

You have downloaded a document from



The Central and Eastern European Online Library

The joined archive of hundreds of Central-, East- and South-East-European publishers, research institutes, and various content providers

Source: Istorija 20. veka

The History of The 20th Century

Location: Serbia

Author(s): Nikola Žutić

Title: ПРЕСЕЉЕЊЕ (УНИШТЕЊЕ) СРПСКЕ АВИО-ИНДУСТРИЈЕ 1952-1961. - ПРИМЕР ИКАРУСА
THE TRANSLOCATION OF THE (DESTROYED) SERB AVIATION INDUSTRY 1952-1964
ILLUSTRATED BY THE CASE OF „IKARUS”

Issue: 1/2002

Citation style: Nikola Žutić. "ПРЕСЕЉЕЊЕ (УНИШТЕЊЕ) СРПСКЕ АВИО-ИНДУСТРИЈЕ 1952-1961. - ПРИМЕР ИКАРУСА". Istorija 20. veka 1:115-131.

<https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=792190>

ПРЕСЕЉЕЊЕ (УНИШТЕЊЕ) СРПСКЕ АВИО-ИНДУСТРИЈЕ 1952–1961. – ПРИМЕР ИКАРУСА*

ОДУМИРАЊЕ ВОЈНЕ АВИО-ПРОИЗВОДЊЕ И ЈАЧАЊЕ ЦИВИЛНИХ
АУТО-ПРОГРАМА У ИКАРУСУ 1952–1955

АПСТАРКТ: Крајем четрдесетих и почетком педесетих година државно и војно руководство је инсистирало на остварењу преамбициозног плана „капиталне изградње”, којим је било предвиђено формирање више нових предузећа за израду авиона, мотора и авио-опреме, углавном у унутрашњим деловима земље а нарочито у Босни и Херцеговини. Старе фабрике авиона, које су деценијама успешно радиле и постизале завидан производни и технолошки ниво, биле су присиљене да преоријентишу своју производњу за цивилне потребе.

Пд 1948. отпочело је реализовање плана „капиталне изградње” нових предузећа ваздухопловне и пратеће индустрије, која је требало да обезбеди знатно повећање капацитета за израду савремених борбених авиона. План је предвиђао подизање две фабрике за производњу авиона у Трстенику (*Прва њејолејка*, основана 23. марта 1949) и *Соко* у Мостару, фабрику клипних ваздухопловних мотора у Кнежевцу код Београда, две фабрике прецизне механике у Бањалуци и Сарајеву, предузеће за израду нишанских справа у Кијеви код Београда и подизање нових погона фабрике падобрана *Клуз* у Београду. Пошто је у државном и војном руководству донета одлука да се из стратешких разлога” војна индустрија сконцентрише у унутрашњости земље, фабрици *Прва њејолејка* је измењен производни програм па је њен развој усмерен у правцу хидраулике и пнеуматике.¹

Фабрика *Соко* у Мостару, на коју је пренет и програм производње авиона из Прве петолетке, почела је да се гради априла 1950. године. У решењу о њеном оснивању, од 14. октобра 1950, стајало је да се фабрика оснива према „указаној потреби” на основу члана 4 и 5. Основног закона о државним привредним предузећима а на предлог министра народне одбране. *Соко* је основан као државно привредно предузеће општедржавног значаја за производњу авиона. Решење о оснивању фабрике потписао је маршал Јосип Броз у својству председника владе и министра

* Рад је написан у оквиру пројекта *Историја српских (југословенских) државних институција и знаменитих личности у 20. веку* којег је одобрило и финансира Министарство за науку, технологије и развој Републике Србије (пројекат бр. 1194).

¹ *Савремени Икари, Илустрирана едисија ваздухопловства*, Београд 1989, 131.

народне одбране.² Прва машина у фабрици *Соко* прорадила је 20. јануара 1951. године. Изградњом погона отпочела је и израда појединих делова за авионе С-49Ц и друге који су у то време рађени у *Икарусу*. Фабрика ваздухопловних мотора 21. мај грађена је од маја 1948. а прве моторе *Валџер минор*, од 160 кс, испоручила је крајем 1952. године.

Оснивањем и јачањем фабрике *Соко* долазило је, као логична последица, до гашење ваздухопловних програма у фабрици *Икарус*, заједно са прототипском документацијом и израђеним деловима. Најистакнутији стручњаци и радници *Икаруса* премештани су у новоизграђену фабрику *Соко* у Мостару, почевши од 1951. године. У јануару 1951. било је 17 радника мање него у децембру 1950, док је у фебруару 1951. било је 6 радника мање него у јануару 1951. године. У јануару 1950. у *Икарусу* је било 1429 радника да би почетком 1951. године тај број спао на 1.272 радника.³

Према нормама предузећа, *Икарусу* је у том тренутку било неопходно још најмање 150 радника. Директор Крсто Босанац је сматрао да је, ради стабилизације радне снаге, потребно обезбедити пријем нових радника како се не би осетио одлив радника који одлазе у Мостар. Спречавање одласка радника било је потребно због извршења годишњег плана рада.⁴ Међутим, одлазак стручних радника се наставио и следећих месеци. Од јануара до краја марта 1951. из *Икаруса* је отишао 151 радник. У августу 1951. директор Босанац је констатовао да се није одржао потребан капацитет радне снаге: „Није се водило рачуна да се радна снага, одласком у *Соко* и по истеку уговора, надокнади новом. Срж неизвршења плана производње налази се у тој чињеници”.⁵

Међу радницима *Икаруса* стварана је психоза да ће се фабрика расформирати и радници све масовније премештати у друга предузећа Главне војне дирекције. Појединци из Радничког савета критиковали су руководство предузећа да није на време истицало чињеницу да је *Икарус* матично предузеће ваздухопловне индустрије и да је школа кадрова за нова предузећа (мислило се првенствено на мостарски *Соко*). Даље су истицани велики и одговорни задаци које је *Икарус* требало да изврши ради јачања борбене моћи Југословенске армије. Руководиоцима производних одељења је сугерисано да буду упорни у изналажењу послова како би им сваки радник био запослен. У одељењима је требало стварати такву атмосферу како би радници у што већој мери заволели свој посао, па им је стално указивано на важност и улогу коју они имају у данашњој ситуацији на одбрани независности земље.

Руководство предузећа је оценило да су недостатак посла и слаб рад „масовних организација” (Синдикат, Савез комуниста, Народна омладина) утицали на масован одлазак квалификоване радне снаге.

² АЈ, *Влада ФНРЈ*, ф. 18.

³ Архива *Икарбуса*, Реферат „Другови и другарице”, 24. март 1951.

⁴ Архива *Икарбуса*, Записник са састанка Извршног одбора Радничког савета предузећа *Икарус* од 22. јануара 1951.

⁵ Исто, 7. август 1951.

Неефикасно решавање горући социјалних (животних) проблема такође се негативно одразило на стабилизацију радне снаге. Тако нпр. Служба радничког снабдевања није учинила све што је могла јер је свој рад искључиво усмерила на снабдевање ресторана предузећа. Нерешени стамбени проблеми и питање превоза радника такође су негативно утицали на стабилизацију радне снаге.⁶

Фабрика *Ушва* из Панчева у то време је брисана из списка предузећа која су радила за потребе Команде ваздухопловства, али је сачувала, и потом додатно проширила, ваздухопловну производњу захваљујући упорности ентузијаста и ваздухопловних кадрова који се нису мирили са одлукама партијско–политичких и војних власти. Одлуке о изградњи нових авио-фабрика, у срединама које нису имале никакву ваздухопловну традицију и кадрове, правдане су стратешким разлозима због наводне угрожености североисточних делова земље.⁷

У оновременој штампи и литератури истицано је да је смањење *Икарусове* производње за војне потребе извршено због побољшане међународне ситуације и тежњи за освајањем савремених конструкција. Истицана је и неподесност даље производње авиона на постојећој локацији из војностратешких разлога и немогућности развоја због урбанизације и изградње Новог Београда.⁸ Међутим, у позадини те одлуке стајала је стратегија расељавања развијене војне индустрије у Србији, нарочито ваздухопловне, која је углавном била сконцентрисана у Београду и околини.

На смањени обим производње домаћих фабрика авиона утицала је и међународна ситуација после сукоба Југославије са земљама тзв. реалног социјализма 1948. године. Одлучно „Не” Стаљину изазвало је приближавање Југославије земљама западне демократије. Југославија је, у оквиру подршке настојањима да сачува независност од настрадајућег стаљинизма, добила знатну помоћ у војном материјалу од извесног броја западних земаља. Од тог времена почиње све израженија привредна, политичка а тиме и војна сарадња са западним либералним демократијама.

Добијање авиона и ваздухопловне опреме са Запада, од 1951. до 1956, знатно је утицало на развој југословенске авио-индустрије. У том раздобљу Југославија је добила клипне борбене авионе Москито и Ф-47 Тандерболт, као и изванредан број транспортних авиона, а од 1953. и млазне авионе Т-33 за преобуку и ловце бомбардере Ф-84Г Тандерцет. Добијање разних ваздухоплова из војне помоћи, одређеног броја резервних мотора, радара и друге ваздухопловне опреме, смањило је потребу за сопственом производњом и утицало на стагнацију домаће производње и развој ваздухопловних потенцијала. Усмеравање производње у југословенским фабрикама авиона ишло је ка простом одржавању ваздухопловне технике, што је довело до осипања стручних кадрова и престанка рада неких стручних група (млазни мотори, радар и др.).⁹

⁶ Архива *Икарбуса*, Записник са састанка Радничког савета одржаног 27. марта 1951.

⁷ 70 година ваздухопловне индустрије 1923–1993, Београд 1993.

⁸ 50 година *Икаруса* 1923–1973, Београд 1973, 25–26.

⁹ О. Пезо, *Војна индустрија Југославије*, Београд 1983, 297; *Савремени Икари*, 131.

Производна оријентација ка земљама „западне демократије” спровођена је и у *Икарусу*. У све већој мери јачали су контакти са произвођачима авиона у Француској и Енглеској. Са француским фабрикама се преговарало о набавци мотора и опреме за другу серију авиона С-49Ц. У марту 1953. инж. Петровић је посетио Француску и Енглеску због добијања лиценце авиона на млазни погон. Том приликом је прегледао 18 авиона и констатовао да су енглески авиони на вишем техничком нивоу од француских. Петровић је очекивао да ће добијање лиценци млазних авиона бити од „огромне користи за нашу земљу” јер ће се моћи „стручно оспособљавати наши конструктори, инжињери, техничари, мајстори а биће ангажоване многе фабрике у земљи за израду алата, челичана и другог”. Прве фабрике, које су требале да преузму израду лиценцираних авиона, биле су *Икарус* и новоосновани мостарски *Соко*. У ту сврху планирано је да се у тим фабрикама, у раздобљу од 1953. до 1958, сконцентрише главни ваздухопловни потенцијал Југославије. Очењено је да ће се испуњење тог задатка остварити преко учења енглеског језика и упознавањем радника и стручњака са модерним типовима авиона, са припадајућим уређајима, алатима и материјалом. Петровић је изложио потребу да се у *Икарусу* организују предавања (укупно 90) и систематско учење енглеског језика. Припреме за те акције требало је да се заврше до 1. јануара 1954. године.¹⁰

Први наговештај *Икарусове* нове производне тенденције ка цивилној производњи осећа се у 1952. години. Док се у 1951. години 100% производило за војне потребе, у 1952. години се 0,4% производи за цивилно тржиште.¹¹ У прегледу извршења плана за период од 1. јануара до 28. маја 1952. наводи се да је за услуге предузећима ван војне индустрије планирано 50 норма-часова а остварено 1.635 (нч) што је износило 327% пребачаја плана.¹² Све више се осећало усмерење, које је иницирао политички и државни фактор, да *Икарус* треба да се осећа као једно тело са предузећем *Соко* и да се „одређени послови” морају пребацити на *Соко*.¹³

Током 1953. године за војне потребе производило се 96,8% а за цивилно тржиште 3,2%. У 1954. однос је био 91% према 9%, у 1955. 73,4% према 26,6%. Од 1955. године почела је нагло да опада производња за војне потребе. У 1956. години однос је био 60% према 40% у корист војне производње. Управа војне индустрије је по „налогу одозго” налагала *Икарусу* да форсира цивилне послове који су све више постајали основа производње.

Током 1953. *Икарус* је од Савезног завода за привредно планирање добио програм укључења предузећа војне индустрије и бродоградње у цивилну производњу намењену потребама привреде ФНРЈ. *Икарусови*

¹⁰ Архива *Икарбуса*, Записник са састанка Управног одбора *Икаруса* одржаног 24. марта 1953.

¹¹ Музеј југословенског ваздухопловства, „50 година Икаруса 1923–1973”, (рукопис).

¹² Архива *Икарбуса*, Р. 34, Реферат техничког директора инж. С. Мишковића о проблематици техничког сектора, 10. мај 1952.

¹³ Исто, Записник са састанка Радничког савета од 30. децембра 1952.

војни капацитети доспели су у категорију „вишка војне индустрије”. У свом програму Савезни завод за привредно планирање је за предузеће *Икарус* „испланирао” следеће послове: „*Икарус* – Земун би требао да кооперира са фабриком трактора у производњи неких делова и носећих оруђа трактора. Најповољније би било да ово предузеће уђе у састав фабрике трактора. Поред тога предузеће треба да кооперира и са другом индустријом”. У програму Савезног завода је даље стајало да Заводи А. Ранковић у Земуну (фабрика трактора) треба да производе тракторе по страниј лиценци. Уколико би *Икарус* ушао у склоп овог предузећа, Заводи би били у обавези да израде пројекат који би био у складу са овим и на тој бази *Икарус* би благовремено израдио капацитете за производњу 10.000 трактора.¹⁴

„Дириговани” програм Савезног завода за привредно планирање, који је подржао и Привредни савет владе ФНРЈ, узнемирио је и огорчио стручњаке и раднике *Икаруса*. Инж. Петровић је, на састанку Управног одбора од 20. новембра 1953, на следећи начин прокоментарисао ту „апсурдну одлуку”: „Из садржаја писма, које смо добили од Привредног савета, види се да се овде не ради о људима него о просторијама, а људи би просто требало да се преселе у неку другу фабрику када то буде требало. *Икарус* би на тај начин требао да живи од милости неких других предузећа. Кооперација са фабриком трактора је технички апсурд јер машина за израду трактора *Икарус* нема. То би значило да се зидине уступе Заводима *Ранковић* а машине и људи да се иселе ако би се желело постићи оно што се предлогом предвиђа. Нама би остало да идемо трбухом за крухом, да тражимо своја места негде на другој страни”.¹⁵

Евентуалним преласком на производњу трактора многи ваздухопловни стручњаци би морали да напусте *Икарус*. На састанцима Радничког савета чула су се негодовања и питања да ли је *Икарус* уопште самостално предузеће када му Привредни савет потпуно одређује што треба да ради. „Друг” Јолцић је истицао да је ствар потпуно нејасна јер Привредни савет распоређује производњу по предузећима али не даје задатке: „Шта Управни одбор, Раднички савет и управа предузећа има да решава ако Привредни савет врши распоред производње по фабрикама. Ако примимо тракторе онда *Ранковић* заузима наше просторије. Овде је најважније одредити да ли *Икарус* постоји и ко ће му дати задатке. Када се разјасни да нисмо више ваздухопловно предузеће, онда се може одлучити шта да производимо. Ми смо и раније дискутовали о комбајнима као подеснијим од трактора... Значи треба знати до када смо ваздухопловно предузеће и потом узети један озбиљан посао”.¹⁶

На поменутом „историјском састанку” Управног одбора, од 20. новембра 1953, донете су пресудне одлуке у вези са *Икарусовим* опстанком и карактером производње. У својој дискусији инж. Душан Бракус је истицао да *Икарус* има две алтернативе. Прва је да поред ваздухопло-

¹⁴ Исто. Записник са састанка Управног одбора *Икаруса* од 20. новембра 1953.

¹⁵ Исто.

¹⁶ Исто.

вних послова израђује ФАП-ове лиценциране производе: „За сарадњу са ФАП-ом углавном имамо машине, а што је најважније можемо остати и као ваздухопловна фабрика до одређеног времена”. Друга алтернатива је била, производња аутобуса, јер би *Икарус* имао довољно посла у тој области. Бракус је био за то да људи из *Икаруса* преузму иницијативу а не да је натура неко са стране: „Ми морамо наступити са својим ставом и предлогом. Друга је ствар ако постоји нешто што ми не знамо”.¹⁷

Технички директор, инж. Бора Петровић, изнео је мишљење да је *Икарус* постао опасан и за ваздухопловну и за ауто-индустрију: „Ја сам стално у ваздухопловној индустрији и стално слушам о том расформирању, а никад да се то учини. Нико не сме да прими ту одговорност да расформира овакво предузеће док друго не постоји. Заиста је крајње време да нам се каже до када остајемо и постојимо као ваздухопловна фабрика. Немогуће је да се развија још једна фабрика ове врсте паралелно са *Икарусом*. Такође је немогуће овај састав, као такав, преселити рецимо у *Соко*, јер у том случају долази у обзир више објективних тешкоћа”.

На крају седнице Управног одбора ауторитет директора Блаже Марковића је пресудио, па су усвојени „закључци за будућност” формулисани углавном према његовом мишљењу. Он је члановима Управног одбора дао своје тумачење понашања државних ресора истичући да се у случају „*Икаруса* ради о општој привредној политици”, а да су „поједини другови” у својој дискусији исказали „неразумевање и несхвататељност”: „Сав наш рад мора бити усмерен целини – заједничким интересима. Ми смо војно предузеће али имамо оријентацију да до 1960. престанемо бити ваздухопловно предузеће какво смо сада. Ово условљава наш географско-стратегијски положај. Треба настојати да се *Соко* изгради јер се у овом смислу налази на бољем положају. Може се десити да и *Икарус* остане ваздухопловно предузеће. Ником није циљ да га растури... Капацитети војних предузећа су ратни и они као такви надмашују моменталне потребе те се морају ангажовати у производњи за опште потребе – за цивилну производњу, али и да задржимо карактер ваздухопловног предузећа”.¹⁸ Према мостарском *Соколу* директор је био врло благонаклон и широкогрудо је понудио да у *Соко* иду добри људи и стручњаци.

У наставку излагања директор Блажо Марковић је истакао да би *Икарусу* били „најсимпатичнији” путнички аутомобили, али да најбоље одговарају аутобуси „јер су серије њихове израде уопште у свету мале док се путнички аутомобили производе у огромним серијама”. Члановима Управног одбора директор је ултимативним тоном саопштио да се управи *Икаруса* може на крају наредити у „општем интересу” ако се не би „схватио” крајњи циљ.

¹⁷ Исто.

¹⁸ Исто.

У закључцима Управног одбора нађено је донекле компромисно решење иницирано речима директора: „Мишљења смо да би нашем карактеру производње, по организацији и стручном потенцијалу, најбоље одговарала аутомобилска и аутобуска индустрија, па ради тога предложимо кооперацију са том индустријом на бази израде одређених целина из програма те индустрије”. Представници *Икаруса* су на састанку, заказаном за 25. новембра 1953. у Савезном заводу за привредно планирање, требали заступати став са колегијума, Управног одбора и Радничког савета.

Управа *Икаруса* је сматрала да је оријентација на аутомобилску индустрију најбољи компромис у ситуацији када се морало престати са производњом авиона за војне потребе. Стручни савет саобраћајних предузећа је управи *Икаруса* изнео податак о недовољној производњи каросерија за покривање потреба земље. За друмски саобраћај је било неопходно око 140 каросерија, а за тролејбусе и аутобусе око 200 каросерија годишње. Предузећа која су у то време производила каросерије могла су да произведу само око 50 каросерија.¹⁹ Та чињеница је у доброј мери определила управу *Икаруса* да прихвати оријентацију ка производњи каросерија.

Због сужавања војних послова, у *Икарусу* су били принуђени да у све већој мери почну размишљати о будућим цивилним пословима. Раднички савет и управа били су, дакле, мишљења да би *Икарусовом* карактеру производње, по организацији и стручном потенцијалу људи, најбоље одговарала аутомобилска и аутобуска индустрија, па су надлежним државним факторима предлагали блиску кооперацију са аутомобилском индустријом на бази израде одређених целина из програма те индустрије.

Имајући у виду план државних челника у погледу пресељења ваздухопловног потенцијала у Мостар, руководиоци *Икаруса*, у сарадњи са Радничким саветом и стручњацима, проучавали су у другој половини 1953. могућност преласка предузећа на цивилну производњу. После дужих дискусија је утврђено да би производња путничких аутомобила, аутобуса (градских, међуградских и тролејбуса) најбоље одговарала будућем програму фабрике. Одлучено је да ће код аутобуса и тролејбуса предузеће радити само каросерије, имајући у виду развој „тела возила” и утврђујући да ће у будућности потпуно превладати тзв. самоносећа каросерија. Очекивало се да би се с таквом производњом каросерија највише приближили „карактеру садашње производње авиона” и на тај начин безболно укључили у нови производни процес. Остале делове аутобуса, због недостатка машина, предузеће није узело у будући производни програм. У погледу производње путничких аутомобила закључено је да ће предузеће израђивати целокупно возило сем мотора и мењачке кутије.²⁰ Даље је одлучено да *Икарус*, као споредне „излазне артикле”, усвоји израду хладњака за све врсте возила, резер-

¹⁹ Исто, 5. и 6. новембра 1953.

²⁰ Исто.

воара и осталих лимених делова за возила, цевоводних прикључака и друге арматуре.

У време кад се почела спроводити производна трансформација, управи *Икаруса* није достављено никакво званично организационо решење од војних власти. Руководству *Икаруса* је 1953. стављено до знања да предузеће неће од војске добијати нове поруџбине за израду авиона, авионских резервних делова и чинити остале услуге за потребе војног ваздухопловства. Ограничавање радова за војно ваздухопловство појачавало се од средине 1953. године. Производни план за ту годину био је нижи од предвиђеног за 140.000 норма часова.²¹

Према „Уредби о привредним предузећима која производе за одређене потребе ЈНА”, предузећа за војне потребе нису могла мењати карактер производње без одобрења Државног секретаријата за народну одбрану. Таква предузећа нису смела давати никакве техничке нити количинске податке о производима намењеним ЈНА без претходне сагласности Државног секретаријата.²² Из тог разлога у архиви *Икарбуса* су врло оскудни подаци о производњи за војне потребе.

Током 1954. године Управа за послове војне индустрије је највише ограничавала послове за војно ваздухопловство. С друге стране, Команда југословенског ратног ваздухопловства је, због задовољења својих потреба, наставила да даје послове *Икарусу* и то у знатном обиму. *Икарус* је вршио поправку совјетских ЈАК-ова, израду резервних делова, оправку и преправку елиса, разне услуге, не само за сопствене, већ и за друге авионе домаће или стране производње. Због таквих потраживања од Команде, план *Икаруса* за ваздухопловне послове у 1954. није се смањио у односу на 1953. годину. За 1953. план производње је износио 1,800.000 норма часова, заједно са услугама за цивилни сектор, док је за 1954. износио 2,000.000 нч. Од укупног броја норма часова за сваку наведену годину, око 90% је ишло на чисто ваздухопловне послове.²³ Производна трансформација од војне ваздухопловне ка цивилној ауто- производњи је, ишла врло постепено.

Временом *Икарус* је постао „ковница кадрова”, јер је новим фабрикама авиона дао велики број руководећих и стручних кадрова. Предузеће је активно учествовало у изградњи нових предузећа авио-индустрије, иако је тиме угрожавало властити опстанак. На нова предузећа пренет је и део производње: на мостарски *Соко* израда крила а на *Прву џејшолешку* стајних трапова. Говорећи о историјату односа између *Икаруса* и *Сокола*, инж. Б. Петровић је на састанку Радничког савета, од 19. априла 1954, нагласио да је *Икарус* увек био вољан за указивање помоћи *Соколу*: „Освајање израде крила у *Соколу* велики је допринос *Икаруса*. Ми смо вољни омогућити обуку њихових инжењера, техничара и радника. Још раније је једним уговором ово било предвиђено, међутим

²¹ Исто, 24. март 1953.

²² АЈ, фонд: *Савезно извршно веће*, Ф-208, Уредба од 23. децембра 1953.

²³ Музеј југословенског ваздухопловства, „Чињенично стање предузећа *Икарус*”, извештај инж. Борисава Петровића, 14. мај 1954.

Соко није ни одговорио на све то. Нудили смо да им израдим компликованије алате и делове. На све наше понуде *Соко* није одговорио, било да се радило о понуди помоћи обучавања кадрова или давања кадрова”.²⁴

Икарус је несебично нудио кадровску помоћ *Соколу*, али је зато сам остајао без најбољег стручног кадра. У предузећу су дизали глас против кадровске политике која је водила уништавању предузећа са дугом ваздухопловном традицијом. Конструктор Бешлин је имао утисак да постоје тенденције да се *Икарус* хоће задавити а *Соко* развити, да је *Соко* повлашћен у држави. Члан Радничког савета, Љубо Карановић био је оптимистичкије расположен јер је сматрао да није реч о уништавању једног предузећа већ само о уступању кадрова без угрожавања плана *Икарусове* производње. У том тренутку 30 истакнутих *Икарусових* стручњака и висококвалификованих радника пријавило се за одлазак на рад у мостарски *Соко*.

Од главних послова, које је требало ликвидирати током 1954, предвиђено је да се обустави испорука серије ловачких авиона С-49Ц, поправка авиона ЈАК-3 и израда највећег броја прототипова. За 1955. предвиђено је да се настави са израдом типова „214” и извесног броја прототипова. Нових серијских поруцбина у то време није било у складу са курсом Управе за послове војне индустрије нити је било у изгледу да предузеће добије ма какву поруцбину за серијску производњу војних авиона. За војску ће *Икарус*, до краја војног производног периода, „одрађивати” ситније послове нпр. оправку елиса, хладњака, израду резервоара, елиса и др. У *Икарусу* су претпостављали да ће у 1955. години слободан капацитет износити „минимум милион норма часова”. Очекивало се да ће *Икарус* током 1955. довршити све ваздухопловне послове и у 1956. години остати без посла те врсте.²⁵

На састанку Радничког савета, од 7. маја 1954, расправљано је о остварењу плана производње у првом кварталу 1954. године. Извештај о остварењу плана производње поднео је инж. Бора Петровић. Према његовом извештају план је остварен са следећим процентима: план конструкције извршен је са 105%; план израде прототипова са 90%; реализација са 0%. У односу на целу годину план израде испуњен је са 99%. Реализација послова серијске израде била је следеће: ЈАК-3 0%, резервни делови 173%, услуге војним предузећима 284%, инвестициони радови 158%, за цивилни сектор 643%. За први квартал 1954. остварено је укупно 395.200 радних сати (94%) од 421.000, колико је планирано са укључењем конструкције. План је остварен са 94%. План за мај износио је 159.000 норма часова због тога што је требало достићи мањак из марта и априла. Остварење платног фонда захтевало је постављање чвршћег плана за јуни. Стратегија је била да се план ослони на поједине производе који су се могли реализовати до краја јуна 1954. године. У јунски план улазиле су следеће обавезе:

²⁴ Архива *Икарбуса*.

²⁵ Музеј југословенског ваздухопловства, Извештај инж. Петровића од 14. маја 1954.

- да се доврше резервни делови из 1953. за авионе С-49Ц, Аеро-2 и С-49А;
- да се заврше одређене позиције из спискова резервних делова за 1954;
- да се заврши 20 авиона ЈАК-3 до краја јуна;
- услуге за Команду југословенског ратног ваздухопловства;
- за цивилни сектор предвиђено 60,000.000;
- прототип је требало да заврши авион „522” (2 комада), авион за везу (1 комад), СЛ-451-М (1 комад), „214” (1 комад). Фабрикацијски је требало завршити 451-ММ и *Орао-3*.²⁶

На поменутом састанку Радничког савета закључено је да у првом полугођу 1954. треба остварити 850.000 норма часова, и то: на резервне делове 230.000, прототип 140.000, израда авиона ЈАК-3 140.000, услуге 48.000 и за цивилни сектор 50.000 што је представљало повећање у односу на претходну годину. На састанку је истакнуто да *Икарус* има закључен уговор за израду 17 аутобуса.

Раднички савет *Икаруса* је, на састанку од 5. фебруара 1954, усвојио алтернативу откупа дела лиценце који се односио на израду каросерија за све врсте аутобуса и тролејбуса за чију је израду ФАП купио лиценцу. Технички директор, инж. Бора Петровић, реферисао је о стању односа између *Икаруса* и ФАП-а. Преговорима са ФАП-ом *Икарус* је приступио у време док је ФАП био у изградњи. У почетку је у Прибој ишла *Икарусова* комисија која је прегледала производну документацију због одабирања производа који би најбоље одговарали *Икарусу*. „Поред тога што смо одабрали каросерију”, како истиче Б. Петровић, „било је још 17 група послова које намеравамо радити код нас”. Ова комисија је одабрала цртеже за све те радове.

Касније је у ФАП отишла друга *Икарусова* комисија која је била овлашћена да потпише уговор о преузимању израде каросерија, под условом да се откупи лиценца за каросерију по цени од 32.000 динара или да ФАП *Икарусу* уступи цртеже а да лиценца остане *Файово* власништво. Одобрење за *Икарусов* производни избор одобрио је „друг” из Привредног савета, Словенац Франц Лескошек, који је саопштио да је израда каросерија прави избор а да у Југославији има превише фабрика за израду шасија. Функционери из Привредног савета предочили су представницима *Икаруса* да би производња каросерија могла да крене од 1. јануара 1955. године. Истакли су да би *Икарус* у прво време производио 200 а касније 500 каросерија годишње. Требало је да постану *Икарусов* производ и зато је у Привредном савету одлучено да се пошаљу „три друга” у Беч како би се упознали са производњом у фабрици *Саурер*.²⁷

Поред производње каросерија за аутобусе, у *Икарусу* су планирали да отпочну и производњу путничких аутомобила. Као нус производи предвиђена је израда хладњака и резервоара. Технички директор инж. Петровић је говорио о *Икарусовој* зависности од војске и војне произ-

²⁶ Архива *Икарбуса*, Записник са састанка Радничког савета од 7. маја 1954.

²⁷ Архива *Икарбуса*, Записник са састанка Радничког савета од 5. фебруара 1954.

водње која је могла онемогућити освајање нових производа, али је по том питању ипак био оптимиста. Истицао је да треба сузбијати гласове о расулу у *Икарусу* због одлива кадрова у новоосновани мостарски *Соко*.²⁸

У мају 1954. *Икарус* је располагао лиценцом документацијом за производњу аутобуских (градских и међуградских) и тролејбуских каросерија. Ту документацију је Фабрици аутомобила у Прибоју испоручила аустријска фирма Сауер. *Икарус* је накнадно са ФАП-ом склопио уговор о производњи каросерија према *Сауеровој* лиценци. Прво је склопљен уговор за производњу 13 каросерија, а потом за још 50 комада. У погледу овог производа, како истиче инж. Петровић, „наше припреме одмакле су довољно напред, тако да смо у читавој нашој јавности афирмисани као озбиљан произвођач овог производа”. У то време још није била почела производња каросерија, а очекивало се да у другој половини 1954. године.²⁹

Испитивањем асортимана материјала, у *Икарусу* су закључили да би за производњу у 1954. морали увести знатан део сировина, полуобрађеног материјала или опреме, док би у 1955. години највећи део тог материјала могли обезбедити на тржишту у Југославији. Испитивањем тржишта, у вези са продајом каросерија, закључено је да су потребе знатне, али да због недостатка шасија и великих увозних ограничења у Југославији, настају реални проблеми.

У погледу производње путничких аутомобила ситуација је била нејасна. Привредни одбора Савезног извршног већа дао је усмену сагласност, преко Словенца Франца Лесковшека, да се *Икарус* може укључити у производњу путничких аутомобила на бази лиценце коју би надлежни државни органи откупили у иностранству. Откуп лиценце поверен је *Црвеној заслави* из Крагујевца, али до средине 1954. тај посао није био завршен. Због проблема око набавке лиценце, у *Икарусу* се помишљало и на сопствену конструкцију путничког аутомобила, искључујући мотор и мењачку кутију. Челници *Икаруса* су ступили у контакт и са представницима немачког Фолксвагена због добијања лиценце, али ти контакти нису довели до резултата.³⁰

Од осталих производа, који су узети као споредни у будућој производњи, предвиђени су хладњаци за теретне аутомобиле и ФАП-ове аутобусе. *Икарус* је већ у пролеће 1954. имао документацију за производњу хладњака. У лето 1954. *Икарус* је потписао уговор са ФАП-ом о производњи хладњака за поменуто предузеће. Тиме је обележен почетак производње хладњака у „великим размерима” у *Икарусу*. За ту производњу био је обезбеђен материјал, осим челичних трака од 0,3 мм. Поред уговора за производњу хладњака, *Икарус* је закључио уговор за производњу и испоруку флуоресцентне опреме у „знатнијим количинама”.

²⁸ „Када неко буде требао да иде за Соко даће се потребан рок да се обезбеди замена и човек благовремено припреми. Ово се предвиђа и програмом по коме ће се убудуће давати кадрови Соколу” (Исто).

²⁹ Музеј југословенског ваздухопловства, Извештај инж. Петровића од 14. маја 1954.

³⁰ Исто.

Пре почетка израде каросерија, из *Икаруса* су слати радници у фирму *Саурер* како би на лицу места проучили „све главне околности и основе за организацију производње каросерија”. Екипа стручњака и радника је у *Сауреру* током јуна 1954, проучила израду каросерија и обучила се у појединим врстама обраде. Фабрикација каросерија у *Икарусу*, у заједници са ФАП-ом из Прибоја, отпочела је у новембру 1954. године. У плану је било да се израде каросерије за београдску општину и за Цемсове. Уочи почетка рада на каросеријама инж. Бракус је предложио да се хитно изради хидропробојница за испитивање аутобуса и тролејбуса на прокишњавање. Даље је предложио да се хитно изради хладњак за авионе С-49Ц, пројекат за нову радионицу за израду хладњака за авионске и аутобуске моторе.³¹ Бракус је образложио свој предлог захтевом Команде ваздухопловства да се хитно израде авионски хладњаци пошто у целој држави има само 105 таквих хладњака, а једино *Икарус* може да испуни тај задатак.

У почетку производне трансформације ка ауто производњи, *Икарус* је имао пословну сарадњу само са ФАП-ом из Прибоја. У предузећу су октобра 1954. оценили да је искључива оријентација на ФАП штетна за колектив пошто су у односу на остала предузећа, остали изоловани. Због неутралисања таквог положаја иницирана је потреба сарадње са *Гошом* из Смедеревске Паланке. Оцењено је да таква сарадња не може да омета предузеће у погледу проширења пословних веза и на друга предузећа.³² *Икарусову* сарадњу са *Гошом* нарочито је иницирао Народни одбор града Београда због хитног решавања проблема набавке аутобуса и тролејбуса за градски превоз. У НО града Београда дискретно су саопштили представницима *Икаруса* да „ситуација са ФАП-ом не стоји најбоље” па би било „пожељно” да се оствари „свесрдна сарадња” са *Гошом*. О почетним производним преговорима са *Гошом* Бракус је изјавио следеће: „Од њих смо тражили да ми радимо аутобусе а они тролејбусе, међутим, они због своје моменталне ситуације нису могли на то пристати већ су нам понудили да аутобусе радимо у односу 50–50%. Затим су нам понудили да за тролејбусе и аутобусе радимо све пнеуматске уређаје, све машинске делове за трамваје итд. Подвукли су и то да у колико би добили већу поручбину израде вагона за иностранство, да би нам у том случају можда уступили читаву производњу аутобуса. Том приликом направили смо и писмени аранжман са којим је био упознат и председник НО града Београда и након кога је уследила одлука НО да се израда аутобуса и тролејбуса препусти предузећу *Гоша и Икарус*”. Бракус је истакао да је *Икарус* био у заблуди у погледу развоја ситуације са ФАП-ом јер нисмо знали могућности и предности аутобуса *Алфа Ромео* са *Ансалдом* уређајима у односу на *Саурер*, који је *Икарус* радио у кооперацији са ФАП-ом.³³

³¹ Архива *Икарбуса*, Записник са састанка Радничког савета *Икаруса* од 1. новембра 1954.

³² Записник са седнице Радничког савета *Икаруса* од 25. октобра 1954.

³³ Исто.

Инжењер Бракус је анализирао „још нејасну ситуацију” развоја догађаја са Управом војне индустрије и Командом југословенског ратног ваздухопловства. Нагласио је да ће се то питање решити 26. октобра, тј. после одласка француске војне делегације и да ће том састанку присуствовати командант Улепич који ће „том приликом тачно дефинисати што ће се нама уступити”. У погледу будуће производње Бракус је био оптимиста, јер је очекивао да се може врло лако десити да „радимо чак и у две смене с обзиром на развој наших веза на цивилном тржишту и на могућност ремонта клипних и млазних авиона”. Посебно је скренуо пажњу на то да је ремонт млазних авиона „прилично тешка ствар” и да би се *Икарус* морао постепено ширити и афирмисати на цивилном тржишту.³⁴ На крају излагања Бракус се пожалио на злу судбину *Икаруса* којем је одузета производња серијских авиона и прототипова, па се због тога фабрика морала борити за производњу млазних авиона који су у то време постајали хит ваздухопловне индустрије. Без освајања производње млазних авиона *Икарусу* би од ваздухопловних послова остали само ремонт и израда резервних делова за авионе. Ремонт млазних авиона, уколико би се остварио, осигурао би, како је предвиђао Бракус, посао за следећих 10 година, а за то време би се ширили послови цивилног сектора.

Крајем 1954. године мариборско предузеће *ТАМ* понудило је *Икарусу* сарадњу у изради 300 каросерија за камионе *Пионир*. Процењено је да су ти услови били повољни с обзиром на стабилност словеначког предузећа. *Икарусу* је стигла повољна понуда са потпуном документацијом, без накнаде за откуп лиценце, за 50 аутобуса *алфа ромео*. Склопљени су и петогодишњи уговори са *Индустријом мошора* из Раковице и *Торпедом* из Ријеке. Значајно место у преоријентацији производње имала је производња тролејбуса у кооперацији са фабриком *Раде Кончар* из Загреба. Средином педесетих година *Икарус* је, дакле, имао добру производну перспективу у области цивилног дела, док је питање његовог даљег опстанка зависило од степена заступљености ваздухопловне производње коју су одређивали државни и политички руководиоци.

У *Икарусу* су у то време истицали да фабрика нема фиксиран план производње за 1955, јер предузеће није било ослобођено зависности од војне индустрије па се нису могли самостално закључивати послови цивилног сектора. У септембру 1954. донет је само један оквирни план производње за 1955. годину са следећим производним обавезама: довршење серије авиона С-49Ц морало је да пређе у 1955. годину јер *Икарус* није имао моторе; предвиђено је да се уради ревизија 50 авиона С-49Ц и 20 авиона С-49А; ревизија 47 авиона Аеро-2; за авион Т-33 предвиђено је да се изврши преглед и израде неисправни делови; за авион Ф-84Г предвиђен је преглед 70 апарата и замена неисправних делова; израда 10 авиона 214 и ревизија већ ревидираних ЈАК-3. Тако обиман производни план изискивао је напуштање производње у цивилном сектору.³⁵

³⁴ Исто.

³⁵ Архива *Икарбуса*, Записник са седнице Радничког савета од 1. октобра 1954.

Крајем 1954. *Икарус* је за област цивилне производње направио оквирни план за следећих 10 година. Планирано је да се до 1963. године испоручи 500 аутобуса а у идућој години већ 100; затим, 20.000 хладњака за аутобусе а у идућој години 1.000 комада. У то време је постојао парафиран уговор са ФАП-ом за испоруку 70 аутобуса. Усвајањем нове производње постављало се питање технолошког процеса и циркулације делова кроз фабрику, па се због тога почело размишљати о премештају неких одељења. Са *Соколом* су се водили интензивни преговори, уз ургенцију војне индустрије, о сарадњи на појединим конструкцијама пошто је поједине *Икарусове* конструкције требало да преузме мостарска фабрика *Соко*. Неке од *Икарусових* конструктивних група морале су да се преселе у Мостар.³⁶ Све је то реметило планирање производње јер се у *Икарусу* није знало са каквим ће кадром фабрика располагати у наредним годинама. Проблем одласка кадрова у предузеће *Соко* морала је да решава Управа за послове војне индустрије.

Инжењер Петровић је често истицао да се у *Икарусу* већ називу два будућа сектора: војни и цивилни због којих ће се морати повећати број радника. Страховао је да ће због одлива стручних кадрова наступити драматичан застој у раду. Предлагао је да се у *Икарусу* уведу премије на радни стаж како би се задржали радници и стручњаци. У то време отказе су поднели начелник алатнице Жика Јоксимовић и начелник Конструктивног бироа инж. Зрнић који је ту одлуку донео у кризним тренуцима када се одлучивало да ли ће предузеће радити за војни или цивилни сектор. Инж. Б. Петровић је нарочито жалио због Зрнићевог отказа јер је он, по њему, „један од наших најбољих конструктора, нарочито за конструкцију авиона и статику”.³⁷ Поједини стручњаци и радници уцењивали су предузеће због свог останка у предузећу, захтевима за доделом стана, и повећањем плате. Поједини чланови управе *Икаруса* сматрали су да треба забранити улазак у предузеће „људима из *Сокола* који врше агитацију на штету нашег предузећа”.

Све озбиљнија оријентација ка цивилној производње исказивала се и на састанцима Радничког савета у децембру 1954. године. На седници Радничког савета, од 7. децембра, захтевано је да се допуни чл. 3 Правила предузећа формулацијом да основна делатност предузећа буде израда моторних возила, која је до тог тренутка сматрана споредном делатношћу у односу на авио- производњу.³⁸

Икарус је први аутобус произвео у другој половини 1954. и изложио га на јесењем загребачком велесајму исте године. Излагање је било у интересу *Икаруса* и аустријске фирме *Саурер* по чијој лиценци је и рађен први *Икарусов* аутобус. *Саурер* је, због излагања првог *Икарусовог* аутобуса на загребачком велесајму, послао шест својих стручњака у Југославију.

³⁶ Исто.

³⁷ Исто.

³⁸ „Да се изврши допуна чл. 3 Правила предузећа да се у основну делатност предузећа убаци и делатност израде моторних возила ради добијања девизних средстава због могућности освајања производње аутобуса”, Закључци из записника са седнице Радничког савета одржане 7. децембра 1954, Архива *Икарбуса*.

У периоду трансформације и производне преоријентације предузећа радници и управа су подносили велике напоре, жртве и одрицања. Сви чланови колектива одрицали су се повећања личних доходака да би се новчана средства употребила за реконструкцију и набавку неопходне опреме за производњу делова за тржиште. У колективу је на крају постигнута сагласност да се преоријентација предузећа заснива на специјализованој производњи из области моторне индустрије, индустрије пољопривредних машина и уређаја и индустрије апарата и уређаја за домаћинство.

Крајем педесетих година била је све израженија интенција државних фактора да се у што већој мери војна индустрија повезује са цивилном ради преображаја појединих војних предузећа у цивилна. Основни проблеми војне индустрије огледали су се у све израженијој неискоришћености капацитета и у области доделе инвестиција. Секретаријат за индустрију СИБ-а је почетком 1958. образовао комисију која је имала задатак да размотри могућност коришћења слободних капацитета у предузећима војне индустрије. Задатак комисије је накнадно проширен тиме што је требало да обради могућност подмирења потреба у производима машиноградње, металопрерађивачке индустрије и електроиндустрије према перспективном развоју привреде у периоду 1957–1961. Комисија је предложила оријентациони програм за поједина војна предузећа са оценом колико би такав програм ангажовао слободне капацитете војне индустрије. Елаборат комисије од 3. јула 1958. продискутован је у Секретаријату за индустрију СИБ-а са секретарима републичких секретаријата за индустрију, представницима Управе за послове војне индустрије и представницима Савезне индустријске коморе.

Икарус је за потребе Управе за послове војне индустрије, поред авиона и авионских делова, производио каросерије за војне камионе и аутобусе. Током 1956. произвео је 113 тона каросерија а у 1957. укупно 335 тона. Очекивало се да ће у 1958. години произвести 415 тона, 1959. године 422 тоне а у 1960. години 560 тона. За потребе војне индустрије *Икарус* је производио и делове за моторна возила. У 1956. години произвео је 90 тона, а у 1957. години 250 т делова. Очекивало се да ће у 1958. произвести 385 т, у 1959. години 759 т, у 1960. години 875 и у 1961. години 975 тона.

Све израженији цивилни карактер производње морао се правно формулисати. На другој седници Радничког савета, од 25. јануара 1960, одлучено је да се допуни регистрација предузећа, односно да се у регистру привредних организација, код Окружног привредног суда у Београду, упишу следеће промене: „Мења се предмет пословања предузећа *Икарус* у Земуну, тако да у будуће гласи:

Основна делатност:

- израда и оправка авиона свих врста,
- израда и оправка авионских делова,
- израда опреме за моторна возила, а посебно хладњака, пречиштача и квачила,

- израда делова за моторе, моторна возила и тракторе, а посебно лимених гарнитура,
- израда каросерија свих врста.

Допунска делатност:

- вршење разних услужних радова у оквиру делатности ваздухопловне индустрије, моторне индустрије, машиноградње и металопрерађивачке индустрије,
- пројектовање³⁹.

У јануару 1961. године Савезно извршно веће је донело одлуку о брисању *Икаруса* из списка војних предузећа. Ту одлуку генерал Кукоч је „усмено” предао директору *Икаруса*. Међутим, пошто одлука није била достављена у писменој форми и пошто предузеће није било спремно на прелазак на цивилно тржиште, до краја 1961. *Икарус* није брисан из списка војних предузећа. Брисање је спроведено тек званичним актом Управе за послове војне индустрије 14. новембра 1961. године. У *Икарусу* су замерали Управи војне индустрије што је занемарила своју основну дужност да предузеће прво оспособи за цивилно тржиште а потом да га предложи за брисање из списка војних предузећа. Због ове промене статуса предузећа из *Икаруса* су се морала повући војна лица, војни службеник др А. Француски и пробни пилот Бранко Чакаревић.⁴⁰

Управа *Икаруса* није била задовољна коначним финансијским билансом са војском, сматрајући да Управа војне индустрије дугује новац за испоручене авионе *Курир*. Дуговања су настала због промене цене авиона. Војсци је замерано да није на адекватан начин решила акутну стамбену кризу у предузећу. У немогућности да на задовољавајући начин реши спор с војском, директор *Икаруса* је поднео оставку и лично је однео у Управу за војне послове и Државни секретаријат за послове народне одбране. У *Икарусу* је формирана делегација од стране функционалних органа и органа радничког управљања која је отишла код генерала армије Ивана Гошњака да реши проблем дуговања од стране армије.⁴¹ Раднички савет *Икаруса* је у својим закључцима истакао да „уколико делегација не успе у погледу захтева код Команде ратног ваздухопловства за наплату дуговања, услед прекида војне производње у износу од 300 милиона”, да се напише писмо које ће иста делегација уручити Савезном извршном већу – Одељењу за привреду, ради наплате ових дуговања.⁴²

³⁹ Архива *Икарбуса*.

⁴⁰ Исто, Записник са седнице Радничког савета од 11. децембра 1961.

⁴¹ Исто.

⁴² Исто, Закључци Радничког савета *Икаруса* донесени на 17. редовној седници одржаној 11. децембра 1961.

Nikola Zutic

THE TRANSLOCATION (DESTRUCTION) OF THE
SERB AVIATION INDUSTRY 1952-1964
ILLUSTRATED BY THE CASE OF IKARUS

Summary

In the early fifties the political and military leadership made the decision to begin moving Serbia's aviation industry (Ikarus, Utva to the region of Mostar (the Soko factory. Old airplane factories, which had functioned with success for decades at commendable levels of technology and production, were forced to orient their production toward the civilian market. The main reason given for the translocation was the supposedly favorable geo-strategic position of the new site, and the need to reduce the production capacity of the military aviation industry in peacetime. Some of the experts in Ikarus expressed a subdued opposition to the translocation and destruction of companies with a long tradition in aviation. There was antagonism in the company towards the people from Soko who lobbied against the preservation of Ikarus as a military company. A decision was issued transferring leading experts of Ikarus to the Mostar Soko. Towards the end of the fifties party and government leaders demanded that the aviation industry be joined to the civil aviation industry aiming at the complete transformation of military companies into civil ones. The increasingly civil character of production in Ikarus was legally defined in 1960. Finally, in January 1960 the Federal Executive Council rendered a decision removing Ikarus from the list of military companies.