

1.01  
Prejeto 6. 10. 2009

UDK 94(497.1):331.109.32:625.1-057.22)"1920"

---

Mateja Ratej\*

---

## "Korošec vihti bič nad železničarji"<sup>1</sup> (Stavka železničarjev leta 1920 in minister za promet Anton Korošec)

---

*"Klerikalni minister dr. Korošec, ki je začel svoje poslovanje s tem, da je poteptal naše ljudske pravice prav po načinu španskega inkvizitorja, bo pa kot glavni krivec nosil tudi glavno odgovornost za težke posledice njegovega koraka."<sup>2</sup>*

### IZVLEČEK

Avtorica se v razpravi ukvarja z vlogo Antona Korošca, ministra za promet v vladi Stojana Protiča in načelnika Slovenske ljudske stranke, v stavki železničarjev aprila 1920. Potem ko je vlada Kraljevine SHS razveljavila kolektivno pogodbo za delavce v prometu, je aprila 1920 promet po državi hromila stavka železničarjev. Stavkajočim so se pridružili komunisti, ki so v stavki prepoznali močan mobilizacijski potencial. Komunisti so bili v letih po oblikovanju kraljevine vpliven politični dejavnik in so novembra istega leta na volitvah v ustavodajno skupščino postali tretja najmočnejša stranka v državi. Stavka je tako 24. aprila na ljubljanskih ulicah prerasla meje demokratičnega diskurza. Po posredovanju policije in vojske je na Zaloški cesti umrlo 13 delavcev. Korošec je nekaj dni prej na strankinem zboru zaupnikov v Ljubljani svaril pred nevarnostjo komunističnega gibanja.

*Ključne besede:* Kraljevina SHS, Slovenija, stavke, Anton Korošec, železničarji, delavsko gibanje, komunisti

### ABSTRACT

"KOROŠEC FLOGGING THE RAILWAY WORKERS" -  
(MINISTER OF TRANSPORT ANTON KOROŠEC AND THE 1920 RAILWAY STRIKE)

*In the following discussion the author focuses on the role of Anton Korošec in the railway strike of April 1920, when as a Head of the Slovenian People's Party he was the Minister of Transport in Stojan Protič's government. After the government of the Kingdom of SHS abolished the collective labour agreement for transport workers, in April 1920 transport all over the state was brought to a halt by a railway strike. The workers on strike were joined by the communists, who saw the mobilisation of the workers as a strong political potential. In the years after the establishment of the Kingdom, the communists represented an in-*

---

\* Dr., znanstvena sodelavka, Sekcija za interdisciplinarno raziskovanje ZRC SAZU, Novi trg 2, Ljubljana, SI-1000, mratej@zrc-sazu.si

<sup>1</sup> Naprej, 9. 5. 1920, 1, Korošec vihti bič nad železničarji.

<sup>2</sup> Železničarska in splošna stavka aprila 1920, Ljubljana 1980, (dalje Železničarska splošna stavka) str. 100, Osnutek resolucije, ki so jih člani splošne železničarske organizacije sprejemali pred začetkom splošne železničarske stavke.

*fluential political factor. In November of the same year, after the Constituent Assembly elections, they became the third most powerful party in the country. On 24 April the strike on the streets of Ljubljana transcended any democratic norms. After the police and military intervention, 13 workers died on the Zaloška cesta street. A few days before that, at the assembly of the Slovenian People's Party confidants in Ljubljana, Korošec had cautioned against the danger of the communist movement, while during the strike he refused to communicate with the railway representatives, claiming that the strike was illegal - that is, unannounced.*

*Key words: Kingdom of SHS, Slovenia, strikes, Anton Korošec, railway workers, labour movement, communists*

Parlamentarni poslanci Vseslovenske ljudske stranke so 4. januarja 1920 izvršnemu odboru združenih opozicijskih strank poslali predlog o sestavi skupne vlade, 8. februarja 1920 pa so se po posredovanju regenta Aleksandra Karađorđevića, ki je zahteval pomiritev medstrankarskih odnosov in vzpostavitev koncentracijske vlade, začela neuspešna pogajanja med vlado in predstavniki opozicijskih strank.<sup>3</sup> Kabinet Ljubomirja Davidovića je 15. februarja 1920 zaradi zavrženega predloga vlade o razpustitvi Začasnega narodnega predstavništva in razpisu volitev v ustavodajno skupščino podal ostavko, v novo vlado Stojana Protića pa so 19. februarja 1920 vstopili tudi trije predstavniki Vseslovenske ljudske stranke, med njimi Anton Korošec kot minister za promet.<sup>4</sup> Vladni položaj je bil ob napovedanih občinskih volitvah in predvidenih volitvah v ustavodajno skupščino za stranko velikega pomena, zato je njeno vodstvo v začetku marca 1920 začelo izraziteje poudarjati svojo naklonjenost do politike vladnih strank in zavračati republikansko obliko vladavine ter federalistično ureditev države.<sup>5</sup> Vseslovenska ljudska stranka je 25. februarja 1920 sestavila tudi homogeno Deželno vlado za Slovenijo s predsednikom Jankom Brejcem, kar je povečalo napetosti v odnosu do Jugoslovanske demokratske stranke.<sup>6</sup> Glede na napovedane občinske volitve in tiste v konstituantu je bilo to nadvse pomembno. Stranka je začela podpirati radikalnejšo centralistično politiko, njen strankarski tisk pa je vse pogosteje poudarjal jugoslovansko usmeritev Vseslovenske ljudske stranke.<sup>7</sup> Prihod na oblast na Slovenskem je stranka izkoristila za utrditev notranje organizacije; 7. aprila 1920 je sekretariat Vseslovenske ljudske stranke sklical zbor zaupnikov v Ljubljani, na katerem je bilo navzočih več kot 200 zaupnikov iz vse Slovenije. Sprejete resolucije t. i. politično-pragmatičnega, socialnopolitičnega in organizacijskega odseka - program Vseslovenske ljudske stranke - so bile v skrajšani obliki objav-

<sup>3</sup> Momčilo Zečević: Slovenska ljudska stranka in jugoslovansko zedinjenje 1917-1921. Od majniške deklaracije do vidovdanske ustave, Maribor 1977, (dalje Zečević, Slovenska ljudska stranka), str. 290-291.

<sup>4</sup> Branislav Gligorijević: Parlament i političke stranke u Jugoslaviji (1919-1929). Beograd 1979 (dalje Gligorijević, Parlament i političke stranke), str. 53.

<sup>5</sup> Zečević, Slovenska ljudska stranka, str. 304-306, 308-309, 311.

<sup>6</sup> Mariborski delavec, 9. 3. 1920, 2, Gloria tibi felix Straža; Mariborski delavec, 12. 3. 1920, 2, Leskovar čisti; Nova doba, 13. 3. 1920, 3, Maribor; Nova doba, 8. 7. 1920, 2, Komisar Leskovar pri koritih; Naprej, 14. 3. 1920, 3, Novi vladni komisar.

<sup>7</sup> Zečević, Slovenska ljudska stranka, str. 304-307.

ljene v brošuri 'Politični katekizem ali Kaj mora vsak državljan vedeti o politiki'. Stranka je dobila novo/staro ime - Slovenska ljudska stranka.<sup>8</sup>

Nekaj dni zatem, sredi aprila 1920 je železniški promet v državi ohromila velika stavka železničarjev, ki je bila del mezdne gibanja po prvi svetovni vojni. Stavka je bila posledica visoke inflacije in stalnega naraščanja cen življenjskih potrebščin ter nepripravljenosti delodajalcev zvišati mezde. V zapisniku z ljubljanskega shoda Splošne železničarske organizacije Jugoslavije s konca februarja 1920 lahko tako med drugim beremo: "*Imamo novo vlado. Imamo tudi novega železniškega ministra. Ta človek je vendar enkrat Slovenec, s katerim se bomo lahko pogovorili, ampak tudi od tega nimamo pričakovati, da bi ustregel našim zahtevam. Mi ne odnehamo niti za en las. Vse poštno in brodarske organizacije so pripravljene, da gredo z nami v boj, kadar bo treba. Če ti gospodje niso videli nič resnega, jim bomo pa mi pokazali.*"<sup>9</sup> Ko je vlada razveljavila kolektivno pogodbo za delavce v prometu (Protokol sporazuma), ki jo/ga je 30. oktobra 1919 sprejel tedanji minister za promet Milorad Drašković, je s tem poslabšala socialni položaj zaposlenih na železnici.<sup>10</sup> Draškovićev naslednik na položaju ministra za promet Anton Korošec je pripravil t. i. začasni pravilnik, ki ga je ministrov namestnik podpisal 18. marca 1920.<sup>11</sup>

Komunistično usmerjena Zveza prometnih in transportnih delavcev in uslužbencev Jugoslavije (Savez saobračajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije, dalje Savez) je začasni pravilnik označila za *skrupucalo* in vztrajala na stari pogodbi.<sup>12</sup> V protest začasnemu pravilniku, ki je okrnil socialne pravice delavcev, je konec marca 1920 sklenila organizirati železničarsko stavko, četudi je prometno ministrstvo v uradni izjavi zanikalo očitek železničarjev, da načrt začasnega pravilnika ruši načelo osemurnega delavnika in znižuje mezde delavcem.<sup>13</sup> Pisec *Železničarja*, glasila Saveza, je 12. aprila zapisal: "*Brezobzirnost železniške birokracije, svetovalcev dr. Korošca je dosegla vrhunec. Nesmotrnost g. dr. Korošca kot odgovorne osebe pa že meji na zločin: protokol sporazuma je pogažen!*" Nadalje je novinar ministru Korošču očital, da je izkopal grob jugoslovanskemu prometu in da se želi pogajati z železničarji ter jim medtem še bolj okrniti socialne pravice, in sklenil: *železničarjem so po letu in pol pogajanj "preneumni vsaki razgovori"*.<sup>14</sup>

Organizacijo stavke je na območju Slovenije prevzela članica Saveza - Splošna železničarska organizacija za Jugoslavijo. Centralni stavkovni odbor slovenskih železničarjev je izdelal podroben načrt, po katerem bi stavkovne straže na dostopih do ljubljanskega kolodvora povzročile njegovo popolno blokado.<sup>15</sup> Vlada je 17. aprila 1920 skušala ostrino stavke omiliti z vpoklicem železničarjev na dvomesečne

<sup>8</sup> Politični katekizem ali kaj mora vsak državljan vedeti o politiki, Ljubljana 1920; Zečević, Slovenska ljudska stranka, str. 308-311.

<sup>9</sup> Železničarska splošna stavka, str. 97, Zapisnik shoda Splošne železničarske organizacije Jugoslavije 28. 2. 1920 v Ljubljani.

<sup>10</sup> Miroslav Stiplovšek: Železničarska in splošna stavka. V: Slovenska kronika XX. stoletja, Ljubljana 1997, str. 241.

<sup>11</sup> Janez Kos: Železničarska in splošna stavka aprila 1920. V: Železničarska splošna stavka, str. 56.

<sup>12</sup> Železničarska splošna stavka, str. 103, Obrambeni boj železničarjev Jugoslavije - letak centralne uprave Zveze prometnih in transportnih delavcev in uslužbencev Jugoslavije s 1. 4. 1920.

<sup>13</sup> Slovenec, 20. 4. 1920, 1, Izjava prometnega ministra.

<sup>14</sup> Železničar, 12. 4. 1920, 3, Pravice železničarjev poteptane.

<sup>15</sup> Arhiv Republike Slovenije, fond Ivan Makuc (AŠ 1531), Skica ljubljanskega kolodvora z označbo stavkovnih straž, 15. 4. 1920.

orožne vaje,<sup>16</sup> komunisti pa so v podporo stavkajočim organizirali tridnevno splošno stavko, ki je 24. aprila 1920 na ljubljanskih ulicah prerasla meje demokratičnega diskurza. Predsednik Deželne vlade v Ljubljani Janko Brejc je že 14. aprila od ministra za notranje zadeve prejel navodila, da Deželna vlada v primeru verjetne stavke železničarjev zagotovi javni red in mir, zato je oblast budno spremljala premike stavkajočih delavcev, ki so tistega dne pripravili shod na ljubljanskih ulicah. Do največjih spopadov med orožniki in policijo ter približno 3000 demonstranti je prišlo na Zaloški cesti v Ljubljani. Trinajst mrtvih, med njimi petletno dekletce, je bil zaskrbljujoč rezultat demonstracij.<sup>17</sup>

Med drugim je postavil pod drobnogled politiko Slovenske ljudske stranke v Deželni vladi, četudi se je njen predsednik Janko Brejc v času stavke skušal distancirati od pogajanj z železničarji ter se osredotočiti na ohranjanje javnega reda.<sup>18</sup> Stavkovni odbor železničarjev je že dan pred demonstracijami v Ljubljani izdal letak, predmet katerega je bila politika Janka Brejca kot "najskečajnejšega zagovornika kapitalistične reakcije", ki "pušča proste roke klerikalnim pustolovcem" za uprizoritev pokola nad delavci.<sup>19</sup> Na drugem letaku, ki je prav tako izšel v tistih dneh, pa je stavkovni odbor zapisal, da "Šuštaršičev<sup>20</sup> duh obvladuje zopet ljubljansko atmosfero".<sup>21</sup> Doseči je potrebno, da Brejc in Korošec ne bosta več vladala, je bilo po pričevanju zaslišanca na deželnem sodišču v Ljubljani slišati govornika na enem od številnih delavskih shodov v dneh stavke.<sup>22</sup> Politični madež je po stavki ostal tudi na liku Antona Korošca, a so v mariborskem glasilu Slovenske ljudske stranke *Straža* ne glede na to zapisali, da je vlada iz stavke izšla kot zmagovalka nad komunisti, minister Korošec pa kot rešitelj države, ki je s tem neomajno utrdil tako svoj položaj kot položaj vlade.<sup>23</sup> Da so bile napovedi optimistične in le deloma realne, se je pokazalo kmalu, ko je zaradi revolucionarnega razpoloženja, ki je spremljalo stavko železničarjev, regent Aleksander Karađorđević dal mandat za sestavo koncentracijske vlade Milenku Vesniču (Narodna radikalna stranka). Vesnič je 18. maja 1920 sestavil vlado z osnovnim ciljem sprejeti ustavo; v njej so bili poleg predstavnikov Narodne radikalne stranke še predstavniki Jugoslovanske demokratske, Slovenske ljudske stranke in Narodnega kluba hrvaških poslancev. Anton Korošec je v novi vladi ponovno zasedel mesto ministra za promet.<sup>24</sup> V svojih pogojih za sodelovanje v vladi je navedel pripravo zakona o narodni banki in predpise proti dvigovanju cen, izvedbo agrarne reforme ter uvedbo davka na vojni dobiček.<sup>25</sup>

<sup>16</sup> Železničarji militarizirani!, Mariborski delavec, 19. 4. 1920, 2; Militarizacija železničarjev, Slovenski narod, 20. 4. 1920, 1; Železničarji vpoklicani k orožnim vajam, Slovenec, 20. 4. 1920, 1.

<sup>17</sup> Miroslav Stiplošek: Železničarska in splošna stavka. V: Enciklopedija Slovenije, zv. 15, Ljubljana 2001, 309-310.

<sup>18</sup> Železničarska splošna stavka, str. 146 in 184, Izjava dr. Brejca, Mariborski delavec, 22. 4. 1920, 2; Brzjavka Janka Brejca ministru za promet z 22. 4. 1920; Zapisnik 142. seje Deželne vlade za Slovenijo s 24. 4. 1920.

<sup>19</sup> Železničarska splošna stavka, str. 161, Letak stavkovnega odbora v Ljubljani s 23. 4. 1920.

<sup>20</sup> Ivan Šustarič je bil do leta 1917 načelnik Slovenske ljudske stranke, ki je bil naklonjen ohranitvi Avstroogrske monarhije.

<sup>21</sup> Železničarska splošna stavka, str. 194, Letak stavkovnega odbora s 24. (?) 4. 1920.

<sup>22</sup> Železničarska splošna stavka, str. 248, Zaslišanje Antona Nachtigala z 2. 5. 1920 na deželnem sodišču v Ljubljani.

<sup>23</sup> Jugoslavija, Straža, 28. 4. 1920, 2 in 3. 5. 1920, 2.

<sup>24</sup> Gligorijevič, Parlament i političke stranke, 57.

<sup>25</sup> Zečević, Slovenska ljudska stranka, 315-316.

Razumevanje Koroščevega odnosa do železničarske stavke ni mogoče samo na podlagi poznavanja njegovega delovanja na mestu ministra, saj se na proteste železničarjev sprva sploh ni odzval (kar so ti razumeli kot ultimatum<sup>26</sup>), nato pa je z njimi komuniciral prek uradnikov na ministrstvu oz. je v pogajanjih z železničarji predstavljal stališča vlade, ki so (po uradni dolžnosti) delovala neideološko.<sup>27</sup> Za celovitejšo sliko Koroščevega odnosa do stavke železničarjev aprila 1920 je tako poleg poznavanja njegovih potez na položaju ministra smiselno poznati vsaj še vsebino zbornice zaupnikov Slovenske ljudske stranke, 7. aprila 1920, v Ljubljani, stališče strankinih glasil *Slovenec* in *Straža*, nad katerima je imel Korošec izključen vpliv, odnos Prometne zveze (katoliško usmerjene organizacije železničarjev) do stavke in pogled stavkajočih železničarjev oz. njim naklonjenega časopisja (v poročanju o stavki se je proti politiki Slovenske ljudske stranke posebej angažiral socialdemokratski *Naprej*). V razpravi se bomo posvetili prav omenjenim referenčnim točkam.

Načelnik Korošec je na zboru zaupnikov Slovenske ljudske stranke ob naštevanju nasprotnih političnih strank komunistično označil kot strankinega edinega resnega političnega nasprotnika in ji napovedal boj. Ne nepomembno za razumevanje Koroščevega odnosa do železničarske stavke je, da je resolucija socialno-političnega odseka z zbornice zaupnikov komunistom priznala zrel socialni čut in potemtakem toliko večji izziv socialni politiki Slovenske ljudske stranke. Resolucija je zato takoj zatem postavila stališče, da je popolna rešitev socialnega vprašanja mogoča le na podlagi krščanskih načel. Nobena socialna struja, ki temelji na podlagi materialističnega svobodomiselnosti, ne bo zmogla popolne rešitve socialnega vprašanja. Da se je resolucija v naslednjih točkah, ki so govorile o soudeležbi delavcev pri delitvi dobička, o splošnem socialnem zavarovanju, o strogi socialni kontroli nad kapitalističnim izkoriščanjem ipd., v grobem ujemala s socialnimi idejami komunistov, za strankin odnos do komunizma ni bilo več pomembno.<sup>28</sup>

Komunisti so bili po oblikovanju Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev vplivna politična struja, ki je na volitvah v ustavodajno skupščino novembra 1920 postala tretja najmočnejša politična stranka v državi.<sup>29</sup> Vlada je po komunističnem atentatu na ministra za notranje zadeve Milorada Draškovića 21. julija 1921 uzakonila prepoved delovanja Komunistične partije Jugoslavije. Zakon o zaščiti države je bil sprejet 1. avgusta 1921 in je pomenil zaostrovanje tako imenovane Obznane, s katero je minister za notranje zadeve Drašković 30. decembra 1920 prepovedal delovanje Komunistične partije Jugoslavije; Obznana ni zadevala komunističnih poslancev v ustavodajni skupščini, ki jih je štela poslanska imuniteta, z Zakonom o zaščiti države pa je so bili stranki odvzeti tudi mandati in poslanska imuniteta. Poslanci Jugoslovanskega kluba, ki mu je pripadala Slovenska ljudska stranka, so sprejetje zakona zavrnilo, kar je bilo povezano s strahom pred širitvijo omenjenih zakonskih določil na druge politične stranke; v Slovenski ljudski stranki so ga ocenili kot "*surovo kršitev načel parlamentarizma*."<sup>30</sup>

<sup>26</sup> Rdeči prapor, 17. 6. 1920, 1, Milan Lemež, Zastrupljene svinčenke

<sup>27</sup> Slovenec, 20. 4. 1920, 1, Izjava prometnega ministra; Slovenec, 30. 4. 1920, 3, Stavka železničarjev končana; Slovenski narod, 30. 4. 1920, 2, Dr. Korošec in železničarji; Jugoslavija, 27. 4. 1920, 2, Pogajanja med vlado in železničarji; Naprej, 28. 4. 1920, 2, Pogajanja delegatov železničarjev z železniškim ministrom; Železničarska splošna stavka, str. 252-253, Izjava Josipa Petriča, člana osrednjega stavkovnega odbora v Ljubljani, z 2. 5. 1920 pred deželnim sodiščem v Ljubljani.

<sup>28</sup> Slovenec, 8. 4. 1920, 1-2, Zbor zaupnikov.

<sup>29</sup> Ferdo Čulinović: Jugoslavija između dva rata, 1. knjiga. Zagreb 1961, str. 309.

<sup>30</sup> Straža, 8. 8. 1921, 1, Komunizem; Slovenec, 30. 8. 1921, 1, Veličasten shod SLS v Mariboru;

Potem ko so v glasilu krščanskosocialnega krila Slovenske ljudske stranke *Večerni list* stavko železničarjev že 16. aprila 1920 označili kot akt proti državi in so vzporedno z njo ves čas trajanja stavke obdržali agresivno protikomunistično kampanjo,<sup>31</sup> je dan po demonstracijah železničarjev v Ljubljani tudi uvodničar uradnega glasila Slovenske ljudske stranke *Slovenec* stavko železničarjev brez zadržka interpretiral kot poskus komunističnega prevrata: "*Česar smo se bali cel čas, odkar traja to komunistično gibanje, se je včeraj zjutraj zgodilo. Skozi vse dni smo rotili delavstvo, naj bo mirno, naj ne naseda hujskarijam komunističnih voditeljev. Toda furija sovraštva in strasti, razpaljena po naravnost gorostasnih govoricah, ki so jih širili komunisti, je šla dalje. [...] Hoteli so včeraj razviti vso svojo moč, se polastiti vlade in začeti krvavo vlado po prosulih vzgledih z Ogrskega. Čisto odkrito so govorili med seboj, da bodo vrgli vlado ter proglasili sovjetsko republiko.*"<sup>32</sup>

Sicer pa so v *Slovenecu* železničarsko stavko označili kot "zahrbtno varanje delavcev s strani komunistov" že prvi dan stavke.<sup>33</sup> Medtem je bilo pisanje mariborske *Straže* še 19. aprila 1920 previdno v izrekanju sodb o stavki in je celo dopustilo možnost, da bo morala vlada v sporu z železničarji popustiti. A že 23. aprila je postala in ostala tudi *Straža* odločno protikomunistična: "*Ta štrajk je razumljiv in upravičljiv samo in edinole iz komunističnega stališča, ki hoče diktaturo in nasilje enega stanu nad vsemi drugimi.*"<sup>34</sup> Z vzpostavitvijo moralne dileme so skušali v *Straži* najprej zlomiti mobilizacijsko moč stavkajočih delavcev, ko so pisali o tisočih "naših" ljudeh, vračajočih se iz italijanskega ujetništva, ki zaradi zastoja železniškega prometa "neskončno hrepeneč in koprneč" čakajo na vrnitev domov ob Jadranskem morju. Nato so skušali moč delavskega gibanja zlomiti z relativiziranjem težkega gospodarskega položaja v državi, češ, "*ali drugod v drugih evropskih državah ni težav, ni trpljenja*", in ko se je v Ljubljani že zgodila Zaloška cesta, so skušali mrtve upravičiti z "*veleizdajniškimi*" tendencami stavke. Stavkajoči komunisti naj bi stavko začeli v sporazumu z Avstrijo, ki so ji želeli omogočiti ugoden izid bližajočega se plebiscita na Koroškem.<sup>35</sup>

Nekaj dni po ljubljanskih demonstracijah je uvodničar *Straže* vendarle skušal stavko argumentirano osvetliti še iz drugih zornih kotov. Opozoril je, da je resda šlo za veleizdajniško zaroto komunistov, ki so želeli s pomočjo zunanjih komunističnih centrov zlomiti državo, a hkrati tudi za notranji politični boj komunistov, sicer "*dobrih Jugoslovanov*". In ne nazadnje je vsaj v začetku šlo tudi za mezдно, tj. socialno gibanje.<sup>36</sup> Po incidentu na Zaloški cesti so v *Slovenecu* namenili precej pro-

*Straža*, 31. 8. 1921, 1-2, Govor Korošca na velikem shodu SLS v Mariboru; *Slovenski gospodar*, 8. 9. 1921, str. 1, Veličastno zborovanje naše stranke v Mariboru; Gligorijević, Parlament i političke stranke, str. 116.

<sup>31</sup> *Večerni list*, 16. 4. 1920, 1, Proti državi; *Večerni list*, 19. 4. 1920, 1, Komunistična kultura; *Večerni list*, 20. 4. 1920, 1, Komunistična stavka se ruši; *Večerni list*, 22. 4. 1920, 1, Zločinska stavka komunistov; *Večerni list*, 24. 4. 1920, 1, Žrtve komunističnih hujskarij; *Večerni list*, 26. 4. 1920, 1, Zlomljen teror komunistov; *Večerni list*, 1. 5. 1920, 2, Po komunistični stavki; *Večerni list*, 11. 6. 1920, 1, Ostra obsodba komunistov.

<sup>32</sup> *Slovenec*, 25. 4. 1920, 2, Primitve zločinca in krivce.

<sup>33</sup> *Slovenec*, 16. 4. 1920, 1, Stavka.

<sup>34</sup> *Straža*, 19. 4. 1920, 3, Stavka železničarjev; *Straža*, 23. 4. 1920, 1, Delo, mir in red!; *Straža*, 30. 4. 1920, 1-2, O sedanjem štrajku.

<sup>35</sup> *Straža*, 23. 4. 1920, 1, Delo, mir in red!; *Straža*, 28. 4. 1920, 2, Stavka in plebiscit na Koroškem.

<sup>36</sup> *Straža*, 30. 4. 1920, 1, O sedanjem štrajku.

stora socialni politiki v državi, denimo, njenemu gibanju v *najmodernejši smeri*, ki ne potrebuje "*utopističnih pretiravanj*" in "*revolucionarnih pustolovstev*": "*Svoboda, kakor si jo pa predstavljajo krvi žejni komunistični diletanti [...], pa pomeni le svoboda za nekaznovano divjanje, pobijanje, pomeni le krvav absolutizem nad vsemi nekomunisti.*"<sup>37</sup> Ugotovimo lahko, da je stavka železničarjev ob svojem višku Slovenski ljudski stranki pomenila natanko to, kar je Korošec na zboru zaupnikov v začetku aprila označil kot njeno prioriteto - ideološki boj. Šele po zlomu železničarske politične enotnosti so bili v stranki pripravljene stavke priznati tudi socialno utemeljenost.

A zgodovina je zagonetna, nima enoznačnih odgovorov, na mikroravni je kompleksnost interakcij njenih akterjev nepojmljiva - včasih jih prihodnji rodovi lahko razložimo, včasih pa bi bilo tovrstno početje nesmiselno. Še v zadnjih dneh marca 1920 je bil tako v *Straži* objavljen neavtoriziran članek 'Socializacija', v katerem je avtor vzpostavil spravljivo stališče do komunizma. To je bilo v popolnem nasprotju ne le z militantnim protikomunističnim stališčem zbora strankinih zaupnikov v Ljubljani nekaj dni kasneje, temveč v celoti s politiko Slovenske ljudske stranke med obema vojnoma. Družbeni redi in oblike vladavin so spremenljive narave in Katoliška cerkev načelno ne zavrača nobenega izmed njih, če je ta pravno uveljavljen, je zapisal uvodničar *Straže*. Še posebej ne zavrača komunizma, ker da je ta še najbolj v duhu krščanstva. Pot združništva na podlagi krščanskega idealizma v okviru komunizma je tista, ki bo omogočila njegovo zdravo rast ter onemogočila surovi materializem. "*Komunizem je na poti, komunizem je družabna oblika prihodnosti, oblika napredka in svobode človeštva, od našega sodelovanja in razumevanja je odvisno, kako se bo uveljavil.*"<sup>38</sup>

V tedanji Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev je delovalo več železničarskih organizacij. Ob Savezu saobračajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije, ki je organiziral stavko, so bili železničarji organizirani še v (narodnosocialistični) Zvezi jugoslovanskih železničarjev in v (krščanskosocialni) **Prometni zvezi**. Savez je v resoluciji s 24. marca 1919 o obeh nasprotnih organizacijah zapisal, da ne temeljita na razredni osnovi, zato z njima ne more sodelovati.<sup>39</sup> Tako Prometna zveza kot Zveza jugoslovanskih železničarjev sta sprva stavko železničarjev podprli, saj nista želeli izgubljati članov, vendar sta bili v njej pasivni, njuni člani pa so nato po pogajanjih z ministrom Koroščem oz. posrednikom Jankom Brejcem od 19. aprila ponovno delali.<sup>40</sup> V nasprotju s stavkajočimi člani Saveza so se člani Zveze jugoslovanskih železničarjev in Prometne zveze večinoma odzvali vpoklicu na orožne vaje.<sup>41</sup> V glasilu Narodno socialistične stranke *Nova pravda* so potek demonstracij v Ljubljani ostro obsodili kot poskus komunističnega prevrata in svarili člane Zveze

<sup>37</sup> Slovenec, 25. 4. 1920, 1, Grešna nedolžnost.

<sup>38</sup> *Straža*, 31. 3. 1920, 1-2, Socializacija; Slovenski gospodar, 15. 4. 1920, 1-2, Zbor zaupnikov Slovenske ljudske stranke.

<sup>39</sup> Železničarska in splošna stavka, str. 118.

<sup>40</sup> Železničarska splošna stavka, str. 116, 119, 121-122, 240, Razglas predsedstva Zveze jugoslovanskih železničarjev s 15. 4. 1920; Brzjavka predsednika deželne vlade Janka Brejca ministru za promet s 16. 4. 1920; Brzjavka Janka Brejca ministru za notranje zadeve z 19. 4. 1920, Poročilo obratnega ravnateljstva južne železnice v Ljubljani s 1. 5. 1920.

<sup>41</sup> Janez Kos: Železničarska in splošna stavka aprila 1920. V: Železničarska in splošna stavka, str. 60-61.

jugoslovanskih železničarjev pred skušnjo prestopa v Savez.<sup>42</sup> Po koncu stavke so v *Novi pravdi* celotno politično akcijo železničarjev (za razliko od Saveza) komentirali kot "*velikansko polomijo*", ki je diskreditirala železničarsko gibanje: "*Tega jim poštene železničarji nikdar ne bodo odpustili, zato zaman vabijo železničarje v svoje vrste.*"<sup>43</sup>

Tudi Obratno ravnateljstvo južne železnice je 1. maja 1920 v poročilu o stavki izrazilo upanje, da bo vlada z brezobzirno doslednostjo nadaljevala z začetim delom in bo podpirala upravo železnice pri odpuščanju "*komunističnih in tujerodnih elementov*", ki rešijo sistem vse od oblikovanja jugoslovanske države leta 1918.<sup>44</sup> Stavka je bila s strani državne oblasti prepoznana kot poskus komunističnega prevrata in tako so maja potekale intenzivne aretacije voditeljev stavke.<sup>45</sup> Količna je bila za to zasluga Antona Korošca oz. širšega vodstva Slovenske ljudske stranke, je težko natančno ugotoviti. Sklepamo pa lahko, da ne zanemarljiva - Korošec je dal v svojem govoru na zboru zaupnikov Slovenske ljudske stranke 7. aprila ustrezne smernice, da je lahko bila kasnejša železničarska stavka v splošnem političnem diskurzu označena kot politično (razredno, komunistično) in ne kot socialno (mezдно) gibanje.

Stavkajoči železničarji so takšno stališče ves čas stavke zavračali.<sup>46</sup> Spomladi 1920 so svoje obtožbe sicer naslavljali na Korošca kot ministra za promet, vendar je bil predmet obtožb prej Korošec kot voditelj največje slovenske politične stranke, kot "*reprezentant katoliške morale*", "*pop*", ki je začel "*pokret proti proletarijatu*".<sup>47</sup> Povedano drugače, čeprav so železničarji s Korošcem govorili kot s predstavnikom oblasti, ki z restriktivnimi ukrepi slabša socialni položaj železničarjev, so ministra za promet v prvi vrsti naslavljali kot ideološkega nasprotnika. Poglejmo par značilnih obtožb železničarjev proti Antonu Korošču:

"*Glavni vzrok stavke pa je teptanje že pridobljenih pravic železničarjev. Gospod dr. Korošec si je kot prometni minister stekel žalostno slavo kršilca zakonov in pravic. Pljunil je na naredbo svojega prednika g. Draškovića, naredbo, ki je z odobrenjem v ministrskem svetu in z objavo v 'Službenih novinah' dobila zakonito veljavo. Kjer je le količkaj možatosti in poštenja v navadi, se spoštuje zakone.*"<sup>48</sup>

"*Izzivalec stavke je dr. Korošec, ki je železničarjem odvzel osemurni delavnik, ki je v zakoniti veljavi za vso državo in za vse delavstvo. Odvzel jim je nadalje starostno in bolniško zavarovanje, pritrgal jim je na plači in prejemkih, onemogočil uvedbo železniških svetov, ki bi imeli urejevati personalna vprašanja itd. Lahko bi naštel celo vrsto krivic, ki jih je g. dr. Korošec zakrivil nad železničarji, in ki so vse*

<sup>42</sup> Nova pravda, 24. 4. 1920, 1, Gorje vam!; Nova pravda, 24. 4. 1920, 2, Našim tovarišem železničarjem; Nova pravda, 5. 5. 1920, 1, Memento vladal!; Komunistični krst na Zaloški cesti.

<sup>43</sup> Nova pravda, 15. 5. 1920, 2, 'Velikanska zmaga'.

<sup>44</sup> Železničarska splošna stavka, str. 244, Poročilo obratnega ravnateljstva južne železnice s 1. 5. 1920.

<sup>45</sup> Železničarska splošna stavka, str. 278, Dopis poverjeništvu za notranje zadeve z 11. 5. 1920 delnemu sodišču v Ljubljani.

<sup>46</sup> Železničarska splošna stavka, str. 136, 156 in 194, Letak železničarskega stavkovnega odbora v Ljubljani slovenski javnosti, 20.(?) 4. 1920. "*Stavkajoči so v boju zaradi svojih mezdnih zahtev, njihova borba nima in ne bo imela nikakoršnega političnega ozadja. Vemo iz pozitivnih virov, da nasprotne govornice razširjajo agenti provokatorji iz klerikalnega tabora. Ne dajte se begati od ljudi, ki bi radi ribarili v kalnem, da utrde svojo klerikalno pozicijo v Jugoslaviji.*"

<sup>47</sup> Železničar, 12. 4. 1920, 1, Da bo javnost informirana; Železničarska splošna stavka, str. ..., Poročilo detektiva o zbiranju ljudi z dne 23. 4. 1920; Letak železničarjev s 24. (?) 4. 1920.

<sup>48</sup> Železničarska splošna stavka, str. 125, Zakaj železničarji stavkamo? Prispevek letaka železničarjem in ostali slovenski javnosti.



*naravnost gorostasne. Gospod dr. Korošec, kot duhovniku vam morajo biti znani štirje vnebovpijoči grehi! Potem tudi prav gotovo veste, kaj se pravi pritrgovati delavcem zasluženo plačilo!*"<sup>49</sup>

Do Korošca je bil med stavko posebno oster **Marcel Žorga**, ljubljanski strojevodja in komunist, ki je bil po prvi svetovni vojni odbornik Saveza saobračajnih i transportnih radnika i službenika za Jugoslavijo. Samo nekaj dni pred tragedijo na Zaloški cesti je Žorga na političnem shodu v Ljubljani katoliškega duhovnika Korošca pošiljal v cerkev, češ, da je za vodenje prometnega ministrstva popolnoma nesposoben. Na shodu pod ljubljanskim Rožnikom pa je med drugim rekel: "*Pop nas sili k delu in grozi z vojaštvom, toda se moti, naj on raje stroj požegna, na kar bo stroj pričel sam držati.*"<sup>50</sup> Na shodu pri Tomačevem 23. aprila je bil ponovno odločen, rekoč, če se našim zahtevam ne ugodi, se po naši železnici ne bosta vozila niti Korošec niti Brejc.<sup>51</sup> Žorga je bil aretiran v začetku maja in poslan v preiskovalni zapor. Policiji se je po večtedenskem iskanju predal sam, saj se je želel udeležiti pogreba medtem umrle matere, kar mu je bilo v spremstvu policije omogočeno.<sup>52</sup> Po pisanju časnikov je bil glavni predmet obtožnice proti njemu pozivanje delavcev k ignoriranju poziva k orožnim vajam.<sup>53</sup>

Produktivna pogajanja ministra za promet s stavkajočimi železničarji so se začela šele po koncu stavke, ki jo je Savez razglasil 29. aprila 1920.<sup>54</sup> Korošec je ob sprejemu delegacije železničarjev 26. aprila 1920 kot glavni razlog za njegovo nekooperativnost med stavko navedel argument, da so železničarji stavko začeli nelegalno (tj. o njej niso obvestili nadrejenih). Nadalje se z železničarji ni želel pogajati, preden bi stekel promet v državi, tudi zato ker so železničarji začeli stavko s "*sabotažo*", tj. izlitjem vode iz rezervoarjev in izpraznitvijo kotlov lokomotiv, in ker so v času stavke izvajali nasilje nad inventarjem in nad stavkokazi. Ministra ni omehčal zagovor železničarjev, ki so tajni začetek stavke argumentirali s strahom, da bi bili s silo zadržani v službi.<sup>55</sup> Pogajanja med ministrom in železničarji so bila uspešna šele nekaj dni kasneje, ko so železničarji Korošču 29. aprila 1920 izrazili pripravljenost za predložitev platforme za sporazum, na temelju katere (če bi jo minister sprejel) bi lahko prekinili stavko. Korošec je vztrajal, da ministrstvo pred koncem stavke ne more ukrepati, da pa bo takoj, ko bodo izpolnjeni pogoji, napel vse sile za ugoditev ekonomskim zahtevam delavcev in za preklic vpoklica železničarjev na orožne vaje.<sup>56</sup> O komunizmu minister ni rekel niti besede.

Po končani stavki železničarjev je socialdemokratski poslanec v beograjski Narodni skupščini **Anton Kristan** maja 1920 vložil več interpelacij proti ministrom vlade. Zahteval je, da se krivci za incident na Zaloški (po njegovem Deželna vlada)

<sup>49</sup> Prav tam.

<sup>50</sup> Železničarska splošna stavka, str. 144-145, Poročilo detektiva o shodu železničarjev in govoru Marcela Žorge z 18. 4. 1920; Poročilo detektiva o shodu železničarjev in govoru Žorge pod Rožnikom z 22. 4. 1920.

<sup>51</sup> Železničarska splošna stavka, str. 271, Izjava Antona Nachtigala z 8. maja 1920 pred deželnim sodiščem v Ljubljani.

<sup>52</sup> Jugoslavija, 5. 5. 1920, 3, Komunist Marcel Žorga.

<sup>53</sup> Večerni list, 21. 4. 1920, 2, Militarizacija-ne mobilizacija; Slovenski narod, 5. 5. 1920, 3, Aretacija Žorge.

<sup>54</sup> Rdeči prapor, 15. 5. 1920, 2, H koncu železničarske stavke.

<sup>55</sup> Naprej, 28. 4. 1920, 2, Pogajanja delegatov železničarjev z železniškim ministrom.

<sup>56</sup> Naprej, 2. 5. 1920, 2, Sporazum med železničarji in prometnim ministrom.

najstrožje kaznujejo.<sup>57</sup> Med drugim je 2. maja 1920 interpeliral prometnega ministra Antona Korošca, ki je v tistih dneh izdal komunike, v katerem je bila železničarska stavka uradno označena kot posledica agitacije in terorja ljudi, ki so imeli pred očmi lastne cilje. Kristan je zato ministra Korošca v interpelaciji vprašal, ali mu je komunike v celoti poznan, in če mu je, ali ne bi bilo bolje, da ga prekličete ter začne v interesu prometa v državi obljubljenega pogajanja z železničarji. "*Ker ne morem verjeti, da bi Vi, gospod minister, kot rimski katoliški duhovnik in predsednik Vseslovenske ljudske stranke res nameravali vršiti v gori navedenem komunikeju obetana preganjanja,*" je med drugim zapisal Kristan.<sup>58</sup>

Jugoslovanska socialdemokratska stranka je tudi sicer stavko železničarjev povezovala s slabo politiko vladne Slovenske ljudske stranke. V strankarskem časniku *Naprej* je bilo tako mogoče v času trajanja stavke brati eksplicitno kritiko vlade, natančneje Slovenske ljudske stranke, natančneje Antona Korošca.<sup>59</sup> Stavko so razlagali kot "*navadni krušni*" in ne kot politični boj, Korošca pa označili kot politika, ki je pognal železničarje v stavko in se v njem skriva "*prava predpotopna zverina trdovratnega absolutizma*".<sup>60</sup> Vendar bi bilo napačno misliti, da so stakajoči (komunistični) železničarji v poslancu Kristanu ali Jugoslovanski socialdemokratski stranki videli politična zaveznika - nasprotno, Kristanu so po vložitvi omenjenih interpelacij očitali, da iz "*golega osebnega sovraštva*" pomaga Korošču pri ovajanju in aretacijah železničarjev, ki so bili vključeni v organizacijo stavke.<sup>61</sup>

Tudi nekateri drugi stakajočim delavcem naklonjeni politični časniki so predstavljali interpretacijo železničarske stavke, ki je bila radikalno drugačna od interpretacije Slovenske ljudske stranke. Medtem ko se je staroliberalni *Slovenski narod* z ljubljanskim županom Ivanom Tavčarjem na čelu tudi izrekel proti stavki in v njej impliciranemu komunizmu,<sup>62</sup> je liberalni *Mariborski delavec* v času stavke pisal: "*Obžalujemo, ako se mezdno gibanje preobrača v protidržavno. Vlada je naredila napako, ako je skušala z izjemnimi odredbami onemogočiti mezdno gibanje in je omejila državljansko svobodo, državljan pa bi se zaradi vlade ne smel maščevati nad državo, ki bije težek boj za obstanek in bo le v urejenih razmerah mogla nuditi vsem državljanom boljše življenje.*"<sup>63</sup> Še bolj kritični in konkretni hkrati so bili pisci socialdemokratskega (?) *Delavca*, ki so Korošču očitali pomanjkanje volje pri reševanju položaja železničarjev, zaradi česar je "*dal razkričati stavko za politično*". Obenem so prometnemu ministru očitali, da časopisi Slovenske ljudske stranke, za pisanje katerih je moralno odgovoren, širijo o stavki "*najgnusnejše laži*".<sup>64</sup>

Pisec prispevka v glasilu Saveza *Železničar* je sredi aprila opozoril na nesprijemljiv odnos vlade, ki je namesto Protokola sporazuma železničarjem ponudila začasni pravilnik: "*V vsaki vsaj delno urejeni državi bi se take, splošnost v nevarnost spravljajoče stvari ne mogle in ne smele dogajati, pod ministrovanjem Protić-*

<sup>57</sup> *Naprej*, 8. 5. 1920, 1, Krvavi dogodki ljubljanski.

<sup>58</sup> *Naprej*, 9. 5. 1920, 1, Korošec vihti bič nad železničarji še po stavki.

<sup>59</sup> *Naprej*, 24. 4. 1920, 2, Klerikalna politika; *Naprej*, 26. 4. 1920, 1, Kri je tekla; Kakšna izmišljotina!

<sup>60</sup> *Naprej*, 23. 4. 1920, 1, Nesramnost meščanskega časopisja; *Naprej*, 24. 4. 1920, 1, Demagogija katoliških listov; *Naprej*, 23. 4. 1920, 1, Kdo je socijalen politik?.

<sup>61</sup> Rdeči prapor, 21. 7. 1920, 2, Med pomagače dr. Koroščevih persekucij.

<sup>62</sup> *Slovenski narod*, 18. 4. 1920, 1, Ivan Tavčar, Komunizem?; *Slovenski narod*, 24. 4. 1920, 3, Naše stališče napram železničarski stavki.

<sup>63</sup> *Mariborski delavec*, 22. 4. 1920, 1, Država in državljan.

<sup>64</sup> *Delavec*, 24. 4. 1920, 1, Splošna železničarska stavka.

Koroškevega nasilja je pa to samo po sebi umevno. Gospoda se igra kakor neuka deca z užigalico pod slamnato streho. Vsi poizkusi treznih in položaj upoštevajočih mož, da bi dokazali vladajoči gospodi nevarnost položaja, so bili brezuspešni, nasprotno, gospoda se je potrudila oguljufati javno mnenje, češ da so železničarji hudobni nezadovoljneži, ki brez vsakega resnega razloga tirajo državne finance v propast. [...] V resnici pa je stvar vendar precej drugačna, in če danes opazujemo med železničarji neko globoko gibanje, potem se je treba res vprašati: kje tiči vzrok temu in kaj storiti?"<sup>65</sup> Po stavki je pisec glasila *Ujedinjenje*, ki je prav tako izhajalo pod okriljem Saveza, ocenil, da je bil ves čas trajanja stavke prevladujoča tendenca oblasti po razbitju organizacije železničarjev.<sup>66</sup>

\*\*\*

Sestava Deželne vlade v Ljubljani se po oblikovanju vlade Milenka Vesnića maja 1920 ni spremenila, kar je izzvalo nezadovoljstvo predstavnikov Jugoslovanske demokratske stranke, ki so z Vekoslavom Kukovcem kot ministrom za socialno politiko prav tako dobili svojega člana vlade. Ker je vodstvo Slovenske ljudske stranke premierju Vesniću očitalo pristransko delovanje v korist Jugoslovanske demokratske stranke, se je kriza Deželne vlade prenesla tudi na centralno vlado in povzročila odložitev izvedbe občinskih volitev na Slovenskem. Deželna vlada je bila 17. avgusta 1920 pod predsedstvom Janka Brejca vendarle obnovljena; poverjeništvu za pravosodje in socialno politiko so zasedli predstavniki Jugoslovanske demokratske stranke, ostala mesta pa so pripadla predstavnikom Slovenske ljudske stranke.<sup>67</sup> Milenko Vesnić je 16. avgusta 1920 prenovil vlado s sklenitvijo tako imenovanega protokola sporazuma med predstavniki Narodne radikalne, Jugoslovanske demokratske, Slovenske ljudske stranke in hrvaškega Narodnega kluba.<sup>68</sup> Med predstavniki Narodne radikalne stranke je bila po odhodu Stojana Protića opazna nenaklonjenost do politike Slovenske ljudske stranke. Čeprav Anton Korošec pred volitvami v ustavodajno skupščino ni resno razmišljal o odpovedi vladnemu položaju, se je po obnovi Deželne in centralne vlade začel umikati v opozicijo.<sup>69</sup>

Vodstvo Saveza je v letaku s 1. aprila 1920 med drugim zapisalo: "*Nadejamo se, da bo velika borba, ki jo je ministarstvo saobračaja s svojo protidelausko politiko vsililo železničarjem, od vse poštene javnosti pravilno tolmačena, da bodo njene simpatije na strani zanemarjenih in oškodovanih železničarjev, ki so danes prisiljeni, da branijo potom poslednjega legalnega sredstva, z zapuščanjem dela, svoje življenjske interese.*"<sup>70</sup> Najbolj relevanten pogled v zvezi s tistimi, ki so izključeni iz govora o skupnih stvareh, je pogled njih samih. Trditev lahko zagovarjam z argumentom o t. i. univerzalni resnici, ki ga pogosto zasledimo v sodobnih teoretskih razpravah iz zgodovinopisja. Univerzalna resnica pomeni na eni

<sup>65</sup> *Železničar*, 12. 4. 1920, 1, Da bo javnost informirana.

<sup>66</sup> *Ujedinjenje*, 15. 6. 1920, 1, Pod črto - ovaduške misli.

<sup>67</sup> Zečević, Slovenska ljudska stranka, str. 315-326.

<sup>68</sup> Gligorijević, Parlament i političke stranke, str. 58-59.

<sup>69</sup> Josip Hohnjec: O ustavi naše države. V: Slovinci v desetletju 1918-1928. Zbornik razprav iz kulturne, gospodarske in politične zgodovine, Ljubljana 1928, str. 306.

<sup>70</sup> *Železničarska splošna stavka*, str. 108, Obrambeni boj železničarjev Jugoslavije - letak centralne uprave Zveze prometnih in transportnih delavcev in uslužbencev Jugoslavije s 1. 4. 1920.

strani odmik od ambicij po popolni uglasitvi pripovedi na en sam skupni ime-novalec, na eno samo izključujočo resnico, po drugi strani pa spoznanje, da lahko le ena pripoved izpriča najbolj prepričljivo resnico o celotnem stanju v posamezni skupnosti. Ali kot je ponazoril filozof Slavoj Žižek: v Nemčiji tridesetih let prejšnjega stoletja je bila judovska pripoved o lastnem življenjskem svetu samo ena od pripovedi v tedanji Nemčiji, toda samo ona je lahko izpričala patologijo celotne skupnosti, v kateri se je oblikovala.<sup>71</sup> Če parafraziramo in nekoliko preoblikujemo Žižkovo misel, lahko sklenemo, da je bila aprila 1920 pripoved jugoslovanskih železničarjev o lastnem življenjskem svetu samo ena od pripovedi o gospodarski krizi, o krizi vrednot, identitete in še o čem v tedanji Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev. Toda samo pripoved železničarjev je lahko izpričala stanje duha, v katerem se je oblikovala, saj ni govorila s položaja moči, temveč je spomladi 1920 prepričljivo ujela svoj emancipatorični trenutek.

---

Mateja Ratej

---

"KOROŠEC FLOGGING THE RAILWAY WORKERS" (MINISTER OF TRANSPORT ANTON KOROŠEC AND THE 1920 RAILWAY STRIKE)

---

S u m m a r y

---

In the middle of April 1920 the railway transport in the Kingdom of SHS was brought to a halt by the railway strike that was a part of the wage movement after World War I. When the government of the Kingdom of SHS abolished the collective labour agreement for transport workers (the Agreement Protocol), adopted on 30 October 1919 by Milorad Drašković - the Minister of Transport at that time, the social situation of the railway employees worsened. Anton Korošec, Drašković's successor as a Minister of Transport, prepared the so-called Interim Rules. The communist-oriented Union of Transport Workers and Employees of Yugoslavia denoted the new rules as *patchwork* and insisted on the previous Agreement. It decided to organise a railway strike as a protest against the Interim Rules. The organisation of the strike in the territory of Slovenia was carried out by the General Railway Organisation for Yugoslavia. In support of the workers on strike, the communists organised a three-day general strike, which on 24 April in the streets of Ljubljana transcended the context of democratic discourse. The most intense conflicts between the gendarmerie, police and around 3000 protesters took place at the Zaloška cesta street. It is not possible to understand Korošec's attitude towards the strike by only being familiar with his work as a Minister of Transport, since initially he did not respond to the protests of the railway workers at all, while later he communicated with them through the Ministry officials or represented, at the negotiations, the standpoints of the government that seemed non-ideological (in accordance with his official duty). In order to understand Korošec's attitude to the railway strike more comprehensively, one should, besides knowing Korošec's work as the Minister of Transport, at least be familiar with the topics discussed at the assembly of the Slovenian People's Party confidants on 7 April 1920 in Ljubljana; the viewpoints of the People's Party publications *Slovenec* and *Straža*, which were under the exclusive influence of Korošec; the attitude of the Transport Union (the Catholic-oriented railway workers' organisation) towards the strike; as well as with the standpoint of the railway workers on strike or the newspapers favourably inclined towards them (in its reports about the strike, the social-democratic newspaper *Naprej* was especially resolute in its opposition of the Slovenian People's Party policy). In May 1920, after the railway strike ended, the social-democratic member of the Belgrade National Assembly Anton Kristan submitted several interpellations against government Ministers, including the Minister of Transport Korošec, who at that time issued a communiqué officially denoting the railway strike as a consequence of the communist terror. The most relevant factor with regard to those who are excluded from the discussion about the common things is their own viewpoint. We can conclude that in April 1920 the recount of the Yugoslav railway workers about their own life was only one of the tales of the economic crisis, crisis of values, identity and other issues in what was then the Kingdom of SHS. However, the story of the railway workers could only attest to the situation it took place in, for it did not speak from the position of power, but in the spring of 1920 convincingly caught its moment of emancipation.

---

<sup>71</sup> Zgodovina historične misli. Ljubljana 2006, str. 666.