

Д-р Миле ТОДОРОВСКИ

ДВА ДОКУМЕНТА ЗА ПОЛОЖБАТА НА РАБОТНИЦИТЕ ВО ИЗГРАДБАТА НА ЖЕЛЕЗНИЧКАТА ЛИНИЈА ВЕЛЕС — ПРИЛЕП*

Неколку години по создавањето на Кралството на Србите, Хрватите и Словенците беше покренато прашањето за поврзување, со железнички линии од нормален колосек, на подрачјето на Битола и на другите западни реони на Македонија како и на подрачјето на Кочани со железничката магистрала Скопје — Солун. Притоа, главно од политички и стратешки причини — обезбедување на границата од кон Бугарија, — се имаше предвид засилената комитска и друга активност па приоритет во непосредниот пристап кон реализација на потребата од железнички сообраќај ѝ беше даден на железничката линија Велес — Кочани. Од глобално наведените причини доста брзо беше изградена и пуштена во јавен сообраќај железничката линија Велес — Штип (20 октомври 1924 година) и Штип — Кочани (на 25 август 1926 година).¹⁾

Иако во овој период се вршеа подготовки за отпочнување на градбата на железничката линија Велес — Битола, сепак, нејзината градба отпочна доста доцна. Така, делницата Прилеп — Битола беше изградена и дадена во употреба на 7 април 1931 година. Најтешкиот дел за изградба на железничката линија Велес — Битола (со многу тунели, насипи, каменити предели и сл.) делницата Велес — Прилеп, а воедно и најскап дел и во недостаток на средства беше изоставен. Дури во периодот на големата светско-стопанска криза, туѓите капиталисти го испол-

* Главниот повод за да ги публикуваме овие документи е тој што често пати во историската литература, во читанките и сл. се изнесуваат примери за експлоатацијата на црците и други народи во минатите векови. Меѓутоа, положбата на работниците во Македонија меѓу двете светски војни, а посебно во времето на големата светска криза и диктатурата тешко би могла да се разликува од онаа на најгрубо експлоатираниите работници во други делови на земјината топка. Па затоа, и нашите домашни примери се исто така достатно почучни.

¹⁾ Градбата на делот на железничката линија Велес — Штип во должина од 51,5 км отпочна на 1. XI. 1923 година, а на делот Штип — Кочани во должина од 33,8 км. почна на 1 јули 1925 година.

зуваа моментот за да ги вложат своите средства во овој објект. Така на 19 септември 1932 година, почна градбата на изоставената делница а на 20 јануари 1936 година беше пуштена во јавен сообраќај.²⁾

Изградбата на железничката линија Велес — Прилеп ја доби „Европското друштво“³⁾ но непосредното изведување на работите тоа им ги довери на југословенските градежни претпријатија какви што беа „Рекорд“ и „Феникс“. Тие пак, заради „подобра организација“ и заради поголема контрола во работата, непосредното изведување им го препуштија на разни претприемачи. Овие за да присвојат што поголем дел од неплатениот труд на работниците, одделни работи даваат да се работат на акорд. Притоа правеа разни махинации.

Градбата на железничката линија Велес — Прилеп отпочна во мошне тешки внатрешни и надворешни економски и политички услови. Во светот и во нашата земја беснееше големата стопанска криза. Илјадници работници беа без работа. Од друга страна, во Југославија по 6 јануари 1929 година беше заведена диктатурата на крал Александар која со сета своја суровост се нафрли врз работничката класа. Беа извршени масовни затворања на комунисти и други прогресивни сили кои беа судени според Законот за заштита на државата; беа забранети Независните синдикати на Југославија кои најдоследно се бореа против класниот непријател и ревизионистите.

Оставени без сопствена организација — партиска и синдикална, работниците и нивниот труд беа плен на капиталистичката класа и на разни нејзини придружници. Под товарот на тоталната експлоатација во условите на светско-стопанската криза и монархофашистичката диктатура се најдоа и околу 5 илјади работници кои работеа на изградбата на железничката линија Велес — Прилеп.

Согледувајќи ја положбата на овие работници, организацијата на КПЈ на Велес работеше на синдикално организирање на овие работници. За оваа цел организацијата на КПЈ од Велес ги ангажира како членовите на КП кои беа вработени во изградбата на железничката линија, така испраќаше и други членови заради поголема активност во организирање на работниците во борбата за нивни економски и политички права.

Во тој период постоеја официјалните работнички институции „Работнички комори“ во Југославија, а работниците од Македонија потпаѓаа под Белградската работничка комора, која имаше свое претставништво за Македонија во Скопје, познато како претставништво за Јужна Србија, како и дописништво во Битола. Иако беше факт дека Работничката комора во Белград беше во рацете на реформистите и социјалистите од групата на

²⁾ Историја на железниците во Македонија 1873—1973, Скопје, 1973, с. 174—183.

³⁾ Société Européenne de crédit foncier et de banque.

д-р Живко Топаловиќ, Богдан Крекиќ, Лука Павиќевиќ, Милорад Белиќ и други, работниците на градбата на железничката линија, организирани во УРССЈ (Обединет работнички синдикален сојуз на Југославија) кои исто така сè уште се наоѓаше во рацете на реформистите, бараа од Работничката комора да бидат заштитени. Впрочем, по директивите на ЦК на КПЈ за навлегување во УРССЈ од страна на членовите на КПЈ и синдикално-организираните и други работници,⁴⁾ се создаде една раздвиженост кај работниците во нивните истапи против работодавците. Така, на изборите за Работничката комора на 28 и 29 октомври 1933 година на изборните места долж железничката линија во изградба Велес — Прилеп излегоа релативно голем број избирачи. Вклучувајќи ги и Велес и Прилеп на оваа релација, избирачки места имаше уште во Богомила и Теово. Во споредба со другите градови, на овие гласачки места процентот на работниците кои зедоа учество во изборите беше мошне голем. Така, во Велес гласаа 228 работници; во Теово — 472; во Богомила — 456 и во Прилеп — 281.⁵⁾

Токму оваа синдикално-организирана работничка сила вршеше притисок со своите барања и протести кај Работничката комора во Белград да преземе мерки за нивната заштита. Во јануари 1933 година протестите и вриењето кај работниците беше зголемено, па Претседателството на Работничката комора во Белград донесе решение нејзиниот секретар Лука Павиќевиќ да изврши увид и инспекција во работните и хигиенските услови на работниците на железничката линија Велес — Прилеп.

Лука Павиќевиќ, како и сите други реформисти од Работничката комора и од УРССЈ во тој период според нивната практика, доста објективно ја согледуваше положбата на работниците, но излезот од тоа го бараше преку апели и барања упатени до органите на власта за нејзина интервенција пред капиталистите. Реформистите преземаа такви мерки според кои работничките барања ќе бидат задоволени од буржоаската власт, од истата онаа власт која ги заштитуваше капиталистите непречено да ја експлоатираат токму работничката класа.

Од овие причини, положбата на работниците на изградба на железничката линија Велес — Прилеп: нивните примања, услови за живеење, здравствена заштита и друго, мошне пластично се изнесени во извештајот на „комисијата“ која всушност не е формирана од никого туку настанува по иницијатива на Лука Павиќевиќ кога во јануари 1933 година, спроведувајќи ја задачата добиена од Претседателството на Работничката комора, дојде во Скопје и побара од Банската управа и од Уредот за здравствено осигурување да му доделат по едно лице со кои ќе

⁴⁾ „Комунисти у синдикате“, Пролетер, орган на ЦК КПЈ, септември 1932, VIII, бр. 26.

⁵⁾ Историски архив — Белград, ф. Радничка комора Београд, 3/89, прилог 1.

изврши инспекција на условите за работа на железничката линија Велес — Прилеп. Одгласувајќи се на неговото барање, со него на терен поаѓаат: Мартин Иван, инспектор на трудот во Вардарска бановина и д-р Душан Лекиќ, лекар во Окружниот уред за здравствено осигурување во Скопје. Оваа „комисија“ на 31 јануари 1933 година им достави извештај или како што тие го именуваат претставка на Банската управа во Скопје и на Работничката комора во Белград, кој како Прилог I го поместуваме подолу.

Оваа „претставка“ како што вели Лука Павиќевиќ му ја предал на помошник банот Др. Красоевиќ и воедно усмено го запознал со тешката положба на ова работништво, и го замолил за итна законска интервенција со цел Управата на претпријатието да се задолжи спрема работниците да постапува во границите на законот. Исто така во Управата на Окружниот уред за здравствено осигурување во Скопје тој предал препис од оваа претставка со препорака уште веднаш да им се исплати хранарина на болните во нејзините експозитури. Според извештајот на Лука Павиќевиќ помошникот бан Красоевиќ со разбирање ги прифатил неговите сугестии и изјавил дека веднаш ќе преземе законски чекори за заштита на работниците.

И овој пат практиката покажа дека со апели и молби до кралската банска управа нема да се подобри положбата ниту на работниците на градбата на железничката линија Велес — Прилеп ниту пак на другиот дел на работничката класа како во нашата земја така и во светот. Во врска со спомнатата претставка, а уште повеќе поради протестите на работниците кои не престанувале Инспекцијата на трудот во Скопје издала наредба⁶⁾ но истата работодаделите не ја спроведувале во живот. Како што можело да се очекува, бидејќи положбата на работниците ни по неколку месеци не се подобрила, повторно од работниците биле упатени жалби и протести до Поверенството на Белградската работничка комора во Скопје. Согледувајќи ја оваа положба од една и сакајќи да го канализира во своја полза работничкиот отпор од друга страна, Претседателството на Белградската комора во септември 1933 година одлучило повторно да излезе на терен комисија составена од претставник на Инспекцијата на трудот, претставник на Работничката комора и претставник на Синдикатот на градежните работници.

Во врска со повторниот увид во состојбата на железничката линија во градба Велес — Прилеп, Велимир Петровиќ, му доставил на Претседателството на Работничката комора во Белград извештај, кој го даваме како Прилог II.

Имајќи ги во предвид изнесените аргументи во спомнативе два прилога сметаме дека секакви коментари, објаснувања и фусноти само би ја намалиле нивната вредност. Во нив е достат-

⁶⁾ Се однесува на Наредбата бр. 18085 од 22 јуни 1933 година, но со која не располагаме.

но автентично и изворно речено за условите за работа, за бројните форми на експлоатација на работниците во заостаната и во колонијална положба Македонија, потоа за односот на власта, за односот на уредите за осигурување на работниците и сл. Овие два документи, и покрај тоа, што од објективни или субјективни причини комисијата не можела се да види, всушност се едно обвинение против експлоататорите и кралската власт. Воедно преку нив, на друга страна се објаснуваат причините за издржливоста на работничката класа во борбата против класниот непријател во предвоена Југославија, како и причините за стапување во првите партизански одреди на повик од Комунистичката партија, токму на оние кои спаѓаа во редот на најексплоатираниите слоеви.

П Р И Л О Г I

(Превод)

„До Кралската банска управа на Вардарска бановина“ — Скопје

Ние потпишаните излеговме на терен на градбата на железничката линија Велес — Прилеп. Целта на нашето излегување беше: да ги испитаме работните и хигиенските услови под кои живеат работниците вработени на тие работи.

Во извршување на предната задача, распитувајќи ги на лице место работниците и нивните надзорни органи како и прегледувајќи ги нивните станови и куќи, го утврдивме следното:

1) Дека редовно работното време е 10—11 часа дневно, дури и на работите во тунелите, иако во тунелите според законските прописи, не би смеело да биде подолго од 8 часови дневно.

2) Дека неделниот одмор од 36 часа без прекин (сабота од 18 до понеделник во 6 часот наутро) не постои, бидејќи на овие работи се работи и во неделите. Навистина, надзорните органи на препријатието тврдат дека на секои 14 дена (секоја втора недела) се врши смена по групи и дека таа недела не се работи. Меѓутоа, вчера (недела) беше ден на сменување во тунелот кај Богомила, но работниците сепак во тунелот беа на работа.

3) Дека не постои, според Законот за труд пропишаниот отказан рок од работа на 14 дена, туку работниците се отпуштаат веднаш.

4) Дека при исплатата на работничката заработка на работниците не им се соопштува бројот на заработените дневници и не им се запишуваат разните задршки според категоријата и висината на истите, туку едноставно им се вели: заработка толку, задршки толку, остаток толку. Дека на овој начин се можни разни злоупотреби со работничките дневници, мислиме, не е потребно особено да се докажува.

5) Дека прашањето за работничкото домување не е добро уредено. Прво, претпријатието не изградило доволен број на станови за работниците,⁷⁾ туку овие се принудени да одат за преноќување по околните села, кои се оддалечени и по неколку километри од градилиштето. А второ, и таму каде што има некои станови, тие се многу лоши, а им се наплатава на работниците по еден динар дневно. Со тоа треба да е платен и огреворот. Меѓутоа, констатиравме дека во многу случаи работниците лежат на голи даски и без никакви покривки. Претпријатието било должно да набави барем доволно слама и по едно ќебе за покривање како и по една перница. Убедени сме, дека секој работник кој во оваа зима ќе преспие без постилки и покривки, толку ќе премрзне што за навек ќе боледува од простинка на коските — реума.

Па и за чистотата во овие станови претпријатието не води никаква сметка. А нечистотијата во нив е толку голема, што становите можат да се споредуваат повеќе со кокошарници, отколку со станови за живеење на луѓе.

6) Дека прехранбените производи за работниците се несразмерно поскапи од пазарните цени во Велес и Прилеп. На пример: свинската маст претпријатието на работниците им ја наплатава по 20 до 22 динари за еден килограм, додека таа истата во Велес на големо е 13—14, а на мало 16 динари килограм. Претпријатието, на место на работниците да им ги стави на располагање артиклите по цена на чинење, тоа заработува на истите — што не би смеело да се допушти;

7) Дека претпријатието на работниците им наплатава извесен алат и материјал за работа. На пример: карбидските лампи, им ги наплатава по 110 и 120⁸⁾ динари парче иако е (ламбата, М. Т.) алатка, а карбитот им го наплатава по 2,20—2,40 дин. дневно, иако е тоа материјал кој се троши во работењето. Ова апсолутно не би смеело да биде.

8) Дека во ова претпријатие е заведена една не хумана постапка спрема работниците кои на работа ќе се разболат. Поконкретно, кога работникот ќе се разболе и ќе биде упатен на болничко лекување, тој со тоа ќе биде отпуштен и од работа. Кога работникот излекуван од болница се враќа, тогаш претпријатието не го прима на работа. На овој начин, работникот со разболувањето се осудува и на глад, од причината што кога ќе излезе од болница немајќи пари, а не добивајќи ни работа, тој веднаш потпаѓа под новата незгода — немаштијата и гладот.

Најпосле имаме чест да напомниме дека и работничкото осигурување неправилно постапува спрема болните работници. Во суштина, оние работници кои се на боледување и се лекуваат амбулантно не ја добиваат навреме хранарината што им припаѓа, туку на исплатувањето на истата чекаат па и гладуваат и по цели два месеци. Ова е затоа што Окружниот уред вовел практика, хранарината на работниците да им ја испраќа по пат на чековни уплатници директно од Скопје, на место уплатниците сед-

⁷⁾ Се однесува само на работниците вработени во изградбата на железничката линија, а не и за нивните семејства.

⁸⁾ Така е во оригиналот, поточно недоволно јасно, но секако е 110 и 120 динари.

мично да се исплатуваат во експозитурите на Окружниот уред кои постојат во Прилеп, Богомила и Велес.

Изнесувајќи ги понапред назначените покрупни незгоди, кои работниците на овие работи ги трпат, потписниците ја молат Кралската банска управа, со својот авторитет и врз основа на позитивните законски прописи да настои погоре наведените незгоди што побрзо да се отстранат и на работниците да им се обезбеди подобар живот.

31 јануари 1933 год.

Со одлично почитување.
инж. Мартин Иван, с. р.
Инспектор на трудот на Вардарска
бановина
Лука Павиќевиќ, с. р.
Секретар на Белградската работничка
комора
Д-р Лекиќ Душан, с. р.
Лекар во ОУЗОР⁹⁾ од Скопје¹⁰⁾

П Р И Л О Г И I I

(Превод)

„Во деновите на 25 и 26 септември ов. г. во заедница со Инспекторот на трудот на Кралската банска управа во Скопје, инженерот г. Шорли¹¹⁾ и претставникот на Сојузот на градежните работници, г. Граховац Петар, го обиколивме најважниот дел од теренот, околу две третини, каде што се изградува железничката линија Велес — Прилеп и тоа од градот Велес па до излезот на тунелот под Бабуна на прилепска страна. На овој простор главно се извршуваат работите, бидејќи од излезот на тунелот па до Прилеп железничката линија е скоро готова, и тука се вработени околу 3.000 работници. Исто така и од Велес па до 8-от км. работите се во завршна фаза, па мноштвото работници се групирани на работите во средниот дел на линијата, а особено во атарите на општината Теово и Богомила и во тунелите низ планината Бабуна.

Теренот каде што се гради железничката линија е брдовит, па заради тоа има десетина тунели. Овие се главно пократки тунели, освен два кои имаат по 500 м. и Бабунскиот кој е долг 2.900 метри. Најмногу од работите се околу тунелите — дупчење, подсиѓување, пресечување, пополнување на влабнатини на излезите итн., па кога тоа ќе се заврши и линијата ќе биде главно готова.

За овој пат од Велес моравме да употребиме приватен автомобил, за што сметка на Комората ќе ѝ поднесе г. Шорли. Железничката линија донескаде оди паралелно со патот, а на многу места се одвојува од патот. Затоа, со автомобил мораше да се оди таму каде што беше возможно, а

⁹⁾ Окружен уред за здравствено осигурување на работниците.

¹⁰⁾ Оригиналот на документот на српско-хрватски јазик се наоѓа во Књига записника, Радничка комора Београд, 1933, Историски архив Београда, 3/89.

¹¹⁾ Иван.

каде што не беше, автомобилот нè чекаше додека одевме пешки. Пешки моравме да ја минеме и планината Бабуна.

Како што беше споменато, оваа работа беше извршена на 25 и 26 септември, а на 27, г. Шорли го оставив во Велес протоколарно да го сослуша претставникот на претпријатието: Европско друштво за хипотекарен и банкарски кредит како работодател бидејќи тој ги исплатува работниците и за осигурување ги пријавува, како и за сите неправилности — е одговорен. Меѓутоа, тој (инж. Шорли, М. Т.) во тоа не успеа, бидејќи во меѓувреме претставниците веројатно намерно се сокриле. Инспекторот на трудот заради тоа ќе мора дополнително на Друштвото да му испрати прашања во писмена форма, по чиј одговор ќе може да изрече казни.

Оваа работа (се однесува на градбата на железничката линија — М. Т.) Французите од споменатото друштво ја организирале така што тие со работниците и со начинот на експлоатација немаат никаква врска, туку сето тоа им го препуштиле на разни акорданти — претприемачи кои со работниците шпекулираат на разни начини.

Како што е познато, на 22 јуни ов. г. под ст. бр. 18085/33 Инспекцијата на трудот во Скопје, откако тогаш констатира маса неправилности, му нареди на ова Друштво во една опширна наредба, својата работа одн. постапка спрема работниците во целина да ја доведе во согласност со законските прописи. Меѓу другото, беше наредено работата во тунелите, заради вода, задушливост, темница и опасности, дека не смее да трае подолго од 8 часа дневна работа, работниците да имаат потребни маски, на вагончињата да им бидат сопирачките исправни, исплатувањето да се врши во пливови на чија задна страна ќе стои точната пресметка, со тоа што ќе им се даде можност на работниците веднаш да рекламираат за евентуалните неправилности, потоа, беше наредено како треба да се одржува чистотата во местата каде што работниците ноќеваат и каде што се хранат, какви треба да бидат цените на животните производи и слично.

Извршувајќи ја оваа работа, во прв ред требаше да се констатира: дали претпријатието спомнатата наредба на Инспекцијата ја спроведува во дело? За жал, веднаш, уште на самиот почеток можеше да се констатира дека тоа не е сторено ни на едно место на целиот простор каде што се изведуваат работите. Работодателот и неговите претприемачи, слободно би могло да се рече, дека гледаат секоја законска одредба да ја изиграат. Тоа може да се види од следните примери: на 25 септември скоро сите претприемачи изјавуваа дека нема да работат во неделите, а веќе на 1 октомври, кога по приватна работа поминав оттаму, забележав дека се работи како и во другите денови на 9, 28 и на 41 км и покрај тоа што тој ден беше недела. Од ова јасно се гледа дека овие луѓе не заслужуваат ни најмалку да им се верува.

Тргнувајќи од Велес спрема Прилеп во спомнатите денови најдовме на следната состојба.

На четвртиот километар наполно е завршен еден тунел. Тунелот и природите ги работел познатиот претприемач Павле Павлиќ. Но таа работа е завршена и ние го затекнавме на расчистување на теренот и

собирање на својот алат, а најголемиот број од своите работници веќе ги беше отпуштил. Ги распрашавме работниците кои ги туркаа вагонетките и ја посипуваа линијата со чакал. Тие ни изјавија дека добиваат по 17 до 25 динари на ден и дека работаат од 6 до 18 часот со прекин на пладне од 1—2 часа. Се хранат кој како знае, а спијат во бараки каде што има доволно место бидејќи мнозинството од работниците си отишле.

Во близината на тунелот се наоѓа каменоломот Превалец. Тука работат стотина работници од кои повеќемина кршат камен по цена од 9—10 динари за еден кубен метар. Овие работници за работата (што ја вршат) од разденување до стемнување многу малку се платени. Бидејќи каменот е цврст, работникот ќе искрши 1—2 кубика на ден, а ги има и такви кои не можат ни еден кубик да искршат; според тоа не можат да заработат ни 9 динари на ден, макар што работодаделот тврди дека такви стари или немоќни работници не држи на работа бидејќи за тоа нема сметка. Овие работници живеат мизерно, а спијат во неверојатно бедни земјанки — настрепници за кои поопширно ќе стане збор понатаму. Во овој каменолом десетина каменоресци изработуваат камења за порталите на тунелите и слично, но тие заработуваат по 35—40 динари дневно и живеат многу подобро од неквалификуваните работници.

На 8 и 9 км се направени два помали тунела меѓу кои на реката Тополка поголем бетонски мост. Тоа го изведуваат претприемачите Серафим Поповиќ и Љубомир Поповиќ. Работници има неколку стотини сметајќи ја и делницата на 12-от километар. Работното време е исто така од 6 до 18 часот со споменатиот прекин на пладне. Неквалификуваните работници заработуваат од 17 до 25 динари дневно, а минерите 35 до 40 динари дневно. Прехранбените производи се продаваат по цена: леб — 3; маст 17,50; сланина 20 динари за еден килограм.

За пренокување има само една барака која е недоволна. Заради тоа, работниците, на едно брадо, каменесто и тешко пристапно, лево од мостот, направиле десетина земјанки. Земјанките се многу бедни и до нив може да се дојде преку една скала. Таа скала, која им служи како степеник е направена од даска преку која попречно се заковани парчиња од летва. Стрмнината е доста остра и тука е опасно да се преминува без потпор-рачки од страна, за кои човек треба да се фати и потпре, а кои сосема не постојат.

Кај мостот над една провалија затекнавме ваква глетка: на три слаби и тенки гредички направен е под од даски. На овој под двајца работници мешаа бетон и го префрлуваа понатаму за правење ивици на самиот мост. Тука, отговарувањето беше очигледно многу големо, бидејќи сè се превиткува и крцка под работниците, така што при малку повеќе нафрлен бетон може да се скрши и заедно со работниците да се урне во провалијата. За да се обезбеди животот на двата работника на оваа работа подобро, ништо друго не е потребно, туку да се стават уште две гредички во вредност може би од 20 до 30 динари и така ќе се постигне засилување и безбедност на работата.

На 12-от и 13-от километар работите ги изведуваа истите работодавци, а условите за работа во поглед на наградувањето се исти како што веќе споменавме. Работниците ни изјавија дека за придонес за осигуру-

вање и државен данок им се зема 5% од заработувачката. На 12-от километар покрај земјанките постојат и бараки. Бараките беа неверојатно многу загадени и во нив работниците спијат притиснати како сардини за цело време. Ноќе спијат оние кои преку денот работат, а преку денот ги затекнавме да спијат оние кои ноќе работат. Кујната и местото каде што ручаат овие работници исто така се загадени: изглодани коски, разно ѓубре и рој од муви се гледаат на сите страни. Работниците уште ми соопштија дека водата за пиење и за месење на лебот е од реката Тополка. А водата од оваа река е матна и нечиста, зашто во реката преку денот се валкаат биволи и друг добиток.

На 17-от километар е претприемачот Чедомир Газикаловиќ. Состојбата на работниците е слична како и кај веќе споменатите претприемачи. Исклучок прават минерите и сидарите кои имаат посебна кујна, каде плаќаат 8,50, а со леб 12 динари дневно. Тука на својата лоша состојба ми се жалеа два работника: Богдан Пановиќ¹²⁾ и Асан Мусафовиќ и двајцата од Велес. Тие имаа по две магариња и нивната должност е најмалку 7 пати дневно (или 1120 литри вода) да донесат вода од реката во тунелот за мешање на бетон на растојание од два километра. Нивната надница изнесува 35 динари и ми се жалеа дека по 11,65 динари колку што доаѓа за еден човек или за едно магаре не можат да стигнат за храна за себе ни за добитокот. И навистина тој ден го затекнавме Пановиќ да јаде попара, а таа попара е сварена од стар сув леб попарен само со жешка вода без трунка масло.

Кај овој претприемач, како што впрочем е случај и кај другите, им се наплатува на работниците по еден динар за спиење не само во бараките туку и во земјанките кои работниците сами ги направиле. Кога ќе се земе предвид дека е голем бројот на работниците, тогаш ќе заклучиме дека претприемачите од ова добивале добра рента: тесните и нечистите бараки им донесувале илјадници динари месечно.

Работникот Владимир Петковиќ, кој работи ноќе на вагонетките а скоро ќе оди во војска, јавно ни изјави дека него при пресметнувањето му е наплатено за м. август 30 динари за станарина, макар што тој за цело време спиел во земјанки кои ги направил со своите другари. Сосема е можно дека и на останатите работници им е наплатувана станарина за колибите, но тие за тоа не смејат ништо да изјават. На ова место има околу 150 работници; најниската надница на неквалификуваните е 15 динари.

На 23-от километар состојбата е слична, но во поглед на чистотата е поподносливо, благодареејќи на настојникот г. Јурај Вукелиќ, кој е интелигентен човек, а воедно и синдикално организиран, па влијае колку што е можно условите за работа да се подобрат.

На 28-от километар се работи на еден тунел, а претприемач е г. Флахман. Тука се работи и дење и ноќе како и за време на празници, а условите за работа се слични како и условите на другите делници.

¹²⁾ Како и на сите Македонци во предвоена Југославија имињата им беа променети и наметнат суфиксот „иќ“. Во случајов станува збор за Богдан Панов.

На 31-от километар работите ги изведува некој г. Крстиќ, исто така под слични услови за работниците, но на ова место сосема нема бараки за спиење.

На 42-от километар работеле претприемачите Антиќ и Миниќ, а сега работите ги презел г. Газикаловиќ. И тука условите беа исти па дури и полоши. На пример: го најдовме работникот Тодосија Додиќ, со работнички лист (кој се добива во замена за одземени документи) во кој се внесени податоци за неговата личност и денот за стапување на работа 24 август 1933 година, а во рубриката во која треба да биде внесена висината на неговата надница, не е внесена ни по 32 дена. Така работат сите претприемачи, па работниците долго време немаат престава за висината на својата заработувачка.

На 44-от километар на отворената железничка линија постоеја само работнички земјанки.

На 46-от километар каде што беа претприемачи браќата Гајдовиќ,¹³⁾ исто така скоро кај ниеден работник не можеше да се пронајде уредно потполнет работнички лист.

На целиот овој простор од Велес до Бабунскиот тунел никаде не можевме да видиме на работниците маски, а само на едно место најдовме рачна аптека. Исто така, само на едно место видовме две вагонетки кои имаа уредни механички сопирачки. Останатите вагонетки со сема немаа сопирачки, туку изгледаа вака: долу кај тркалата секоја вагонетка има по еден рам кои го опколува тркалото и оската. Два работника застануваат на задната страна и држат по еден стап кој го заглавуваат на средината на рамот и притискаат на задното тркало, и така со триење на тркалото и овој клип се врши сопирање. Но ваквите сопирачки се слаби и несигурни, затоа што земјата се носи од пресекот и тунелот во соседната влаабнатица која се пополнува и така се добива траса за железничка линија. Тука стрмнините се обично големи и вагонетките по нерамните шини брзо се тркалаат така што незгодите се мошне можни.

На влезот во Бабунскиот тунел каде што е претпријатието Феликс Рекорд како и на излезот на истиот тунел од прилепска страна каде што работат инженерите Чкорла и Арбин Шмит, постојат машински постројки (машинхауз) кои произведуваат електрично осветление, енергија за сврдлите за дупчење на камења и за вентилаторите кои го движат воздухот во тунелите. Во овие машински постројки на така деликатна работа работи машински персонал и дење и ноќе по 12 часа без прекин. Од обете страни на овој тунел постојат бараки за спиење и кујни. На влезот затекнавме кујна и оддел за ручање, исто така, нечисто и полно со изглодани коски и друго ѓубре а бараките нечисти, смрдливи, не варосани итн.. И во овој најголем и за работа најтежок тунел работниците работат 12 одн. 10 часа бидејќи на полноќ имаат наводно два часа одмор. Рачна аптека не забележавме, но може да се претпостави дека ја имаат во канцеларијата, додека маски воопшто немаат одн. не се во употреба.

¹³⁾ Исто како и белешка 12. Се однесува на браќата Гајдови.

На двата краја на тунелот постојат магацини кои покрај прехранбени артикли имаат за продавање облека и обувки. Уште при влегувањето во магацинот најдовме на два ценовника — еден закачен на ѕидот, а вториот продавачот се збрка и го извади од фијоката и ни го покажа. Тој беше без датум, а цените на продуктите во него беа значително поскапи. Заради тоа моравме да погледаме во книгите на многу конто-броеви на купувачите и се убедивме дека стоката им е пресметувана по ѕидниот поевтин ценовник, и покрај тоа остана и понатаму сомнително и од продавачот необјаснето постоењето на вториот ценовник. Цената на продуктите во овој магазин се следните: сирење 15 дин.; сол 3 дин.; ориз 7 дин.; кромид 1 дин.; месо 7—8 дин.; зејтин 18 дин., а кристал 14,50 дин., маст 20 дин., сланина 22 дин., шеќер во коцки 18 дин., кафе во зрно 50 дин., сапун за раце 12 дин., обична кошула 36 дин., сламарица 32 динари. Ѕидниот ценовник е од 29 март оваа година. Меѓутоа, на излезот од тунелот 3 км. подалеку цените на продуктите се значително пониски и се продаваат, на пример: сирење 10 дин., сол 2,75 дин., ориз 4,50 дин., кромид 0,50 дин., а месото по 6—7 дин. килограм.

Надницата на неквалификуваните работници е 20 динари и нагоре, а кршачите на камен (чакал) добиваат по 12 дин. за еден кубен метар.

Несреќни случаи во работата на овие градби има релативно многу, според известувањата на органите на ОУЗОР кои ги добивме, а тоа може лесно и непристрасно да го забележи и нестручно око. Тие настануваат главно поради тоа што работодавците не внесуваат никакви технички и заштитни мерки. Тоа дури го констатирале и надлежните државни власти, за кое се знае дека на работи од ваков карактер се обрнува малку внимание, па затоа, има трагови во архивите на Првостепените судови во Прилеп и Велес. Освен ова, слушнав, а не стигнав да проверам, дека заради неразумното штедење на одговорните работи се ангажира евтин и нестручен персонал кој со својата работа придонесува да се зголемува бројот на несреќите.

Заболувањата се страшно големи и според известувањата на лекарот во ОУЗОР во Богомила како и од другите чиновници на ОУЗОР особено од маларија тие изнесуваат 95%. На просторот од 30 км за 18 дена се разболеле 680 работници од кои — од маларија — 649. Работниците работат во малариични центри а немаат сосема никаква превентива против неа, бидејќи работата од 12 часа, нечистотијата на телото и постелата, храната од сув леб или грав без задршка итн. само помагаат на ширењето на маларијата.

Покрај сето наведено, работниците се изложени на малтретирање а донекаде и до ограбување не само од надзирателите туку и од други

миленици на работодаделите. Така по приватна линија дознавме дека има за жал и такви работници кои ги викаат бабари, а се нестручни, но дошле на разни поднадзирателски и места на стручњаци со помош на своите жени и други роднини по женска линија, па тие често ги тормозат и ги уценуваат работниците на различни начини.

Најглавните прекршоци на законските одредби и наредби на Инспекцијата на трудот од страна на работодаделите се состојат во следното: 1) во тунелите не се работи во три смени по 8 часа, туку во две по 12 часа; 2) технички заштитни мерки како што се маски, сопирачки на вагончињата, разни огради таму каде што се зида и околу каишите во машинхаузите (машинските куќи) сосема не постојат; 3) на работниците не им се определува (цена) надница ни по една до две недели работа; 4) на работниците не им се даваат пресметки и оттаму тие во почетокот не знаат по која надница работат, а подоцна не се во можност да рекламираат на евентуални неправилности и да ги задоволат своите барања; 5) не се врши редовно контрола; и 6) скоро никој не води сметка за чистотијата во становите и за здравјето на работниците.

Колибите — земјанките во кои скоро мнозинството од работниците живеат и денес (како и загадената вода која ја пијат) изгледаат вака: зарамнета земја во простор од неколку метри квадратни; однапред и одзади вкрстени во свод по два стапа па на врвот споени со петти стап кој претставува рбнак (било); потоа, тоа е покриено со две стари рогозини, или остатоци од лимени канти, или пак прачки со лисја. Понекаде, каде што теренот дозволува, преку таквиот кров нафрлена е земја, но во повеќе случаи единствени видишта и кров на тие колиби се рогозините (асури) така што овие колиби се многу полоши отколку што се настрешниците што си ги прават нашите земјоделци на своите бостани и лозја.

За ваквата состојба, според наше мислење, вината не е само до работодаделите, кои се навистина безобсирни, туку и до Инспекцијата на трудот, која за патување на својот инспектор нема никакви средства, а исто така и во добар дел и од Окружниот уред за осигурување на работниците во Скопје. Се стекнува впечаток дека овој ОУЗОР, освен за прибирања на придонесите, сè до скоро немал никаква друга грижа за работниците на овие работи. ОУЗОР и порано испраќал на овој терен свои лекари и други административни чиновници и не требало да остане рамнодушен спрема сето ова. Ако не можел да влијае на висината на надницата на работниците и на фактот дека работниците јадат јадења без зашпрска, требал и можел да влијае работниците да добиваат подобра вода за пиење, подобри нокевалишта, а од друга страна и со превентива

во лекови, па тогаш толку висок процент на заболувања од маларија сигурно не би имало. ОУЗОР за ова има и законски можности, па во случај интервенциите да му се без успех, можел против одговорните работодаатели да заведе дополнителен придонес по §§ 116 и 117 од законот за осигурување на работниците.

Можеме да се надеваме дека тоа на крајот ќе го стори ОУЗОР бидејќи во текот на минатиот месец го испратил својот шеф на лекарите, а потоа и еден виш чиновник на овој терен со таква цел. При тоа, ОУЗОР покрај експозитурите и амбулантите во Велес и Прилеп има сега лекар и амбуланта во село Теово и лекар и експозитура во село Богомила кои специјално постојат за работниците вработени на линијата Велес — Прилеп¹⁴⁾.

¹⁴⁾ Оригиналот на документот на српскохрватски јазик се наоѓа во Књига записника, Радничка комора Београд, Историски архив Београда, 3/89.