

629.7.02:33.025(497.1)“1927/1938”
355.354(497.1)“1927/1938”

МА Ђорђе Лалић, истраживач-приправник
Универзитет у Београду, Филозофски факултет
djordjeblok30@gmail.com

Оригинални научни рад
Примљен: 14.2.2023.
Прихваћен: 23.3.2023.

Утицај државе на развој и функционисање југословенске ваздухопловне индустрије на примеру фабрике „Змај” (1927–1938)

Апстракт: *У раду је анализиран утицај државе односно војске Краљевине Југославије на настанак, развој и функционисање домаће међуратне ваздухопловне индустрије у власништву приватног капитала. Утицај државе је анализиран на примеру фабрике „Змај”, основане 1927. године, која је била једна од три највеће приватне ваздухопловне фабрике у том периоду. Велика умешаност државе и војске односила се на све аспекте рада фабрике, од провера приликом оснивања и подизања фабрике, преко институције надзорног органа, стриктних провера радника и очигледне финансијске зависности у односу на државу.*

Кључне речи: фабрика „Змај”, ваздухопловна индустрија, државни утицај, Краљевина Југославија, надзорни орган, Команда ваздухопловства.

Ратно ваздухопловство је у међуратном периоду постало најкомплекснији део сваке модерне војске. За одржавање и редовно унапређивање ратног ваздухопловства државе су морале да одвјајају значајна материјална средства. Државе попут новостворене Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца у почетку су се у потпуности ослањале на увоз ваздухопловног материјала из иностранства. Међутим, брзо је постало јасно да је немогуће одржавати Ваздухопловство Војске (назив од 1930. године)¹ искључиво набавкама из иностранства, пре свега због великих трошкова.

То је за Министарство Војске и Морнарице (МвиМ) био додатни подстрек да се изгради домаћа војна индустрија, међу којима и ваздухопловна. Поред

¹ Небојша Ђокић, Радован Радовановић, „Стварање ваздухопловства Краљевине СХС и формирање ратне доктрине”, у *Записи. Годишњак историјског архива Пожареваца*, бр. 6 (2017), 116–120.

војног завода у Крагујевцу, започело се и са развојем домаће ваздухопловне индустрије у Београду и Новом Саду.² Већина аероплана и мотора израђивано је по страниој лиценци, која је била врло скупа. Краљевина СХС је од страних фабрика куповала лиценце за израду одређеног броја аероплана. За куповину лиценце се плаћала глобална сума која се кретала између једног и два милиона динара. Лиценце за авионске моторе биле су још скупље.³ Главну улогу у домаћој ваздухопловној индустрији држава је наменила приватним фабрикама.⁴ Имајући то у виду, изненађујуће велики утицај на развој и функционисање домаћих приватних ваздухопловних фабрика имала је држава, односно војска Краљевине СХС. Ови државни утицаји биће анализирани на примеру фабрике „Змај”.

Утицај државе на оснивање фабрике

Фабрика аероплана и хидроавиона „Змај” Петровић и Штерић основана је у Земуну 23. марта 1927. године.⁵ Оснивачи „Змаја” били су инжењер Јован Петровић и индустријалац Драгољуб Штерић. Јован Петровић је за време Првог светског рата живео у Француској, где се оженио кћерком власника познате фабрике авиона „Ханриот” (Hanriot).^{*} Индустријалац Рене Анрио убедио је Петровића да у новооснованој Краљевини СХС покрене фабрику авиона. Понудио му је да по лиценци производи његове авионе и дао му најпотребније машине. Петровић је прихватио понуду, вратио се у Краљевину Југославију и удружен са Штерићем основао Фабрику аероплана и хидроавиона „Змај” Петровић и Штерић.⁶

Од самог почетка може се пратити умешаност државе у оснивање фабрике. Први документ који конкретно говори о настанку фабрике „Змај” је писмо Јована Петровића Министру трговине и индустрије из фебруара 1927. године

² Mile Bjelajac, *Vojska Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca – Jugoslavije : 1922-1935*, (Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, 1994), 29–30.

³ Nikola Žutić, *Avio-industrija i vazduhoplovstvo u Kraljevini Jugoslaviji: 1918-1945*, (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2004), 31–32.

⁴ Чедомир Јанић, Огњан Петровић, *Кратка историја ваздухопловства у Србији*, (Београд: Аерокомуникације, 2011), 33–35.

⁵ Никола Жутић, „Од настанка до нестанка (југословенско искуство српске авио-индустрије 1923-1961. године)”, у *Сто година српског војног ваздухопловства: зборник радова. Књ. 1, Историјски развој*, (Београд: Медија центар „Одбрана”, 2014), 259.

^{*} Француско презиме „Hanriot” правилно се изговара Анрио. Међутим, у војној терминологији се грешком претежно користио термин „Ханриот” када се радило о фабрици или авионима те фабрике. Зато ће се у даљем тексту, када је реч о личности, писати Анрио, а када се говори о типовима авиона и фабрици писати „Ханриот”.

⁶ Живан Вељовић, *Пет деценија „Змаја”*, (Земун: „Змај” индустрија пољопривредних машина, 1972), 18.

у коме се тражи дозвола за оснивање фабрике. Петровић је у писму навео да намерава да у Краљевини СХС подигне фабрику авиона и хидроплана и да ће је подићи „*својим, чисто СРПСКИМ КАПИТАЛОМ*” (*sic!*) у сарадњи са браћом Штерић. Петровић је навео да је у стању да производи авионе дрвене и металне конструкције, да ће запошљавати домаћу радну снагу, а да ће место изградње фабрике договорити са Ваздухопловним одељењем Министарства Војске и Морнарице.⁷ На основу наведеног се види да је била потребна сагласност војске у вези локације изградње фабрике, што је било необично имајући у виду да је фабрика била финансирана од приватног капитала.

На основу усмених преговора за оснивање фабрике, Команда Ваздухопловства је у фебруару 1927. г. доставила пројекат уговора за подизање фабрике са концесијом, на основу минималних наруџбина од 40 авиона годишње, у трајању од 5 година. У то време слични петогодишњи уговори потписани су са још неколико фирми домаће ваздухопловне индустрије, попут „Икаруса”, „М. Влајковић и комп.” и фирмом „Бреге” (Breguet) за фабрику у Краљеву. Уговор је и потписан од стране представника „Змаја”, али су се у те планове умешали политичари са намером да се та концесија уступи Фабрици вагона у Крушевцу, у власништву браће Биндерман, па је Министарски Савет одбио да потпише петогодишњи уговор.⁸ Тако се од самог почетка фабрика „Змај” суочила са проблемима и отпочела производњу без било каквих концесија. Дозвола од Министарства Трговине и Индустрије добијена је већ у марту 1927. године,⁹ а употребна дозвола за производњу авиона и хидроплана у радионицама у Земуну у априлу 1927. године.¹⁰ Дозвола је добијена и од Комисије Команде Ваздухопловства након прегледања постројења,¹¹ и фабрика је са производњом почела 1. маја 1927.¹²

Рад фабрике почео је у скромним условима, у малој столарској радионици у улици Тошин Бунар. Међутим, та радионица убрзо се показала као премала, због чега је у Земуну подигнута нова фабричка зграда, која је одмах опремљена машинама за серијску производњу авиона и хидроплана.¹³ Приликом померања фабрике у нови објекат у новембру 1927. г, Команда Ваздухопловства је тражила

⁷ Архив Југославије (АЈ), фонд Министарство трговине и индустрије 65, фасцикла 441, јединица 1149, Писмо Јована Петровића Министру трговине и индустрије, 14. фебруар 1927. (у даљем тексту АЈ, 65-441-1149...)

⁸ Историјски архив Београда (ИАБ), фонд Фабрика аероплана и хидроавиона „Змај” Петровић и Штерић А.Д. 2042, Кутија 3, Меморандум фабрике Змај Команди Ваздухопловства и Министру Војске и Морнарице од 27. октобра 1934. г, стр. 1. (у даљем тексту: ИАБ, 2042, К3...)

⁹ АЈ, 65-441-1149, Министарство Трговине и Индустрије, акт В.Бр. 3751, 3. март 1927.

¹⁰ АЈ, 65-441-1149, Употребна дозвола Градског Поглаварства у Земуну, 5. април 1927.

¹¹ ИАБ, 2042, К3, Техничко одељење Команде Ваздухопловства, В.Т.Бр. 541, 19. април 1927.

¹² ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај” Бр. 54, 26. јул 1929.

¹³ *Годишњак Југословенског Ваздухопловства 1933/1934*, (Београд: С. Милојевић и Павловић, 1934.),185.

од „Змаја” да објасни зашто се фабрика преселила из просторија које је Команда одобрила, зашто од Команде није тражено одобрење за тај премештај, а тражено је да се доставе подаци о новом месту фабрике.¹⁴ И на овом примеру се може видети да је Команда од фабрике захтевала да се пре било каквог самосталног деловања поднесе извештај војсци на одобрење.

Требало би нешто рећи и о Земуну, локацији где је подигнута фабрика „Змај”. Прве фабрике авиона у Краљевини Југославији биле су лоциране на територији данашње Србије, тј. у широј околини Београда.¹⁵ У исто време када је основана фабрика „Змај”, донета је одлука да се фабрика „Икарус” из Новог Сада пресели у Земун. У јулу 1927. г. фабрика „Икарус” је од Министарства Трговине и Индустрије тражила дозволу да подигне фабрику ратних авиона у Земуну, како је „у споразуму са МВиМ одлучено”.¹⁶ Дозвола је добијена крајем августа.¹⁷ И у овом случају јасан је утицај војске када је у питању била локација фабрике. Имајући у виду да су две фабрике авиона у размаку од неколико месеци подигле своја постројења у Земуну, једна тек након оснивања, а друга преселивши се из Новог Сада, јасно је да је у току било планско позиционирање ваздухопловне индустрије у Србији, и то у близини престонице. Разлог томе била је ранија стратешка одлука државе да се важне фабрике војне индустрије могу подизати само у троуглу Београд–Краљево–Сарајево.¹⁸ Када је у питању била фабрика „Икарус”, требало би напоменути да су њеном пресељењу у Земун претходиле вишегодишње расправе између акционара и представника Команде Ваздухопловства. Власници „Икарсуа” су одбијали да фабричка постројења преселе из Новог Сада и пристали су тек када је то постао незаобилазан услов за добијање врло уносног уговора за петогодишњу серијску производњу авиона „Потез” XXV (Potez).¹⁹ На тај начин држава је конкретним пословима стимулисала пресељење фабрика важних за одбрану из области ближих граници. Радило се о оправданом страху да би те фабрике биле прве на удару у случају неког војног сукоба, због чега је и одређено да се оне стратешки позиционирају у унутрашњости.²⁰ Такође, треба споменути да је 1927. година била најплоднија

¹⁴ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Opште*, Техничко одељење Команде Ваздухопловства, акт В.Т.Бр.8190, 17. новембар 1927.

¹⁵ Жутић, „Од настанка до нестанка (југословенско искуство српске авио-индустрије 1923-1961. године)”, 256.

¹⁶ АЈ, 65-441-1149, Писмо фабрике Икарус Министарству Трговине и Индустрије, 18. јул 1927.

¹⁷ АЈ, 65-441-1149, Министарство Трговине и Индустрије, акт В.Бр. 8101, 24. август 1927.

¹⁸ Miroslav Filipović, *Kraljevski avioni. Fabrika aviona u Kraljevu 1927-1942*, (Kraljevo: Kronos, 1995.), 30.

¹⁹ Ово питање детаљно је обрађено у: Miroljub Nešić, „Seoba „Ikarusa” iz Novog Sada u Zemun”, *Aeromagazin*, 28 (2001.), 38.

²⁰ Ово питање било је тема необјављеног дипломског рада: Александар Петровић, *Развој и размештај авио-индустрије у Краљевини Југославији између два светска рата*, (Београд: Грографски факултет, 2019).

по питању оснивања и подизања нових фабрика, јер су исте године подигнуте и Фабрика авиона „Бреге” у Краљеву,²¹ као и Индустрија аеропланских мотора (ИАМ) у Раковици.²²

Упркос умешаности државе у оснивање и рад фабрике, Ваздухопловство Војске је одмах са себе скинуло одговорност када је реч била о опстанку фабрике. У периоду оснивања фабрике, Команда Ваздухопловства се оградилa од било какве обавезе према њој, када је у питању било поручивање авиона. У извештају упућеном фабрици „Змај” Команда наводи да: „фирма ову фабрику подиже на свој ризик и одговорност, без обавезе од стране ове Команде... која и овом приликом хоће да нагласи да није вољна да помаже и одржава више малих и ситних аеропланских фабрика и радионица.”²³

Међутим, држава је наставила да од „Змаја” тражи одређене податке и извештаје. Тако у јулу 1929. године фабрика „Змај”, према телефонском наређењу Команде Ваздухопловства, подноси податке о површини плаца на коме се налази фабрика, о површини грађевина које су у власнишву фабрике, о броју и врстама разних радионица попут столарске, лимарске, тапетарне, механичарске итд.²⁴

Током 1937. г. наметнула се потреба за новим капиталом и инвестицијама. Те године руководство фабрике „Змај” одлучило је да предузме претвори у акционарско друштво. Такав захтев је прво морала да одобри Инспекција земаљске одбране, што је и учињено, али под условима да акционарски капитал остане искључиво домаћи и да се искључиво упошљава домаћа радна снага, техничко и комерцијално особље.²⁵ Фабрика „Змај” је тако постала акционарско друштво. Основна главница била је 8.000.000 динара, подељених на 8000 акција од по 1000 динара. Пошто су власници Петровић и Штерић унели по 4.000.000 динара, поделили су међу собом по 4000 акција.²⁶ До 1939. године капитал се повећао на 20 милиона динара основних и 34 милиона динара обртних средстава. То је била последица убрзаног наоружавања пред рат.²⁷

Надзорни орган

У међуратном периоду, у југословенским фабрикама авиона постојала је институција надзорног органа. Надзорни орган био је званични представник

²¹ Исто, 37.

²² Žutić, *Avio-industrija i vazduhoplovstvo u Kraljevini Jugoslaviji*, 32.

²³ ИАБ, 2042, К3, Технички одсек Техничког одељења Команде Ваздухопловства, акт В.Т.Бр. 541, 19. април 1927.

²⁴ ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај” Бр. 54, 26. јул 1929.

²⁵ АЈ, 65-1493-2477, Инспекција Земаљске Одбране, акт Пов. Бр. 4355, 30. септембар 1937.

²⁶ АЈ, 65-1493-2477, Правила акционарског друштва Фабрике аероплана и хидроавиона „Змај”.

²⁷ Вељовић Живан, *Пет деценија „Змаја”*, 19.

Команде Ваздухопловства у фабрикама авиона, како је то 1934. године сам дефинисао надзорни орган фабрике „Змај” Милош Мартић.²⁸ То је била пракса за целокупну индустрију која је радила за војску Краљевине. Војни органи су контролисали раднике у осетљивим индустријама како не би дошло до комунистичке или реваншистичке саботаже и шпијунаже, о чему ће бити још речи у наставку. У јулу 1927. године „Икарусу” и „Змају” су додељени надзорни органи. За надзорног органа „Икаруса” у вези израде авиона „Потез” одређен је инж. Владимир Тишма, а за надзорног органа „Змаја” у вези израде авиона „Ханрио” одређен је инж. Андреј Несторов.²⁹ Надзорни органи су углавном били официри војске, попут потпуковника Милоша Мартића.*

„Амбасадор Команде Ваздухопловства Војске”, како је једном сам себе назвао, надзорни орган је био својеврсан државни контролор у приватној фабрици, који је надзирао рад и рапортирао директно Команди Ваздухопловства.³⁰ Шта је он тачно контролисао најбоље се може видети на примеру дописа надзорног органа: „Фирма је дужна извештавати Војну контролу са цедуљицом, што је и кога дана отишло, коме, што је ушло и од кога, а к томе за ушле аероплане и цене, аеропланске исправе и друга документа достављати контролном органу и обавештавати га одмах... Фирма не сме без одобрења надзорног органа Команде Ваздухопловства вршити никакве измене у цртежима конструкција разних аероплана. У преписци са Командом Ваздухопловства фирма ће своје предмете упућивати увек Надзорноме органу Команде Ваздухопловства, који ће даље спроводити са својим мишљењем... Приступ страним лицима у радионицама где се ради на војним поруџбинама забрањен је. Свака особа, не изузимајући ни Војне, дужна (је) да се јави надзорном органу. Према томе фирма не сме пуштати никога у фабрику без знања и одобрења Војне Контроле.”³¹

Актом В.Т. Бр. 3790 Команданта Ваздухопловства из 1930. године допуњена су овлашћења надзорних органа у фабрикама авиона. Надзорни органи су од тада, између осталог, били дужни да благовремено врше прегледе, контроле и жигосања пријављених делова, а одређено је и да морају бити присутни све време док фабрика ради.³²

Имајући у виду саму природу посла надзорног органа, мало је рећи да управа фабрике „Змај” није гајила претеране симпатије према свом надзорном

²⁸ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Надзорни орган у фабрици „Змај”, акт бр. 273, 23. април 1934.

²⁹ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Опште*, Технички одсек Техничког одељења Команде Ваздухопловства, акт В.Т.Бр.3293, 10. јул 1927.

* Требало би напоменути да је он био и ваздухопловни инжењер.

³⁰ ИАБ, 2042, К3, Меморандум фабрике Змај Команди Ваздухопловства и Министру Војске и Морнарице од 27. октобра 1934. г, стр. 3.

³¹ ИАБ, 2042, К5, Ф1, Надзорни орган Фабрици „Змај”, 3. мај 1929.

³² ИАБ, 2042, К5, Ф1, Технички одсек Техничког одељења Команде Ваздухопловства, акт В.Т. Бр. 3790, 20. март 1930.

органу. Кроз вишегодишњу преписку јасно се провлачи нетрпељивост и управе према надзорном органу, али и њега према управи. Тако се нпр. надзорни орган 1934. године жалио руководству фабрике да му се не одговара на време на његове поруке и запретио да је то последње упозорење фабрици.³³ Надзорни орган је чак и забрањивао пушење у фабрици у страху од пожара и наређивао и да радници и власници престану са пушењем.³⁴ Очекивало би се да су власници били најзаинтересованији за спречавање таквих незгода, али то у „Змају” очигледно није био случај, чим се надзорни орган бавио тиме.

У време када је фабрика радила на већем броју послова, надзорни орган имао је помоћ у виду војних службеника који су му помагали у обављању посла. Интересантно је писмо које је извесни Јосип Кризманић, војни службеник код надзорног органа, послао надзорном органу. У њему се г. Кризманић жали да га власници фабрике „Змај”, Јован Петровић и Драгољуб Штерић, ословљавају са „ти” против његове воље и захтева да им се нареди да му персирају „јер је у интересу службе да буде поштован као државни функционер”. Надзорни орган је због тога наредио свима у фабрици „Змај” да му се обраћају са „ви”.³⁵ Сама чињеница да надзорни орган може нешто да нареди власницима фабрике довољно говори о томе какав је био однос фабрике и војске.

Радници

Због природе посла којим се фабрика бавила, постојала је стриктна контрола ко се примао да ради у фабрици. Под ознаком „од интереса за народну одбрану”, војска је пажљиво пратила ко се прима на рад, које им је етничко* порекло и да ли представљају опасност „по националне интересе”. Да би радник био примљен, надзорни орган је морао да испита сва релевантна документа и да одобри том раднику да је подобан за запослење. Од почетка је циљ био да фабрика запошљава само поданике Краљевине, о чему је Јован Петровић говорио када је намеравао да подигне фабрику.³⁶ Међутим, војска је желела да радници буду искључиво словенског порекла (тј. припадници „државотворног троименог народа”) „с обзиром на природу посла која се у фабрици обавља као и с обзиром на то да је и целокупна израда (производња) фабрике, која се

³³ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Надзорни орган Фабрици „Змај”, 23. април 1934.

³⁴ ИАБ, 2042, К5, Ф1, Надзорни Орган у Фабрици „Змај”, акт Бр. 14, 1. август 1929.

³⁵ ИАБ, 2042, К1, Ф2, писмо Јосипа Кризманића надзорном органу Команде Ваздухопловства Војске, 14. јун 1933.

* Намерно етничко, зато што војску није интересовало држављанство, већ народност.

³⁶ АЈ, 65-441-1149, писмо Јована Петровића Министру трговине и индустрије, 14. фебруар 1927.

продаје држави, плаћена државним новцем”.³⁷ У Краљевини Југославији се у то време сматрало да постоје нелојалне мањине које би у случају кризе могле вршити саботажу или бити извор стране шпијунаже. Догађаји из 1941. године ће показати да чак ни припадници троименог народа нису били сасвим лојални према држави и војсци. Велики број докумената сведочи о изузетно стриктној контроли надзорног органа када је реч била о радницима.

У септембру 1928. г. Команда ваздухопловства је навела да домаћа ваздухопловна предузећа која раде искључиво на изради авионског и моторног материјала за потребе Војног Ваздухопловства не воде довољно рачуна о томе кога примају у своју службу. Команда је од фабрике тражила податке одакле њени радници долазе и где су раније радили, а за водеће особље (инжињере и техничко особље) је тражила да се у службу примају само по пристанку или препоруци Команде Ваздухопловства. За примање особља изван државе било је неопходно одобрење команде. Фабрика „Змај” се правдала да никада није примала раднике који су радили у радионицама Војног Ваздухопловства, већ да су сами правили своје радништво које сад због мањка посла отпуштају.³⁸

Табела 1 – Кретање броја запослених од 1928. до 1934. године

Датум пописа	Број запослених
20. август 1928. ³⁹	118
26. септ. 1928. ⁴⁰	96
1. април 1929. ⁴¹	149
26. јул 1929. ⁴²	262
12. јун 1930. ⁴³	311
Април 1934. ⁴⁴	267

³⁷ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Надзорни орган у фабрици „Змај”, акт Пов. бр. 5, 19. фебруар 1934.

³⁸ ИАБ, 2042, К1, Ф1, допис фабрике „Змај”, 21. септембар 1928.

³⁹ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Опште*, допис фабрике „Змај”, 20. август 1928.

⁴⁰ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Опште*, Списак особља и радништва запосленог у фабрици „Змај”, 26. септембар 1928.

⁴¹ ИАБ, 2042, К5, Ф1, извештај Контролном Органу Фабрике Аероплана „Змај”, 1. април 1929.

⁴² ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај” Бр. 54, 26. јул 1929.

⁴³ ИАБ, 2042, К5, Ф3, допис Фабрике „Змај” Бр. 84, 12. јун 1930.

⁴⁴ ИАБ, 2042, К6, „Списак сопственика, инжињера, чиновника и радника за Прво тромесечје 1934. године.”

Од фабрике се редовно тражило да доставља списак запослених и њихове функције.⁴⁵ Таква ситуација била је у августу 1928. године.⁴⁶ На списку радника који је фабрика послала наводи се да је у фабрици запослено 118 људи.⁴⁷ Међутим, на другом списку из септембра исте године фабрика је пријавила само 96 запослених.⁴⁸ И у документу Надзорном органу из априла 1929. даје се попис запослених у фабрици. Запослени су били подељени на чланове управе (16), на шефове фабрикација (8) и на раднике у појединим радионицама (125) попут столарске, лимарске и механичарске. Све у свему тада је у „Змају” било запослено укупно 149 људи.⁴⁹ У јулу се наводи ново стање броја радника: 7 инжењера, 3 инжењера-цртача, 6 цртача-техничара, 4 пословође, 12 чиновника и 230 радника, укупно 262 запослених.⁵⁰ Сачуван је још један списак запослених, из 1934. године, где је наведено 267 запослених радника.⁵¹ На основу наведеног, види се стабилан пораст запослености у фабрици током година, али и пад услед економске кризе.

Почетком тридесетих година усталила се пракса да се надзорни орган на почетку сваког тромесечја обавештава који радници су престали да раде у фабрици, а који су примљени на рад. Тако је надзорни орган у сваком тренутку имао потпуни увид у списак људи који су били запослени, што је појачавало државну контролу са те стране. О томе говори мноштво дописа који сведоче о редовном тромесечном (а некада и чешћем) извештавању надзорног органа.⁵²

Без одобрења Команде Ваздухопловства ниједан радник није могао бити запослен. У допису Команди Ваздухопловства из новембра 1929. године, руководство фабрике „Змај” доставило је списак радника за које су молили одобрење да их запосле.⁵³ Исто тако, морала се од Команде тражити посебна дозвола како би се у фабрици запослио радник друге националности. Било је и ситуација да је фабрика од Команде Ваздухопловства тражила дозволу да задржи на послу

⁴⁵ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Опште*, Технички одсек Техничког одељења Команде Ваздухопловства, В.Т.Бр. 11558, 17. септембар 1928.

⁴⁶ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Опште*, Техничко одељење Команде Ваздухопловства, акт В.Т.Бр. 9339, 11. август 1928.

⁴⁷ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Опште*, допис фабрике „Змај”, 20. август 1928.

⁴⁸ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Опште*, Списак особља и радништва запослено у фабрици „Змај”, 26. септембар 1928.

⁴⁹ ИАБ, 2042, К5, Ф1, извештај Контролном Органу Фабрике Аероплана „Змај”, 1. април 1929.

⁵⁰ ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај” Бр. 54, 26. јул 1929.

⁵¹ ИАБ, 2042, К6, „Списак сопственика, инжењера, чиновника и радника за Прво тромесечје 1934. године.”

⁵² ИАБ, 2042, К1, Ф2, дописи фабрике „Змај” надзорном органу: 30. март 1932, 19. мај 1932, 20. јун 1932, 29. септембар 1932, 28. децембар 1932, итд...

⁵³ ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај” Команди Ваздухопловства, 29. новембар 1929.

поједине раднике наведене именом и презименом, као и случајева да Команда од фабрике тражи да отпусти одређеног радника.⁵⁴

Тако фабрика исто у новембру 1929. године од Команде Ваздухопловства тражи дозволу да запосли извесног инжињера, г. Карла Реслера, грађанина Чехословачке. Фабрика је Команди у прилогу доставила оригинална документа Карла Реслера, међу којима домовински лист, Сведочанство државног испита више техничке школе, и уверења неколико фабрика авиона у којима је Карл Реслер био претходно запослен. Радило се о угледним страним фабрикама попут фабрике „Albatroswerke G.m.b.H”, „Rumpler G.m.b.H”, „Gotha A.D.” али и о домаћој фабрици „Икарус” из Новог Сада.⁵⁵

Исто тако, фабрика је од Команде Ваздухопловства у децембру 1929. године тражила дозволу да запосли инжињера г. Емила Ладека, држављанина Аустрије, претходно запосленог у фабрици „Икарус”. И овога пута су Команди достављена уверења.⁵⁶ Команда је навела да нема ништа против да фабрика запосли г. Ладека, али само до 1. јула 1930. г. до када му је одобрено запослење у приватној ваздухопловној индустрији у земљи.⁵⁷ Када је тај рок био пред истеком, фабрика „Змај” је од Команде Ваздухопловства тражила да се Емилу Ладеку дозволи да код њих ради још годину дана, јер им је био потребан као цртач. Фабрика „Змај” је навела и да је Емил Ладек „млад, енергичан и јако савестан (*sic!*) човек, да се истакао као особито добар стручњак за хидроплане и да је у погледу политичком сасвим исправан”. Фабрика је навела да је од оснивања искључиво запошљавала поданике Краљевине Југославије, и да је тада са 311 запослених само Емил Ладек био странац.⁵⁸

Војска је била обавештена и о висинама плата у фабрици. Управа „Змаја” је према усменом наређењу доставила надзорном органу висине плата радника специјалиста, где се детаљно наводи колика је плата у ком сектору фабрике. Интересантно је да су поред свих професија (попут столара, молера, лимара итд.) одвојено наведене жене раднице. Оне су су имале фиксну дневну плату, нижу од плата осталих радника, и за разлику од осталих професија, нису су биле плаћене по радном сату.⁵⁹

Из неких докумената се јасно види да је Војска имала своје стратешке планове када је у питању било запошљавање радника. У допису Команди Ваз-

⁵⁴ ИАБ, 2042, К1, Ф2, писмо фабрике „Змај”, 9. март 1935; надзорни орган фабрике „Змај”, Пов. Бр. 85, 22. мај 1935. (грешка, треба 1936. прим. *аут.*); надзорни орган у фабрици „Змај”, Пов. Бр. 97, 29. јун 1936; надзорни орган у фабрици „Змај”, Пов. Бр. 133, 30. септембар 1936.

⁵⁵ ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај” Бр. 175, 30. новембар 1929.

⁵⁶ ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај” Бр. 184, 23. децембар 1929.

⁵⁷ ИАБ, 2042, К5, Ф1, Административни одсек Техничког одељења Команде Ваздухопловства, акт В.Т. Бр. 20, 11. јануар 1930.

⁵⁸ ИАБ, 2042, К5, Ф3, допис Фабрике „Змај” Бр. 84, 12. јун 1930.

⁵⁹ ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај” Бр. 21, 5. фебруар 1930.

духопловства из октобра 1930. године, фабрика „Змај” наводи да је примила писмо којим јој се препоручује да првенствено запошљава војнике исслуженике Команде Ваздухопловства Војске који су за време служења војног рока завршили пуковске механичарске школе. Фабрика „Змај” даље наводи да савршено разуме значај запошљавања тих људи, уверава их да их запошљава кад год је у могућности и наводи да их је већ доста запослено у фабрици. Фабрика је уз то и молила Команду да јој редовно додељује послове како би ту радну снагу могла адекватно да упошљава.⁶⁰

Осим запошљавања, Команда Ваздухопловства је имала велику моћ по питању отпуштања радника. Најригорозније је контролисано национално порекло радника, и радило се на томе да се ваздухопловна индустрија ослободи свих несловенских радника који етнички нису били Срби, Хрвати и Словенци. То је био један од најбитнијих послова надзорног органа у фабрици. Команда је у јулу 1933. г. у једном извештају надзорном органу поручила да се у списковима види велики број запослених радника стране народности, а да је циљ што већа запосленост стручњака „Словенске” народности који су без посла. Команда је наредила „да се постепеним (*sic!*) али убрзаним путем сви радници несловенске народности уклоне што пре из фабрике као нежељени елеменат.”⁶¹ Касније се на основу те наредбе В.Т.Бр. 2636 вршило отпуштање свих несловенских радника.

Тако у септембру 1933. г. фабрика „Змај” одговара надзорном органу поводом поверљиве наредбе о отпуштању несловенских радника као непожељних у индустрији авиона да су одмах по пијему тог наређења приступили ревизији спискова радника. Даље се наводи да су преостали (несловенски) радници држављани Краљевине Југославије, да су многи служили југословенску војску, а да су многи од њих ожењени већином српкињама и упослени у фабрици већ више година: „*За исте раднике смо убеђени да нису склони ни за какву анти-државну акцију или шпијунажу и примамо пуну одговорност за њих. Исти радници су малобројни јер их нема ни 5%, а већином су везани за нашу земљу својом фамилијом или каквом кућицом.*”⁶²

Из докумената се јасно види да су нежељене народности у ваздухопловној индустрији пре свега били Немци и Мађари. Као што је већ споменуто, у политичким и војним круговима Краљевине сматрано је да постоје нелојалне мањине. То свакако има везе са политичким стањем Југославије, која је била угрожена равизионистичким тежњама држава губитница у Првом светском рату, у овом случају пре свега Мађарске и Аустрије. Мађара није било много, па су они врло брзо уклоњени, међутим Немаца је било више, посебно на вишим

⁶⁰ ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај”, 20. октобар 1930.

⁶¹ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Административни одсек Техничког одељења Коканде Ваздухопловства, акт Пов. В.Т.Бр. 2636, 19. јул 1933.

⁶² ИАБ, 2042, К1, Ф2, допис фабрике „Змај” бр. 67, 28. септембар 1933.

позицијама, које су захтевале претходно техничко образовање. Радило се, пре свега, о домаћим Немцима из Југославије. Намера војске је била да се по сваку цену спречи домаћа шпијунажа која би могла да ода одређене информације земљама-матицама. Колико је та опасност била реална тешко је рећи. Такође, питање је да ли су Немци били мета због саме Немачке, да ли је то било везано за евентуални долазак Хитлера на власт, или је уклањање Немаца било преваходно везано за ревизионистичке тежње Аустрије. Могућа су сва три разлога.

Било је још случајева када је Команда Ваздухопловства тражила од фабрике да се доставе подаци о народности, владању, националној поузданости и месту рођења неких радника који су пријављени као Хрвати, а за које се надзорном органу „чини да су чисти Немци и Мацари”.⁶³ Достављен је и списак од 30 особа за које се траже поменути подаци.⁶⁴ У фебруару 1935. г. стигла је наредба од Штаба Ваздухопловства Војске, да се 17 од тих 30 особа стране народности отпусти.⁶⁵ Из имена се јасно види да је свих 17 особа било немачке и мађарске народности. Фабрика „Змај” је отпустила двоје од тих радника, навела да је њих неколико кључно за функционисање производње, те да не може да их отпусти, а за остале рекла да ће их отпустити када буде могла. За све раднике је наведено да су добри људи, национално поуздани, за шта је руководство фабрике гарантовало пред Штабом Ваздухопловства.⁶⁶ Прича у вези отпуштања ових радника наставила се у септембру. Команда Ваздухопловства захтевала је од фабрике да отпусти четворо немачких радника, сматрајући их „национално потпуно несигурним”.⁶⁷ Фабрика је отпустила двоје од тих радника, док је за друго двоје у одговору навела да не може да их отпусти јер су им неопходни за послове који су у току. Осим тога „Змај” је навео да су ти радници запослени од самог оснивања фабрике, и да ни по чему нису показали да су национално несигурни за то време.⁶⁸

Слична ситуација догодила се и у фебруару 1934. године када је фабрици стигло обавештење да се на основу наредбе Команде Ваздухопловства В.Т.Бр. 27 од 8. фебруара 1934. г. „у најкраћем року” из фабрике отпусте, поименце, инжињери Емил Ладек, Александар Мухи, Матија Гинтер и Леополд Шнур, механичари Адам Вилхелм, Александар Молнар и Петар Бранд, шофер Хајнрих Лаубер и лимар Ернст Семер. Очигледно је да се радило о радницима немачког и мађарског порекла.⁶⁹

⁶³ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Надзорни орган у фабрици „Змај”, Пов. бр. 92, 27. децембар 1934.

⁶⁴ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Списак лица пријављених као Хрвати за које се траже подаци о народности, националној сигурности и владању, Пов. Бр. 95, 27. децембар 1934.

⁶⁵ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Надзорни орган у фабрици „Змај”, Пов. Бр. 13, 20. фебруар 1935.

⁶⁶ ИАБ, 2042, К1, Ф2, допис фабрике „Змај”, 11. март 1935.

⁶⁷ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Надзорни орган у фабрици „Змај”, Пов.Бр. 74, 3. септембар 1935.

⁶⁸ ИАБ, 2042, К1, Ф2, допис фабрике „Змај”, 9. септембар 1935.

⁶⁹ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Надзорни орган у фабрици „Змај”, акт Пов. бр. 5, 19. фебруар 1934.

Од тада је надзорни орган почео да тражи невероватно детаљане списакове запослених (рад. број, презиме и име, коју службу врши, датум рођења, место рођења, народност и вера, шта је и где је био пре ступања на садашњу дужност, од кад се налази на служби у фабрици, по ком је решењу примљен у службу, где је живео последње 4 године, да ли је био у иностранству, где и колико, да ли је служио војску, где и у ком чину, место становања и адреса, порекло родитеља и њихова места становања, породично и имовинско стање).⁷⁰

Из докумената се види и да је раднике чак могао да отпушта и надзорни орган. То је био случај ако би надзорни орган утврдио да су су лоши или ако би изазвали његово неповерење. Фабрика је морала да се повинује његовим одлукама.⁷¹ У марту 1936. године надзорни орган наредио је управи фабрике „Змај” да по хитном поступку отпусти три радника који су по народности Немци, наводећи да „такве уопште не треба примати на пробу и уводити их у фабрику”.⁷²

Управа фабрике „Змај” се увек правдала да је у више махова отпуштала раднике који нису Срби, Хрвати и Словенци по наредби Команде Ваздухопловства, али је увек налазила оправдање да одређени део радника стране народности задржи на послу „док се не нађе домаћи кадар који може да их замени.”⁷³ Стиче се утисак да управа фабрике није сматрала да ти људи на било који начин угрожавају „националне интересе”. Остаје отворено питање да ли је било основа да се те несловенске мањине сматрају нелојалним, будући да нема података ни за фабрику „Змај” али ни за остале фабрике авиона да је дошло до саботаже или шпијунаже од стране ових „национално непоузданих” поданика Краљевине.

Праћење производње, порекла материјала и капацитета

Истражујући фабричку документацију често делује невероватно да је у питању заиста била приватна фабрика са приватним капиталом која са државом, осим пословних односа, формално није имала никакве везе. Од самог оснивања, па до Априлског рата Команда Ваздухопловства је редовно тражила од буде извештавана о количини и типу произведених авиона, о висини цена и пореклу материјала који се увози, о максималним капацитетима фабрике итд. Стиче се утисак да је Команда имала потпуни увид над сваким аспектом фабрикације.

У првим годинама фабрика је неколико пута „рапортирала” Команди о својој дотадашњој производњи. Команда Ваздухопловства је у августу 1928. године тражила од фабрике да јој се доставе подаци о укупном броју до тада

⁷⁰ Исто.

⁷¹ ИАБ, 2042, К1, Ф2, надзорни орган фабрике „Змај”, Пов. Бр. 25, 27. март 1936.

⁷² ИАБ, 2042, К1, Ф2, надзорни орган у фабрици „Змај”, Пов. Бр. 24, 23. март 1936.

⁷³ ИАБ, 2042, К1, Ф2, допис фабрике „Змај” бр. 10, 8. март 1934.

израђених авиона и хидроплана.⁷⁴ Фабрика „Змај” је доставила списак у коме наводи да је до августа 1928. г. израђено 25 авиона „Ханрио” Х-32 и 10 хидроплана „Ханрио” Х-41Х, поправљено 2 авиона Х-32, да је за Ратну Морнарицу урађено резервних делова у вредности од 2 хидроавиона, а за Ваздухопловну Команду резервних делова у вредности од 15 апарата.⁷⁵ Осим тога, Команда је неколико дана касније обавештена да је фабрика „Змај” у стању да прави све типове авиона за Ваздухопловство, осим „Бреге” 19, и препоручено је да се производи авион „Физир”.⁷⁶

Осим тога, Команду је интересовао и капацитет фабричке производње, па је у априлу 1932. г. од фабрике „Змај” тражила извештај колика је максимална годишња производња појединих авиона при двадесетчетворочасовном раду са 300 радних дана у години.⁷⁷ Није се само војска интересовала за капацитете фабрике. Документ сличне садржине тражило је и Министарство трговине и индустрије. У документацији коју је фабрика „Змај” послала наведена је могућа годишња производња у два случаја. У случају 300 радних дана са осмочасовним радом, фабрика је навела да може да произведе 100 ловачких авиона или 100 извиђачких авиона или 300 школских прелазних авиона или 40 бомбардера. У случају 300 радних дана са двадесетчетворочасовним радом, фабрика је навела да може да произведе 220 ловачких или 220 извиђачких или 700 школских прелазних авиона или 100 бомбардера.⁷⁸

Фабрика није имала слободу да самостално бира материјале које користи за производњу авиона. Сви материјали и супстанце морали су да имају одобрење од државног контролора да су дозвољени за употребу. Тако у априлу 1932. г. фабрика „Змај” обавештава Команду да је набавила домаћи лак за елисе, али да не може да га користи јер јој Команда не дозвољава употребу лака који није испитан од стране контролног органа. Зато је фабрика послала мустру у лабораторију Команде да га испитају и одобре.⁷⁹

На сличан начин провераван је и увоз сировина и полуфабриканата из иностранства. Команда Ваздухопловства је тражила извештаје о набавкама ваздухопловног материјала и сировина из Француске током 1933. године од читаве ваздухопловне индустрије у земљи.⁸⁰ Фабрика „Змај” је навела да је током

⁷⁴ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Onute*, Техничко одељење Команде Ваздухопловства, акт В.Т.Бр. 9339, 11. август 1928.

⁷⁵ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Onute*, допис фабрике „Змај”, 20. август 1928.

⁷⁶ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Onute*, допис фабрике „Змај”, 29. август 1928.

⁷⁷ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Технички одсек Техничког одељења Команде Ваздухопловства, акт В.Т.Бр. 1157, 21. април 1932.

⁷⁸ АЈ, 65-615-1335, Капацитети производње.

⁷⁹ ИАБ, 2042, К1, Ф2, допис фабрике „Змај”, 8. април 1932.

⁸⁰ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Административни одсек Техничког одељења Команде Ваздухопловства Војске, акт В.Т.Бр. 9719, 28. мај 1934.

1933. г. из Француске набавила материјал у вредности од 242.759,32 фр.фр.⁸¹ Осим тога, од 1935. године постојало је и наређење Штаба ваздухопловства војске В.Т. Бр. 13995, којим је Штаб тражио на увид све рачуне о набавкама из иностраних фирми.⁸² На основу тога се јасно види до које мере је војска контролисала снабдевање и платни промет фабрике.

Пословна и финансијска зависност

Позиција ваздухопловних фабрика била је јединствена у југословенској индустрији. Ваздухопловна индустрија класификована је као XVI грана индустрије. Она је била једина индустријска грана која је *de facto* производила једино за потребе државе. Фабрика је теоретски могла да послује на приватном тржишту, али не без државне контроле. Постојала је процедура у случају да се нека страна држава, приватно предузеће, аеро-клуб или приватно лице из иностранства интересовало и тражило податке или понуде у вези ваздухопловног материјала који је фабрика израђивала за потребе Ваздухопловства Војске. У тим случајевима Команда је захтевала да се пре достављања података и понуда прво обавести она, а тек након одобрења фабрика је била слободна да достави податке и понуде страним актерима заинтересованим за сарадњу.⁸³ У међуратном периоду, осим за потребе војске, фабрике су произвеле мањи број авиона за потребе државног аеро-клуба „Наша крила” и још мањи број цивилних авиона за домаћу авиокомпанију „Аеропут”. Домаћа ваздухопловна индустрија, током целог међуратног периода, није извезла ниједан школски, цивилни или борбени авион иностраној држави, осим у једном случају.*

Зависност од државе је ваздухопловну индустрију стављало у незгодан положај из два разлога. Прво, комплетна производња и рад у фабрикама зависила је искључиво од државних, односно војних поруцбина. Проблем је настајао у годинама економске кризе када војска није имала велике поруцбине, што је редовно доводило до смањења обима производње, отпуштања радника

⁸¹ ИАБ, 2042, К1, Ф2, допис фабрике „Змај”, 4. јун 1934.

⁸² ИАБ, 2042, К17, Преписка комерцијална.

⁸³ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Аероплански одсек Техничког одељења Штаба Ваздухопловства Војске, Пов. В.Т.Бр. 201, 17. јануар 1935.

* Изузетак је случај када је Фабрика аероплана у Краљеву 1932. г. испоручила Турској 40 авиона „Бреге” 19/7. Међутим, фабрика је у то време и даље била под француском контролом, и радило се о француској испоруци Турској, па се сматра да је то било у склопу југословенске исплате Французима, због чега се нигде у југословенским документима не говори о тој испоруци. Више о томе у: Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије. Војна и ваздухопловна индустрија*, (Београд: Метафизика, 2004), 270-272; Небојша Ђокић, „Ваздухопловна сарадња Француске и Југославије између два светска рата”, у *Српска слободарска мисао*, 87, бр. 3 (2010.), 127-128.

и финансијских губитака за фабрике. Други разлог несамосталног положаја ваздухопловне индустрије била је потпуна финансијска зависност од исплата из државног буџета. У буџету међуратне Југославије убедљиво највише се трошило на војску. Тако је, примера ради, у буџетској 1932/1933. години, од укупно 7.5 милијарди државних расхода, 2.1 милијарди одлазило на Министарство Војске и Морнарице.⁸⁴ Слично томе је и 1937. године чак 25% комплетног државног буџета било је намењено војним потребама.⁸⁵ Међутим, фабрике су трпеле када исплате од државе нису стизале на време, што је доводило до великих дугова, узимања неповољних кредита да би се исплатили добљавачи, губитка угледа и смањивања зараде од послова.⁸⁶ Управо због таквог зависног положаја домаће ваздухопловне индустрије, војска је могла да поставља услове и захтеве који у нормалним околностима тржишне привреде никако не би могли да прођу. Оба случаја зависности могу се запазити у сачуваној документацији.

Да фабрика „Змај” потпуно зависи од државних поруцбина евидентно је већ 1928. г. када се наводи да је фабрика при крају израде резервних делова и моли Команду за нови посао апелујући да ће, ако нови посао не добије у року од 10 дана, бити приморана да отпусти најмање 40 неквалификованих радника.⁸⁷ Команда је „Змај” поручила да она нема никаквих уговорених обавеза према „Змај”, али да чини и да ће чинити у будуће, кад год може, да се фабрика „Змај” упосли.⁸⁸ Управа фабрике је сличну молбу послала Команди и у септембру исте године,⁸⁹ и генерално се тај принцип понављао и током наредних година. Када год би фабрика била при крају неког посла, молила је Команду за било какво запослење, било то и оправка или производња резервних делова.

Мора се ипак признати да је војска имала у виду специфичну позицију ваздухопловне индустрије, и било је и ситуација када јој је Команда Ваздухопловства излазила у сусрет. Тако је у јануару 1933. г. у жеку економске кризе, Команда расписала понуду за набавку одређеног броја авиона, резервних делова за авионе и трансформација на друге моторе. У саопштењу се наводи да Команда расписује ову понуду како би пружила извесно запослење домаћој ваздухопловној индустрији.

⁸⁴ Smiljana Đurović, *Državna intervencija u industriji Jugoslavije (1918-1941)*, (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 1986), 328.

⁸⁵ Драган Тешић, „Душан Симиовић – Командант Ваздухопловства 1936-1938. године”, у *Сто година српског војног ваздухопловства: зборник радова. Књ. 1, Историјски развој*, (Београд: Медија центар „Одбрана”, 2014), 121.

⁸⁶ Питања кашњења редовних исплата од стране МВиМ и отпуштање радника из државних фирми детаљно је обрађено у: Smiljana Đurović, *Državna intervencija u industriji Jugoslavije (1918-1941)*, 106-151.

⁸⁷ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Опште*, допис фабрике „Змај”, 29. август 1928.

⁸⁸ ИАБ, 2042, К1, Ф1, одељак *Опште*, Технички одсек Техничког одељења Команде Ваздухопловства, В.Т.Бр. 10541, 2. септембар 1928.

⁸⁹ ИАБ, 2042, К1, Ф1, допис фабрике „Змај”, 21. септембар 1928.

С друге стране постојала је зависност од државних исплата. Највећи проблеми по том питању били су током и непосредно након Велике економске кризе. Проблеми су за фабрику „Змај” почели већ 1932. г. када је фабрика молила Команду Ваздухопловства да јој се исплате застали дугови од скоро 600.000 динара, јер фабрика више није имала средстава да исплати радништво, рачуне, и осигурања, да се потраживања исплаћују у малим сумама и јако ретко, што доводи фабрику у неприлику, руши јој углед и ризикује да почне са отпуштањем радника.⁹⁰

„Змај” није био сам у тим проблемима. Исте муке мучиле су и „Икарус”. Фабрика је због неизмиреног дуга од стране државе упала у велике тешкоће, због којих умало није отишла под стечај.⁹¹ Због заједничких проблема, фабрике „Змај” и „Икарус” су се заједничком молбом обратиле министру финансија Милану Стојадиновићу у мају 1934. г. У молби се наводи да обе фабрике раде искључиво за потребе Команде Ваздухопловства, да су потпуно зависне од државних исплата, да запошљавају преко 500 домаћих радника и чиновника и да је њихов рад од пресудне важности за народну одбрану. Навели су и да више немају чиме да исплаћују раднике и добављаче сировог материјала, због чега им прети обустава рада, и да им је хитно потребна исплата бар дела потраживања. Потраживања „Змаја” износила су 3.536.049 динара, а „Икаруса” 2.923.904 динара.⁹² Претходно је у марту министар Војске и Морнарице, генерал Милутин Недић, у приватном писму лично молио министра Стојадиновића да се што пре реши питање ванредног кредита за ваздухопловство, од чега је зависила исплата фабрикама.⁹³ Обе фабрике писале су и министру социјалне политике и народног здравља, молећи га да у име преко 500 домаћих радника запослених у ове две фабрике апелује на министра финансија да им помогне са исплатом потраживања.⁹⁴ У јуну су поново послате заједничке молбе министру финансија,⁹⁵ министру трговине и индустрије,⁹⁶ и Команданту Ваздухопловства Војске, генералу Милутину Недићу.⁹⁷ У молби министру трговине и индустрије се наглашава да су фабрике авиона у горој ситуацији од свих осталих фабрика,

⁹⁰ ИАБ, 2042, К1, Ф2, допис фабрике „Змај”, 20. јул 1932.

⁹¹ Никола Жутић, Лазар Бошковић, *ИКАРУС-ИКАРБУС: 1923-1998*, (Београд: ИКАРБУС АД, 1999.), 20.

⁹² ИАБ, 2042, К1, Ф2, Молба „Змаја” и „Икаруса” министру финансија, 18. мај 1934.

⁹³ Архив Југославије, збирка Милан Стојадиновић 37, Фасцикла 26, јединица 199, Писмо генерала Милутина Недића министру финансија Милану Стојадиновићу, 27. март 1934.

⁹⁴ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Молба „Змаја” и „Икаруса” министру социјалне политике и народног здравља, 6. јун 1934.

⁹⁵ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Молба „Змаја” и „Икаруса” министру финансија, 6. јун 1934.

⁹⁶ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Молба „Змаја” и „Икаруса” министру трговине и индустрије, 23. јун 1934.

⁹⁷ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Молба „Змаја” и „Икаруса” Команданту Ваздухопловства Војске див. генералу г. Милутину Недићу, 6. јун 1934.

јер је њихова производња везана искључиво за исплате државе, док остале индустрије имају и приватне поруцбине.⁹⁸ Коначно, у јулу је министар финансија одобрио да се сваке недеље до краја августа исплаћује по 150.000 динара обема фабрикама, чиме је избегнута катастрофа, али и даље није решено питање великих дуговања.⁹⁹

Да проблем није постепено решаван јасно је из молбе готово истог карактера из априла следеће године, када „Змај” и „Икарус” поново моле министра финансија да им исплати бар део потраживања. До тада су се, међутим, заједнички дугови фабрика попели на преко 10.000.000 динара.¹⁰⁰ У молби Команданту Ваздухопловства Војске, генералу Милутину Недићу, из децембра 1935. г. придружила се и фабрика „Рогожарски”.¹⁰¹ До августа 1935. г. Штаб Ваздухопловства Војске је „Змај” био дужан преко 5.500.000 динара.¹⁰²

Притисци на рад фабрике

Из претходно наведеног јасно је да је војска имала велики утицај на функционисање фабрика. Неретко се од фабрике захтевало да поштује стандарде које је задавала војска. Команда се тако мешала и у то шта фабрика има од опреме и машина, и захтевала је да се они хитно набаве како би се постигли одређени стандарди. Надзорни орган у подужем писму из маја 1929. г. од фабрике тражи да испуни мноштво захтева, од тога да се набаве одређене машине, до тога да фабрика набави осигурање против пожара.¹⁰³ Све у свему, фабрика је морала да се повинује правилима рада која су долазила од Команде Ваздухопловства.

Команда Ваздухопловства имала је праксу и да од фабрике захтева да испита одређене компоненте за авионе. Тако у једном документу Команда обавестила фабрику „Змај” да је фабрика „Ханрио” у Паризу изградила нови тип стајног трапа, „oléo-pneumatique”, за хидроплан Х-41Х, па од фабрике „Змај” тражи да исти из Француске набави како би могао да се испита и евентуално угради у југословенске хидроплане.¹⁰⁴

⁹⁸ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Молба „Змаја” и „Икаруса” министру трговине и индустрије, 23. јун 1934.

⁹⁹ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Молба „Змаја” и „Икаруса” Команданту Ваздухопловства Војске див. генералу г. Милутину Недићу, 20. јул 1934.

¹⁰⁰ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Молба „Змаја” и „Икаруса” министру финансија, 4. април 1935.

¹⁰¹ ИАБ, 2042, К1, Ф2, Молба „Змаја”, „Икаруса” и „Рогожарског” Команданту Ваздухопловства Војске див. генералу г. Милутину Недићу, 17. децембар 1935.

¹⁰² ИАБ, 2042, К1, Ф2, писмо фабрике „Змај” Штабу Ваздухопловства Војске, 29. август 1935.

¹⁰³ ИАБ, 2042, К5, Ф1, Надзорни орган Фабрици „Змај”, 3. мај 1929

¹⁰⁴ ИАБ, 2042, К11, Ф1, Документ Техничког одсека Техничког одељења Команде Ваздухопловства, акт В.Т.Бр. 4340, 31. март 1929.

Команда Ваздухопловста мешала се и у питање производње појединих фабрика. Један од документованих случаја тицао се и „Змај”. Наиме, у октобру 1934. г. Команда је фабрици „Змај” упутила понуду за израду 15 авиона типа Физир Ф.Н. Међутим, Команда је од „Змаја” захтевала да израду 10 авиона уступи фабрици „Рогожарски”, са све техничком документацијом за израду истог, а да се фабрика задовољи израдом 5 авиона „и да рачуна да ће вероватно добити посао за израду 20 авиона типа Физир Ф.П. 2 у наредном периоду”.¹⁰⁵

„Змај” је Команди на то одговорио меморандумом. У њему је наведено да се фабрика „Змај” за осам година постојања специјализовала за производњу школских авиона и хидроплана типа „Физир” и да је до тада израђено 84 „Физира” разних типова. Што се тиче типа „Физир” Ф.Н. фабрика је навела да на њему ради већ пет година и да се сво то време радило на његовом побољшању перформанси и конструкције. То је фабрику стајало великих материјалних улагања, јер је на томе радио цео технички биро од седам инжињера. Због тога је фабрика са неверицом дочекала упит Команде Ваздухопловства да фабрици „Рогожарски” уступи цртеже за фабрикацију 10 авиона потпуно бесплатно. Имајући то у виду, „Змај” је одбио да „Рогожарском” уступи цртеже, сматрајући да фабрика ничим није дужна да то учини. Наведено је да се разуме намера Команде да запосли све фабрике авиона, али да то није начин, јер би тиме сама фабрика „Змај”, која је радила са 1/4 капацитета, остала без посла.¹⁰⁶

У меморандуму се фабрика „Змај” жалила за све непрофитабилне послове које је током година прихватила, а које ни једна друга фабрика није хтела да прихвати. Ту се спомињу и израда авиона „Гурду-Лесер” (Gourdou-Leseurre), трансформација „Физира” на моторе „Лорен” (Logtaine), и посебно израда три „Девоатина Д-27” (Dewoitine D.27) за утакмицу Мале Антанте, приликом које је остварен губитак од 605.641 динара.¹⁰⁷

Финансијска зависност војсци је омогућавала да врши притисак на фабрике и по питању цена послова које им је нудила. Пракса је била да Команда понуди посао, да фабрика „Змај” пошаље понуду са ценом, да надзорни орган евентуално направи ревизију цене, након чега је фабрика углавном увек пристајала на ту ревидирану цену. Фабрика „Змај” је у највећем броју случајева излазила у сусрет Ваздухопловству и прихватала послове по ревидираним ценама, јер је желела да остане у добрим односима са Ваздухопловством, које јој је било практично једини поручилац. Међутим, било је и случајева када је долазило до сукоба.

¹⁰⁵ ИАБ, 2042, КЗ, Техничко одељење Команде Ваздухопловства Војске, акт В.Т. Бр. 20625, 27. октобар 1934.

¹⁰⁶ ИАБ, 2042, КЗ, Писмо Министру Војске и Морнарице од 27. октобра 1934. г.

¹⁰⁷ ИАБ, 2042, КЗ, Меморандум фабрике Змај Команди Ваздухопловства и Министру Војске и Морнарице од 27. октобра 1934. г, стр. 2

Почетком 1930. године фабрика „Змај” је обавестила Команду да не може да пристане на редуцију цене одређеног посла: „... свесни смо да нам је Команда Ваздухопловства ГЛАВНИ И ЈЕДНИ (*sic!*) потрошач и баш из тих разлога ми чинимо све што је у нашој моћи да Вас увек и у сваком погледу задовољимо излазећи без велике полемике сваком Вашем захтеву и жељи на сусрет, али верујте да и тој нашој моћи има граница, па Вас лепо молимо да на овакве ситне оправде не тражите од нас да штетимо кад већ не можемо иначе да зарадимо, јер је износ Ваше редуције већи од наше предвиђене зараде.”¹⁰⁸

Са притисцима се није суочавао само „Змај”. Интересантан је случај који се догодио „Икарусу” почетком тридесетих. Фабрика је због неизмиреног дуга од стране државе упала у велике тешкоће, због којих умало није отишла под стечај. Један од акционара „Икаруса”, Ђока Ђурчин, почео је да тражи француске финансијере који би могли да спасу фабрику од пропасти. У тако тешким околностима Команда ваздухопловства је Ђурчину јавила да фабрика не може да се спасава страним капиталом, како би се очувао национални карактер фабрике. То је значило да је само домаћи капитал долазио у обзир. По цену пропасти фабрике држава је захтевала да она остане у домаћем власништву, како не би постојао страни утицај на њен рад, иако се радило о Французима. Упркос томе што је за државу то била стратешки добра одлука, мора се приметити да је утицај државе био толико велики да се могла уцењивати приватна фабрика по питањима која су се тичала њеног опстанка.¹⁰⁹ То је управо и било могуће јер су фабрике авиона биле у потпуној зависности од државе.

Закључак

У међуратном периоду држава је преко војске имала велики утицај на рад и функционисање домаће приватне ваздухопловне индустрије. Генерално, положај домаћих фабрика авиона у односу на државу није био завидан. Када је реч о фабрици „Змај”, снажан државни утицај био је више него очигледан. Војска је имала главну реч у вези локације приликом оснивања фабрике и инсистирала је да власнички капитал буде домаћег порекла. Фабрика „Змај”, али и друге фабрике, добиле су надзорни орган, који је надзирао рад фабрике и имао изузетно велика овлашћења имајући у виду да се радило о приватним фабрикама. Радници су били под стриктном контролом надзорног органа. Он их је примао у фабрику на рад и имао могућности да их отпусти. Инсистирало се да у фабрици буду запослени искључиво Срби, Хрвати или Словенци. Остале несловенске мањине, пре свега Немци и Мађари, сматране су „национално непоузданим”

¹⁰⁸ ИАБ, 2042, К5, Ф1, допис Фабрике „Змај” Бр. 42, 28. март 1930.

¹⁰⁹ Жутић, Бошковић, *ИКАРУС-ИКАРБУС*, 20.

због чега су њихови припадници отпуштани из фабрика авиона из страха да би могли вршити саботажу или шпијунажу. Иако се оваква државна политика може сматрати једном врстом етничке дискриминације, јасни су узроци и контекст у којима је до ње дошло.

Фабрика „Змај” морала је да редовно подноси извештаје Команди Ваздухопловства о броју израђених и поправљених авиона, као и да је обавештава о производним капацитетима фабрике. Команда је захтевала и увид у цене увоза полуфабриканата из иностранства. Платни промет фабрике био је стриктно контролисан. Због специфичног положаја ваздухопловне индустрије која је једино снабдевала државу, фабрике су биле у зависном положају. Комплетна производња зависила је од државних поруцбина, а са друге стране постојала је потпуна финансијска зависност од исплата из буџета, што је у случајевима кашњења фабрику доводило до великих проблема. Будући да је била једини купац, Команда је могла и да уцењује фабрику по питању цена. Све наведено значајно је утицало на рад и функционисање фабрике „Змај”, као уосталом и на читаву ваздухопловну индустрију у Краљевини Југославији.

Izvori i literatura

- Istorijski arhiv Beograda. Fabrika aeroplana i hidroaviona „Zmaj” Petrović i Šterić A.D. fond 2042.
- Arhiv Jugoslavije. Ministarstvo za trgovinu i industriju. fond 65.
- Arhiv Jugoslavije. Zbirka Milan Stojadinović. fond 37.
- Godišnjak jugoslovenskog vazduhoplovstva 1933/1934*, Beograd: S. Milojević i Pavlović, 1934. (ćirilica)
- Bjelajac, Mile, *Vojska Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca – Jugoslavije : 1922-1935*, Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, 1994.
- Dokić, Nebojša, Radovanović, Radovan. „Stvaranje vazduhoplovstva Kraljevine SHS i formiranje ratne doktrine”. *Zapisi. Godišnjak istorijskog arhiva Požarevac*, 6 (2017.), 113–126. (ćirilica)
- Dokić, Nebojša. „Vazduhoplovna saradnja Francuske i Jugoslavije između dva svetska rata”. *Srpska slobodarska misao*, 87, 3 (2010.), 11–194. (ćirilica)
- Đurović, Smiljana, *Državna intervencija u industriji Jugoslavije (1918-1941)*, Beograd: Institut za savremenu istoriju, 1986.
- Filipović, Miroslav, *Kraljevski avioni. Fabrika aviona u Kraljevu 1927-1942*, Kraljevo: Kronos, 1995.
- Janić, Čedomir, Petrović, Ognjan, *Kratka istorija vazduhoplovstva u Srbiji*, Beograd: Aero-komunikacije, 2011. (ćirilica)
- Nadoveza, Branko, Đokić, Nebojša, *Odbrambena privreda Kraljevine Jugoslavije. Vojna i vazduhoplovna industrija*, Beograd: Metafizika, 2004. (ćirilica)
- Nešić, Miroljub, „Seoba „Ikarusa” iz Novog Sada u Zemun, *Aeromagazin*, 28 (2001.), 38.
- Petrović, Aleksandar, *Razvoj i razmeštaj avio-industrije u Kraljevini Jugoslaviji između dva svetska rata*, Beograd: Geografski fakultet, 2019. (neobjavljeni diplomski rad) (ćirilica)
- Tešić, Dragan. „Dušan Simović – Komandant Vazduhoplovstva 1936-1938. godine”. *Sto godina srpskog vojnog vazduhoplovstva: zbornik radova. Knj. 1, Istorijski razvoj*, Beograd: Medija centar Odbrana, 2014, 111–130. (ćirilica)
- Veljović, Živan, *Pet decenija „Zmaja”*, Zemun: „Zmaj” industrija poljoprivrednih mašina, 1972. (ćirilica)
- Žutić, Nikola, *Avio-industrija i vazduhoplovstvo u Kraljevini Jugoslaviji: 1918-1945*, Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2004.
- Žutić Nikola, Bošković Lazar, *IKARUS-İKARBUS: 1923-1998*, Beograd: IKARBUS AD, 1999. (ćirilica)
- Žutić, Nikola. „Od nastanka do nestanka (jugoslovensko iskustvo srpske avio-industrije 1923-1961. godine)”. *Sto godina srpskog vojnog vazduhoplovstva: zbornik radova. Knj. 1, Istorijski razvoj*, Beograd: Medija centar „Odbrana, 2014, 255–278. (ćirilica)

Summary

Ђорђе Лалић, MA

Impact of the Yugoslav government on the domestic aircraft industry: an example from the “Zmaj” aircraft factory (1927–1938)

This paper examines the government and military sway the Kingdom of Yugoslavia maintained over the establishment, growth, and operation of the Yugoslav aircraft industry, particularly built by private capital. The “Zmaj” aircraft factory (founded in 1927), one of the three biggest private aircraft companies at the time, serves as an illustration for the analysis of governmental impact. In all aspects of factory operations, from inspections and controls during the establishment of the factory to the institution of the supervising authority, strict regulations concerning the workers and visible financial dependency on the state, the government and military authorities had a significant effect.

Key words: “Zmaj” aircraft factory, aircraft industry, governmental impact, Kingdom of Yugoslavia, supervising authority, Air Force Command.

