möglichst viele Eisenbahner in der gesamtstaatlichen JRZ zu erfassen und »einer modernen Arbeiterbewegung« im Rahmen des Parteiprogramms den Weg zu ebnen. Dies bedeutete die Negation der freien Gewerkschaften und die Ablehnung des Klassenkampfes bzw. des Marxismus und Bolschewismus. Der Klub der Eisenbahner der JRZ gab in den Jahren 1939–1941 sein Organ »Slovenski železničar« (Der slowenische Eisenbahner) heraus, deren Auflage im Jahre 1941 gut 3000 Exemplare betrug.

<sup>52</sup> Slovenski železničar, II, 1. aprila 1940, št. 4.

<sup>53</sup> Službene novine Kraljevine Jugoslavije, XXII, 25. december 1940, št. 298.

<sup>54</sup> Slovenski železničar, III, 1. aprila 1941, št. 6.

<sup>55</sup> Ibidem.