

Franc Rozman

Makedonski delavci pri gradnji bohinjsko-karavanške proge*

Po krvavo zadušeni ilindenski vstaji v Makedoniji so zelo številni prebežniki prišli v Slovenijo, kjer so se udingali za razna dela. Zlasti dosti jih je bilo zaposlenih pri gradnji bohinjsko-karavanške železnice, ki so jo začeli graditi že leta 1900 in je bila dograjena leta 1906.¹ Simpatije do makedonskega naroda so bile tudi pri Slovencih in v časopisju najdemo številna poročila o dogajanjih v Makedoniji. Konec leta 1903 sta imela glavna slovenska časnika — Slovenski narod in Slovenec — svoje dopisnike v Beogradu in poročevalce v Makedoniji. Slovanofilski krogi v Ljubljani so že decembra 1903 osnovali poseben makedonski odbor za pomoč osvobodilnemu gibanju, katerega člani so bili nekateri vidni slovenski politiki npr. dr. Vladimir Ravnikar, Ivan Hribar in drugi.² Zlasti je pomembno delovanje Terezije Jenko, ki je celo hotela obiskati Makedonijo, vendar je mogla le do Bolgarije.³ Prispevki za Makedonce so se nabirali ob raznih priložnostih (predavanja, otvoritev kulturnih društev ali knjižnic, koncerti).

Moj namen pa je osvetliti življenje Makedoncev, ki so se kot delavci, in to predvsem kot težaki, zaposlovali pri gradnji bohinjsko-karavanške železnice. Skušal sem ugotoviti, kakšen je bil odnos podjetnikov do njih, njihov položaj, delovne razmere, mezde in kakršnakoli politična ali sindikalna gibanja. Poudariti moram, da so viri skrajno pomanjkljivi. Časopisnih je sicer nekaj, zlasti drobnih podatkov, koliko delavcev je šlo vsak dan na gradnjo proge, vendar je to zelo nepopoln pokazatelj, zlasti skopi pa so arhivski podatki. V Arhivu Slovenije sem pregledal spise deželnega predsedstva in deželne vlade. Po indeksih deželnega predsedstva bi bilo mogoče sklepati, da je precej aktov, vendar ni niti eden ohranjen, verjetno so bili škartirani ob razpadu monarhije. V fondu deželne vlade pa sem pregledal fascikle, ki se nanašajo na gradnjo, saniteto, gradnjo železnic posebej, statistike gibanj prebivalstva. Tudi za to je bilo podatkov zelo malo, nekaj dosti splošnih poročil in mrliških listov. Obstaja torej le možnost, da bi bilo kaj dobiti v fondih radovljiškega okrajnega glavarstva, ki pa je še nedostopen in sploh neevidentiran.

* Prispevek na posvetovanju ob 65-letnici ilindenske vstaje v Ohridu od 27. do 29. maja 1968.

¹ Ivan Mohorič, Zgodovina železnic na Slovenskem. Slovenska Matica, Ljubljana 1968 (dalje navajam Mohorič, Zgodovina železnic), str. 214—237.

² Hristo G. Andonovski, Nekaj prispevkov k odnevu makedonske ilindenske vstaje med Slovenci. Kronika 1953, II, št. 3, str. 201—4. Glej tudi istega avtorja Odjek ilindenskog ustanka u Sloveniji. NI I/2, Zagreb 1051 ter Ehoto na Ilindenskoto vostani sred jugoslovanskite narodi. Ilindenski zbornik 1903—53, Skopje 1953.

³ n. n. m. stran 203.

Tehnično zelo zahtevna in za tiste čase impozantna železniška proga Celovec—Beljak—Gorica—Trst, ki so jo po dolgih peripetijah začeli graditi poleti 1900, je zaposlovala več tisoč delavcev, ki so jih gradbena podjetja, ki so progo gradila, najemala v Bosni, Hrvatski, Makedoniji in celo v Albaniji.⁴ Mohorič navaja, da je bilo od karavanškega predora do Trsta zaposlenih 15.415 delavcev.⁵ Kratka časopisna poročila v Slovencu skoraj sleherni dan navajajo, koliko delavcev se je odpeljalo na delo na Hrušico pri Jesenicah, vendar včasih navajajo Makedonce po številu, včasih da jih štejejo kar med Srbe in Hrvate. Zato iz teh podatkov ni moč rekonstruirati števila makedonskih delavcev ob delu na železnici. Da pa jih je moralo biti precej, dovolj ilustrativno govori podatek v seznamu cepljenih proti kozam maja 1905 pri podjetju Rella, Marinelli-Faccanovi na Bohinjski beli, kjer je na poimenskem seznamu 826 vsaj 100 z imeni, za katere je z gotovostjo mogoče reči, da so Makedonci.⁶ Res je sicer, da je ta družba gradila bohinjski predor in je bilo največ Makedoncev zaposlenih samo pri gradnji predora. Vendar je bilo družb, ki so gradile progo okrog deset, in znano je, da je bilo mnogo Makedoncev tudi na Hrušici. Podatke je težko zbrati predvsem zaradi tega, ker so novačile družbe svojo delovno silo zelo kampanjsko, s pomočjo aronditnih družb in raznih posrednikov, ki jim je šlo le za čim večjo osebno korist. Delavcem so obljubljali dober zaslužek, dali jim pa niso nobenih trdnih osnov, niti sklepali pogodb. Zelo so odirali delavce lastniki kantin in stanodajalci.⁷ Makedonci so delali v glavnem v predorih in kamnolomih ali pri dovažanju kamnitih kvadrov za oblaganje predora. Kamnolomi so bili v Kamnitniku pri Škofji Loki, pri Janezu v Bohinju in na Mirci nad Jesenicami. Delavci niso bili plačani od ure ampak od nakopanih kubikov zemlje.⁸

Bolj kot skope uradne novice, pa govore o bednem stanju makedonskih delavcev na železnici nekateri dopisi v časopisju. Tako npr. članek Slovanska vzajemnost: »Kdor je ne pozna, naj pride na Bohinjsko Bistrico, in jo bo našel med najnižjimi delavci — Makedonci. V velikih gručah prihajajo na Bistrico iskat dela ... Četudi dela ne dobe, vendar ni se jim bati, da od lakote poginejo, čeprav nikdar ni videti, da bi še tako raztrgani in sestradani Makedonec ljudi nadlegoval s prosjačenjem. Njihova pot jih vedno pelje naravnost v makedonske barake, kjer jih njihovi bratje prav gotovo sprejmejo medse, dasi so barake že njim samim premajhne. Primerilo se je, da so po več mesecev imeli pri sebi svoje slovanske brate, ki niso dobili dela in jih ves čas preživljali z bornim svojim zaslužkom. Sicer pa vlada med njimi tudi najlepša sloga in ljubezen. Eden vodi vse, vsi se pokore njegovim poveljem. Ko pridejo eni iz predora, je prvo, da sezujejo premočene škornje in jih na ognjišču vsaj nekoliko posuše, da jih bodo mogli rabiti drugi bratje, ki si še niso zaslužili toliko, da bi si mogli svoje omisliti. Življenje Makedoncev je nadvse preprosto. Nacionalna juha »čorba«, krompir in košček kruha, to je vsa njihova hrana. Kljub revščini vendar ni slišati iz njihovih ust drugega pritoževanja kot tu pa tam kaka tiha kletev nad krutostjo njihovega vladarja — sultana.«⁹ Spet drug članek v iste mlistu: »Makedoncem škoduje ta hitra sprememba vremena najbolj, in bati se je, da se ne začne med njimi zopet kakšna nalezljiva

⁴ Mohorič, Zgodovina železnic, stran 234.

⁵ n. n. m.

⁶ AS, Deželna vlada 1905, reg. št. 17—8, št. 12052.

⁷ Mohorič, Zgodovina železnic, stran 229.

⁸ Prav tam.

⁹ Slovenec, 19. decembra 1903.

bolezen. Koze in tifus se jih kar rade lotijo. In tudi ni čuda! Kako so reveži slabo oblečeni, kako slabo se hranijo, kako slabo počivajo ponoči! Prišel sem na kolodvor k polnočnemu vlaku. Po kamnitih tleh kolodvorske veže so ležali Makedonci vse križem in kašljali. Morali so biti premočeni, ker zoprna sopara se je vzdigovala od njih. Drugi prizor: Pozno zvečer pride truma Makedoncev pred hišo in prosijo gospodarja, ali smejo **zunaj pred hišo prenočiti**. Seveda dobe dovoljenje in potem poležejo po tleh lepo mirno, tiho. Mrzla noč jih objema, nihče se ne zmeni zanje.«¹⁰

Težke ekonomske razmere in prehod z zmernega makedonskega podnebja na ostro gorenjsko klimo so vplivali tudi na odpornost delavcev in tako so se konec marca in aprila 1904 med njimi pojavile črne koze. Na pojave koz naletimo skoraj na vseh gradbiščih, kjer so delali, na Hrušici, v Bohinju, Hudi južini na Primorskem. Oblasti so, boječ se izbruha epidemije, hitro reagirale in vsi delavci so bili proti črnim kozam cepljeni, oboleli pa pod strogo karanteno. Vendar je nekaj smrtnih primerov le bilo. V arhivu sem našel 14 mrliških listov, za večino njih piše, da so umrli za kozami, za dva pa ni naveden vzrok smrti.¹¹ Kranjska deželna vlada je 28. aprila 1904 dobila dopis avstrijskega notranjega ministrstva, ki je na podlagi sporočila salzburške deželne vlade izdalo odlok, da se zaradi ponavljajočih se obolenj za črnimi kozami prepove vsem gradbenim družbam pri gradnji železnice, da bi še vnaprej najemale Makedonce za delo na progi.¹² Družbe so le nerade upoštevale ta ukaz, saj so imeli Makedonce za dobre delavce, seveda so pa tudi družbe mnogo zaslužile s tako ceneno delovno silo. Tako je družba Cecconi, ki je gradila predor v Bohinju, šele na dvakratno urgenco okrajnega glavarstva v Radovljici spolnila ukaz, z izgovorom, da je težko ugotoviti narodnost delavcev in od kod prihajajo.¹³ Kljub temu je še vedno najti časopisna poročila, da odhajajo Makedonci na delo k železnici. Več uradnih podatkov o tej vladni prepovedi pa ni najti.

Povsem jasno je, da med begunci ne more biti dispozicij za štrajkanje, posebno še med takimi delavci, ki niso bili nikoli organizirani. Vendar so v enem štrajku le sodelovali tudi Makedonci. To je bil štrajk na gradbišču na Hrušici pri Jesenicah 26. avgusta 1903. Po poročilih radovljiškega okrajnega glavarja Detele 27. avgusta 1903 so pri štrajku sodelovali tudi Makedonci, ki so bili tam zaposleni. Do štrajka je prišlo na plačilni dan, ko so se delavci napili. Naslednjega dne niso prišli na jutranjo delovno izmeno, zbirali so se na cesti, vendar niso postavljali železniški upravi nobenih zahtev. Zvečer so začeli stavkati še delavci v tunelu z izjemo dela minerjev in nekaterih Makedoncev, ki so bili pripravljeni delati. Ob mraku so se začeli nemiri, presekana je bila električna napeljava in slišati je bilo nekaj revolverskih strelav. Delavci so bili slabo organizirani, ker so bili zelo heterogenega sestava, bili so brez vodstva in zaupnikov. Vse je zbruhnilo spontano. Zelo medlo so zahtevali osemurni delavnik. Zaprli so sedem delavcev. Mnogi so se dali izplačati in so gradbišče zapustili. Najprej je začelo delati 65 Makedoncev, ki so bili zaposleni v predoru in so že 26. avgusta zjutraj ob navzočnosti kakih 500 štrajkajočih odšli nemoteno na delo v predor. Štrajk je bil 27. avgusta končan.¹⁴

¹⁰ Slovenec, 2. aprila 1904 (v rubrikij Jeseniške novice).

¹¹ AS, Deželna vlada 1903 in 1904, reg. št. 29–24.

¹² AS, Deželna vlada 1904, reg. št. 17–8, št. 12184.

¹³ Prav tam.

¹⁴ AS, konvolut. dež. predsedstva, št. 33 (nova serija), ovoj Arbeiteranstand in Birnbaum 1903, str. 3649.

Spomladi 1905 so makedonski delavci začeli zapuščati gradbišča in se tudi iz Slovenije začeli izseljevati v Ameriko. Nisem pa mogel dobiti nobenega znamenja, da bi se ljubljanski makedonski odbor kakorkoli potegoval za makedonske delavce, jim pomagal ali vsaj obiskal na gradbišču. Za delavce na železnici ni bila organizirana nobena dobrodelna akcija.

TRAVAILLEURS MACÉDONIENS A LA CONSTRUCTION DE LA VOIE FERRÉE BOHINJ—KARAVANKEN

Résumé

En s'appuyant sur les maigres sources des archives, de la presse et d'autres écrits, l'auteur a essayé de décrire la vie des travailleurs macédoniens qui, après la révolte de l'Ilenden de 1903, bientôt étouffée, s'unirèrent comme manoeuvres dans les travaux de construction de la voie ferrée Bohinj—Karavanken en 1904—1905.