

**Филозофски факултет
Универзитета у Београду**

МАСТЕР РАД

**Прва српска фабрика аероплана Живојин Рогожарски
(1938-1944)**

Ментор:

Проф. др Радина Вучетић

Студент:

Јелена Рогожарски

Београд, 2021.

САДРЖАЈ

Предговор	2
Увод	7
Власничка структура фабрике <i>Рогожарски</i>	18
У власништву породице Рогожарски	18
Акционарско друштво.....	20
Фабрика <i>Рогожарски</i> у рукама окупационих власти.....	26
У државном власништву.....	30
Производња у Првој српској фабрици авиоплана Живојин Рогожарски.....	33
Фабрички капацитети.....	34
Авиоплани	39
Производња од 1924. до 1934. године	39
Производња од 1934 до 1938. године	41
Производња од 1938. до 1941. године	44
Производња од 1941. до 1944. године	48
Радници фабрике <i>Рогожарски</i>	51
Радници Прве српске фабрике авиоплана Живојин Рогожарски.....	52
Радници Прве српске фабрике авиоплана Живојин Рогожарски А.Д.....	54
Радници Прве српске фабрике авиоплана Живојин Рогожарски (1941-1945).....	61
Закључак.....	66
Списак извора и литературе.....	69

Предговор

Идеја да се спроведе истраживање на тему *Прве српске фабрике авиоплана Живојин Рогожарски*, као жеља за откривањем једног дела породичне историје, одувек је постојала. *Прва српска фабрика авиоплана Живојин Рогожарски* до сад није била тема стручне монографије. Њен пионирски почетак ушао је у садржаје општих прегледа историје југословенског ваздухопловства. Свакако су техничке и војне карактеристике авиона произведених у фабрици *Рогожарски* биле тема војних историчара и историчара ваздухопловства. Парцијално бављење овом темом оставило је доста простора за нова истраживања и нова сазнања.

Почетни циљ, попуњавање празнина у породичној историји, је током последњих година студија прерастао у нешто више. Циљ овог рада је приказ пословања фабрике, кроз анализу економских, друштвених, унутрашњих и спољнополитичких фактора који су утицали на пословање фабрике. У раду ће бити презентоване последице таквог пословања фабрике, које се пре свега огледају у финансијској добити, техничким достигнућима производа и положају радника запослених у фабрици.

Значај ове теме свакако је вишеструк. Теме попут ове на историографску сцену ступиле су због проблема проистеклих из индустријализације. Млађа историјска школа националне економије у Немачкој предвођена Густавом фон Шмолером проширила је предмет проучавања историје. Након индустријске револуције поред политике нове историографске теме постале су друштво и привреда. Представници ове школе, такође су покренули прва истраживања о животним условима савремених радника, друштвене групе настале у индустријској револуцији.¹ Тема *Прва српска фабрика авиоплана Живојин Рогожарски* преплиће нити друштвене, економске и политичке историје. Фабрика послује под одређеним политичким, друштвеним и економским околностима, који утичу или не утичу на њено пословање. Фабрику не можемо посматрати као независни ентитет, већ као део одређеног времена и простора, стога ни историју фабрике не можемо посматрати ван

¹ Георг Г. Игерс, *Историјска наука у 20. веку*, Београд 2014, стр.33.

ширег друштвеног, економског и политичког контекста у коме је фабрика пословала. Историја једне фабрике није само историја њеног финансијског пословања и историја техничких постигнућа њених производа. Истраживање пословања једне фабрике отвара бројна питања попут односа државе према индустрији, затим односа државе према самој фабрици. Такође, бављење неком фабриком неминовно отвара питање власничке структуре самог предузећа. Ово питање додатно се продубљује потпитањима о томе ко су власници, какав је њихов положај у односу на пословање фабрике, али и њихов положај као индустријалаца у пољопривредном друштву. Неминовно, бављење пословањем једне фабрике отвара и тему услова рада, као и положаја запослених у фабрици.

Тема рада је хронолошки омеђена на период од 1938. до 1944. године, са освртима на раније пословање фабрике *Рогожарски*.² Рад је тематски подељен на три целине, унутар којих су теме хронолошки обрађене. У првој целини обрађена је власничка структура фабрике *Рогожарски*, која се у периоду од оснивања 1924. године до национализације фабрике 1946. више пута мењала. Производња авиона, производни капацитети и технолошке иновације тема су друге целине. У трећој и последњој целини обрађено је питање запослених, њихов положај, услови рада, као и однос послодаваца и државе према запосленима у фабрици *Рогожарски*. На хронолошки распон теме утицала је и бројност материјалних сведочанстава, чији је број растао са растом значаја фабрике. Вртоглави успех фабрике оставио је трага у ондашњој штампи у којој се до тада фабрика *Рогожарски* тек спорадично помињала.

Методолошки приступ истраживања условљен је предметом и циљевима истраживања. Повезаност теме са другим научним дисциплинама условила је употребу различитих знања и метода других друштвених наука. Февр је писао да историчар комбинујући различите методе прелази имагинарне граанице које неприродно деле знање.³ Поред класичног историографског приступа, у писању рада коришћење су и квантитативна и компаративна метода. Употреба математичких модела умногоме је олакшала разумевање економског

² Прва српска фабрика аероплан Живојин Рогожарски је на основу одобрења индустријске коморе у Београду, а уз сагласност виших власти, фабрика је регистрована 21. априла 1924. године. - Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1933, стр.664.

³ Лисијен Февр, *Борба за историју*, Београд 2004, стр.81.

пословања фабрике.⁴ Квантитативне методе омогућују реконструкцију свих аспеката живота конкретних људи у одерђеном историјском тренутку.⁵ Привредни и економски аспекти ове теме наметнули су употребу и анализу статистичких података који тек у историјском контексту или упоређени са другим податком добијају смисао. Чему податак ако га ни са чим не можемо упоредити један је од основних постулата компаративне методе.⁶ Ову методу је било могуће спровести због постојања истих и потпуно супротних фактора који се могу поредити.⁷ У раду је компаративна метода коришћена на неколико нивоа. Упоређиван је рад фабрике и положај њених радника пре рата и за време немачке окупације. Такође се пореди фабрика, њени капацитети и њена достигнућа са другим југословенским и иностраним фабрикама авиона.

Изворну основу овог истраживања представљају фондови Архива Југославије. Пре свега, фонд Министарства трговине и индустрије, унутар кога постоје драгоцени подаци о пословању фабрике од 1934. године, односно од тренутка када је фабрика трансформисана у акционарско друштво. У раду су коришћени и фондови Министарства финансија, Милана Стојадиновића (који садржи податке непосредно везане за пословање саме фабрике), као и фонд Централног пресбиороа са подацима о шпијунажи југословенских ваздухопловних фабрика. Нешто више о фабричкој имовини сазнајемо из послератног фонда Главне дирекције савезне индустрије мотора. Драгоцени подаци о броју и вредности послова склопљених између фабрике *Рогожарски* и Команде ваздухопловства, а којима располаже Војни архив остали су ван домашаја овог истраживања. Већина података која говори о пословању фабрике за време окупације, добијена је из фондова Историјског архива Београда. од највећег значаја били су досијеи Одељења специјалне полиције. Вредни подаци о акционарима фабрике *Рогожарски* сакупљени су у богатој архиви Завичајног одељења Библиотеке града Београда.

Истраживање се у великој мери ослања на новинску грађу, како дневних новина, тако и стручних часописа. Информације којима обилују новински чланци попуњавају празнину

⁴ Од шездесетих година та разнолика примена математичких модела почела је да се назива заједничким именом- клиометрије. Мирослав Јовановић Радивој Радић *Криза историје – српска историографија и друштвени изазови краја 20. и почетка 21. века*, Београд 2009, стр.27.

⁵ Георг Г. Игерс, *Историјска наука у 20. веку*, Београд 2014, стр.40.

⁶ Кнут Тестали, *Прошлост није више што је некад била*, Београд 2004 289-291.

⁷ Н-Г. Haupt, J. Кocka, "Comparative History: Methods, Aims, Problems", у: *Comparison and History-Europe in Cross-National Perspective*, NYC-London (2004), стр. 24-36.

архивске грађе и ставарају једну потпунију слику о пословању саме фабрике. За настанак овог рада коришћене су дневне новине, пре свега *Време*, *Политика*, и *Општинске новине*. Драгоцене информације о фабрици *Рогожарски* и њеном развоју пружа *Годишњак југословенског ваздухопловства*, иначе званично гласило Команде ваздухопловства. Иако је *Годишњак југословенског ваздухопловства* излазио од 1934. до 1941. за ово истраживање су коришћена једина три броја (за 1936, 1937. и 1938. годину) доступна у Архиву Југославије. Техничким и аеронаутичким карактеристикама авиона највише обилује *Ваздухопловни гласник*. Овај месечник излазио је у период од 1923. до 1941. године и сви бројеви доступни су у Народној библиотеци у Београду. За ово конкретно истраживање коришћени су бројеви који су излазили од 1938. до 1941. године. Такође, у истраживању је коришћено и званично гласило Аеро клуба, часопис *Наша крила*. Сви поменуте стручне новине су у периоду окупације престале да постоје. За период пословања фабрике под окупацијом није коришћена новинска грађа.

Значајну улогу у изради овог рада имали су запослени у Музеју Ваздухопловства, који су у сврху писања рада доставили сву фото грађу којом располажу, као и друге расположиве материјале. Окосницу овог истраживања свакако представља монографија аутора Николе Жутића *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*. Управо ова књига, њена општост и свеобухватност, стварају савршену основу и одскачна су даска за нова сазнања из области авиоиндустрије. Недостатак извора за пословање фабрике у периоду док није била акционарско друштво (1924-1934) упућује на писање савременика, пилота и историчара ваздухопловства Саве Микића. У свом делу *Историја југословенског ваздухопловства*, Микић је на основу свог искуства и докумената дао виђење успостављања ваздухопловства и настанак првих вазухопловних фабрика. Полазну основу за даља истраживања свакако представљају дела историчара ваздухопловства, Чедомира Јанића. У изради овог рада коришћена је *Кратка историја ваздухопловства у Србији*, као и књига *70 година ваздухопловне индустрије у Југославији 1923-1993*. Књига *Рогожарски ИК-3*, аутора Миклошев Ненада и Николић Ђорђа умногоме је помагла у отклањању техничких недоумица и стварању јасније слике о моделу ИК-3, најзначајнијем моделу авиона произведеном у фабрици *Рогожарски*. Недостатак података из Војног архива надомешћен је употребом књига аутора Небојше Ђокића и Бранка Надовезе: *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије и Набавка наоружања за потребе војске и морнарице Краљевине*

СХС/Југославије. Теме из области индустрије и индустријској развоја су малобројне у домаћој историографији, због тога су књиге Драгана Алексића *Држава и привреда у Краљевини СХС* и *Привреда Србије у Другом светском рату* биле кључне за израду овог рада. Књига професора Милана Ристовића *Немачки нови поредак и Југоисточна Европа 1940/41-1944*. кључна је за разумевање планова привредног развоја Трећег Рајха.

Рад је настао у врло специфичним околностима насталим услед избијања пандемије проузроковане корона вирусом. Због отежане епидемиолошке ситуације релевантне државне институције су обуставиле свој рад или су радиле у ограниченом обиму. Истраживање је отежано због скраћеног радног времена архива и библиотека, као и умањеног обима грађе која се може добити приликом посете. Све ово утицало је да се истраживање вишеструко одужи. Такође, велики хендикеп остао је немогућност посете и истраживања у Војном архиву, који је због свеопште ситуације у потпуности затворио своја врата истраживачима.

Увод

Авијација је реч француског порекла и сложеница је латинске речи *avis* (птица) и речи *action* (акција, напредак).⁸ Представља вековну тежњу човека да се попут птице вине у небеске висине. Најраније приче о освајању небеских висина старе су преко 4700 година.⁹ Много векова и небројано пуно покушаја прошло је док Клеман Адер није 1897. године конструисао летелцу којој је дао име авион, а по којој су све будуће летелице добиле то име.¹⁰ Свакако најзначајнији догађај у историји вазухопловства десио се 17. децембра 1903. године, када су браћа Вилбур и Орвил Рајт извршили први лет летећом справом покренутом снагом мотора.¹¹ Након неколико неуспелих покушаја, први лет у Европи извео је 23. октобра 1906. године Француз Сантос-Димон.¹² Три године након првог европског лета, први авиони летели су и над Београдом. Први лет над Београдом извео је авијатичар Симон 1909. године. Убрзо затим на десетине летова над Бањицом у авиону *Фарман* извео је руски авијатичар Маслеников.¹³ На ово освајање неба није остала нема београдска варош. Четничке војводе међу којима су били: Воја Танкосић, Војин Поповић, Коста Пећанац, Јован Бабунски окупљени у кафани Балкан за рулетским столом одлучили су да Србија у ваздухопловном погледу не сме да заостаје за остатком Европе. Били су сагласни да би авион као оружје могао лепо да послужи у будућем надметању са Турцима и Аустријанцима. У кафани Балкан сакупили су 1200 динара за откуп поквареног мотора са летелице којом је летео већ поменути Симон, док је авион израдио загребачки конструктор, Мерђепа. Када је летелица напослетку стигла на Бањицу, пилот који је требало да лети одбио је да уђе у летелицу због неподесности терена. Разочарана маса београдске публике почела је лагано да се разилази када је у апарат ушао студент комита, Драгиша Стојадиновић. Драгиша је успео да се са овог непланираног лета не сруши на бањичке куће и на бањички хангар, спустио се у оближњи поток, а и он и летелица су овај маневар преживели без последица.¹⁴ Ни његово краљевско величанство, принц Александар

⁸ Милан Вујаклија, *Лексикон страних речи и израза*, Просвета, Београд 1980.

⁹ Маринко Пауновић, *Светска авијација 1783-1930*, Београд 1981, стр.8.

¹⁰ Јелка Венишкик-Ерор, Чедомир Јанић, Ђорђе Миловановић, *Зачетници авијације*, Београд 1988, стр.6.

¹¹ Чедомир Јанић, Огњан Петровић, *Кратка историја ваздухопловства у Србији*, Београд, стр.4.

¹² Маринко Пауновић, *Светска авијација 1783-1930*, Београд 1981, стр.56.

¹³ Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1933, стр.15-19.

¹⁴ *Исто*, стр.19-25.

Карђорђевић није остао имун на нову технологију којом су биле савладаване тада незамисливе висине. Он је 26. априла 1910. године у летелици *Флајер* израђеној по нацрту браће Рајт летео изнад Париза.¹⁵

Много пре летова браће Рајт и Сантоса-Димона дошло је до покушаја успостављања војног вазухопловства у Краљевини Србији. Одлука од 13. августа 1893. године предвиђала је да свака дивизија треба да располаже једним балонским одељењем. Оваква одлука владе није спроведена у дело због мањка финансијских средстава.¹⁶ Увођење авиона у наоружања српске војске морало је да сачека 1912. годину, када је први војни кадар послат на школовање у француске пилотске школе. Године 1912. су наручени и први авиони. Одлуком коју је 24. децембра 1912. потписао министар војни, Радомир Путник Ваздухопловство је постало део оружаних снага Краљевине Србије.¹⁷ Ова одлука предвиђала је стварање Ваздухопловне команде са центром у Нишу. Команда се састојала од четири одељења: Аеропланско одељење које је бројалао једанаест летелица; Балонско одељење; Одељење Водоничне централе; Голубињу пошту;¹⁸ На конкурс које је расписало Министарство војно од 171 пријављеног изабрана су три официра и три подофицира која су на своје школовање у Француску пошла 29. априла 1912. године.¹⁹

Стварање државног оквира био је предуслов за даљи развој ваздухопловства у Краљевини Србији и касније у Краљевини СХС. Међутим, даљи развој авијатике зауставио је Први светски рат. Позив на мобилизацију од 13. јула 1914. године подразумевао је мобилизацију и ваздухопловне ескадриле. Ескадрила је бројала 12 аероплана, 12 аеропланских кола, једну покретну аутомобилску радионицу, четрдесет четворо људи од тога 38 обвезника, 4 официра и 2 механичара.²⁰ Авијација се одмах по избијању рата показала као неопходна, не само због њене извиђачке улоге, већ је било неопходно заштитити свој ваздушни простор од напада непријатељске авијације. Све зарађене стране су улагале огромна средства у развој авиоиндустрије и развијање наоружања, а како Краљевина Србија није имала авиоиндустрију, влада и Министарство војно, предвођени Радомиром Бојовићем,

¹⁵ Чедомир Јанић, Огњан Петровић, *Кратка историја ваздухопловства у Србији*, Београд, стр 4.

¹⁶ Борис Циглић, Крива Србије, *Ваздухопловна команда и авијатика српске војске 1912-1920*, Београд 2009, стр. 13.

¹⁷ Мирослав Филиповић, *Краљевски авиони*, Краљево 1995, стр 19.

¹⁸ *Исто*, стр.20.

¹⁹ Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1933, стр. 64.

²⁰ *Исто*, стр 84.

донели су одлуку о слању питомаца на школовање у Француску.²¹ У време пробијања Солунског фронта српска авијатика, иако предвођена француским кадром, бројала је 62 официра, 53 подофицира и 337 каплара и редова. Располагала је са 71 авионом различитог типа.²²

Након ослобођења, Врховна команда војске Краљевине СХС је 1. марта 1919. године донела је одлуку о формирању Ваздухопловне команде која би била изван армијског састава. Центар команде је био у Новом Саду, као и једна ескадрила и пилотска школа. По једна ескадрила налазила се у Загребу, Сарајеву и Скопљу. Формирано је и Одељење за Вазухопловство при Министарству војске и морнарице које је имало надлежност над командовањем и организацијом војног, али и цивилног ваздухопловства. Такође, одељење је требало да брине о настанку и развоју ваздухопловне индустрије.²³

Стварање институционалног оквира био је предуслов за настанак авиоиндустрије у Краљевини СХС. Одељење за ваздухопловство при Команди ваздухопловства, на чијем је челу био генерал Милан Узелац, је 1923. године донело одлуку да темељ ваздухопловних снага треба да буде јака и снажна авиоиндустрија.²⁴ Министарство војно је пред Савез индустријалаца изашло са понудом о изради 40 авиона без мотора. Такође, Министарство је потенцијалним сарадницима гарантовало наставак сарадње у наредне две године.²⁵ Свакако на развој домаће авиоиндустрије утицао је и мањак државних средстава за набавку нових авиона из иностранства. Такође, велики број оштећених авиона са Солунског фронта и заосталих аустроуграских авиона чекао је поправку и поновно враћање у употребу. На развој индустрије утицало је и школовање питомаца, који се нису обучавали да буду само пилоти, већ и механичари.

Недуго после понуде министарства дошло је до оснивања првих фабрика за израду и преправку аероплана. Прва у низу основаних фабрика је *Прва српска фабрика аероплана*

²¹ Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1933, стр. 105.

²² Никола Жугић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр. 12.

²³ *Исто*, стр 12-13.

²⁴ Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1933, стр.664.

²⁵ Бојан Димитријевић „Монополистичке амбиције и кашњење у производњи ваздухопловне индустрије у Краљевини Југославији“ *Историја 20. века*, бр.3 (2012) стр.19.

Живојин Рогожарски.²⁶ готово истовремено са фабриком *Рогожарски* основано је предузеће *Икарус - прва српска индустрија авиоплана, аутомобила и стројева Ковачевић и др.* Новембра 1923. године фабрику су основали Димитрије Коњовић, браћа Душан и Миливој Ковачевић, Ђока Радуловић и инжењер Јосиф Микл.²⁷ Непуних годину дана касније, јула 1924. године, фабрика је уз одобрење Министарства трговине и индустрије реструктурирана у акционарско друштво.²⁸ Почетак рада ових фабрика био је и више него скроман. Фабрике *Рогожарски* и *Икарус* своју делатност отпочеле су преправком заосталих аустријских авиона типа *Брандбург*, али су врло брзо почеле и самосталну израду овог типа авиона. До почетка тридесетих година обе фабрике почеле су израду авиона домаће конструкције.²⁹ Више страних фабрика било је заинтересовано за производњу авиона у Краљевини СХС, а неке од њих улагале су жалбе код Министарства трговине и индустрије на одлуку да тек основане фабрике без великих производних капацитета добију тако деликатан посао. Међутим, одлучено је да ваздухопловна индустрија буде пре свега национална.³⁰ Краљевина СХС је до краја тридесетих постала богатија за још две фабрике. У улици Тошин бунар у Земуну, двојица власника, инжењер Јован Петровић и индустријалац Драгољуб Штерић су отворили врата своје скромне радионице. Фабрика је под именом *Фабрика авиоплана и хидроплана „Змај-Петровић и Штерић” А.Д.* регистрована је 23. марта 1927. године.³¹ У другој половини двадесетих година дошло је до измештања Ваздухопловно-техничког завода из Петроварадина у Краљево. У оквиру овог ваздухопловно-техничког завода била је и авиопланска радионица која је након куповине лиценце од француске компаније *Societe anonyme des Ateliers d aviation Louis Breguet* почела производњу авиона *Бреге-19*.³² Све ваздухопловне фабрике биле су лоциране на територији некадашње Краљевине Србије, иако је држава настојала да

²⁶ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.19.

²⁷ Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1933, стр.649-650.

²⁸ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр. 23 .

²⁹ Исто, стр. 20,24,25.

³⁰ Бојан Димитријевић „Монополистичке амбиције и кашњење у производњи ваздухопловне индустрије у Краљевини Југославији“ *Историја 20.века*, бр.3 (2012) стр.20.

³¹ Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1933, стр.654.

³² Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр. 38-39.

преко Министарства трговине и индустрије утиче на распоред привреде.³³ Стварање пре свега једне тако скупе, али и технолошки напредне индустрије било је несвакидашње за земљу која није имала развезену индустрију и у којој је према подацима пописа из 1921. године 75,93% радно активног становништва живело од пољопривреде, а свега 9,8% од индустрије и занатства.³⁴ Настанак већег броја ваздухопловних предузећа ипак није био зачуђујући јер је Краљевина СХС је у годинама после рата пролазила кроз фазу послератног привредног успона. Тако је у раздобљу од 1919. до 1923. у земљи основано 682 предузећа.³⁵ Само у сектору индустрије прераде метала, којој је припадала и авиоиндустрија на територији Београда отворено је 26 нових предузећа. Већина ових новооснованих предузећа своју делатност развијала је у годинама пре Првог светског рата, а једино је авиоиндустрија започела свој развој у годинама после рата.³⁶ Развој авиоиндустрије условио је оснивање предузећа пратеће индустрије. Фабрика *Икарус* је јуна 1927. године закључила петогодишњи уговор са Министарством војске и морнарице о подизању нове фабрике аеропланских мотора у Раковици.³⁷ Фабрика у Раковици није била једина југословенска фабрика за израду авио мотора. Са циљем израде и поправке авио мотора у Београду је крајем 1926. године основана фабрика С. Влајковић и комп. Фабрика је званично регистрована под називом *Фабрика аеропланских мотора С. Влајковић и комп.*³⁸

До почетка тридесетих у Краљевини СХС пословале су четири фабрике авиона, две фабрике авио мотора, али и више фабрика за израду аеропланских инструмената.³⁹ Већ почетком 1926. године фабрике су почеле да се удружују у неку врсту асоцијације. До удруживања је дошло ради очувања интереса ваздухопловне индустрије, али и заједничког наступа према послодавцима. Доминантни послодавац домаћих ваздухопловних фабрика била је држава, односно Команде ваздухопловства и морнарице које су део наоружања за потребе војске набављале у домаћим фабрикама. Фабрике су

³³ Смиљана Ђуровић, „Да ли су постојале економске границе унутар југословенског историјског простора 1918-1941?“ *Историја 20. века*, 1-2 (1992), стр.119.

³⁴ Драган Алексић, *Држава и привреда у Краљевини СХС*, Београд, 2010, стр.40

³⁵ *Исто*, стр.46.

³⁶ *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974, стр.231.

³⁷ *Исто*, стр. 32.

³⁸ Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1933, стр.661-662.

³⁹ Израдом аеропланских инструмената најпре по странијој лиценци, а потом израдом домаћих типова инструмената бавиле су се предузећа: Телеоптик а.д. и Јасеница АД.- Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.43-45

сарађивале са Краљевским аеро-клубом „Наша крила“ и са Друштвом за ваздушни саобраћај „Аеропут“.⁴⁰

Продубљивање протвечности између неограничене производње и ограничене потрошње довело је до светске економске кризе.⁴¹ Падом њујоршке берзе 29. октобра 1929. године срушен је постојећи економски систем, а криза глобалног карактера погодила је и Краљевину СХС.⁴² Изразито аграрна, привредно неразвијана, са многим нерешеним економским и социјалним питањима, Краљевина СХС тешко је подносила бреме економске кризе.⁴³ У годинама кризе због стагнације у производњи дошло је до пада националног дохотка. Пад обима индустријске производње није био својствен само домаћој привреди, светска производња је 1932. године била умањена за 25,7% у односу на 1928. годину.⁴⁴ Учешће индустрије у целокупној домаћој бруто производњи није било велико. Оно је 1926. године износило 8,36% од укупне производње.⁴⁵ Национални доходак од индустрије 1926. износио 5.823, док је национални доходак 1931. преполовљен и износио је 3.500 (у милионима динара). Такође, због обуставе извоза смањен је прилив девиза, што је додатно убрзало раст јавног дуга. Од 1929. до 1932. године, јавни дуг Краљевине СХС повећао се са 57,8% на 106,3%.⁴⁶ Презадужена држава, као једини послодавац домаће авиоиндустрије у годинама кризе није била у стању да купује ново наоружање. Тако да је фабрика *Икарус* 1928. године зарадила 20,8 милиона динара, а године 1930 свега 8,3 милиона динара. Такође, Команда у годинама кризе није била у стању да исплати претходна дуговања која је имала према ваздухопловним фабрикама, што је фабрику *Рогожарски* и фабрику *Икарус* довело пред ликвидацију.⁴⁷ Стагнација у авиоиндустрији трајала је до 1933. године. Привреда Краљевине Југославије је после

⁴⁰ Бојан Димитријевић „Монополистичке амбиције и кашњење у производњи ваздухопловне индустрије у Краљевини Југославији“ *Историја 20. века*, бр.3 (2012) стр.22.

⁴¹ *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974, стр.239.

⁴² Дубравка Стојановић, *Рађање глобалног света 1880-2015*, Београд 2015, стр.121.

⁴³ *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974, стр.239.

⁴⁴ Душан Лукач, „Интезивирање немачког продора према југоистоку Европе после светске економске кризе“, у: *Светска економска криза 1929-1934. године и њен одраз у земљама југоситочне Европе*, Београд,1976, стр.63-74

⁴⁵ Јелена Рафаиловић, *Развој индустрије на Балкану: текстилна индустрија у Краљевини Срба Хрвата и Словенаца и Бугарској 1919-1929*. Београд, 2018, стр. 12.

⁴⁶ Вук Винавер, *Светска економска криза у Подунављу и немачки продор 1929-1934*, Београд 1987, стр.43

⁴⁷ Бојан Димитријевић „Монополистичке амбиције и кашњење у производњи ваздухопловне индустрије у Краљевини Југославији“ *Историја 20. века*, бр.3 (2012) стр.26.

четворогодишње економске кризе улазила у поновну фазу цикличног успона.⁴⁸ То је управо време промена и на глобалном међународном плану. До избијања светске економске кризе доминантну политичку улогу у Европи имале су земље победнице у Првом светском рату, а након кризе примат у међународним односима преузеле су земље незадовољне мировним уговорима из 1918. године.⁴⁹ Промена међународних односа, опасност од новог оружаног сукоба и ревизионистичких тенденција условили су процват одбрамбене индустрије. Године после економске кризе биле су године промена и на унутрашњем плану. Након смрти краља Александра, власт у земљи преузело је трочлано намесништво које је врло брзо након пада Јевтићеве владе мандат за састављање нове поверило Милану Стојадиновићу.⁵⁰ Нова влада предвођена некадашњим министром финансија др Стојадиновићем успела је да санира разорне последице кризе и да својим интервенцијама у привреди утиче на раст друштвеног производа. Како се наводи у памфлету Југословенске радикалне заједнице⁵¹ влада је за трогодишњи период од 1935. до 1938. у привреду уложила 3 милијарде и 680 милиона динара, што је утицало на раст производње за 31% у односу на 1934. годину.⁵² Индустријска производња је године 1935. достигла ниво из 1929. године.⁵³ Привредне мере довеле су до раста производње и у домаћој авиоиндустрији. Фабрика *Икарус* је до 1937. године повећа искоришћеност својих капацитета на 70 до 80% у односу на кризне године када је коришћено само 20% капацитета.⁵⁴ Позитивни биланс предузећа додатно потврђује проширивање фабричких капацитета и подизање нове репрезентативне заграде фабрике.⁵⁵ Иако је у годинама након кризе фабрика *Змај* поправила своје пословање, фабрички капацитети су били далеко од

⁴⁸ Драган Петровић, *Историја индустрије Београда*, Београд 2006, стр. 186.

⁴⁹ Андреј Митровић, *Време нетрпељивих*, Београд, стр.566.

⁵⁰ Бранко Петрановић, *Историја Југославије 1918-1978*, Београд 1981, стр 111.

⁵¹ Југословенска радикална заједница била је политичка партија настала непосредно по образовању владе Милана Стојадиновића. Настала је спајењем чланова Главног одбора радикала, чланова Словенске људске странке и чланова Југословенске муслиманске организације.-Тодор Стојков, *Влада Милана Стојадиновића(1935-1937)*, Београд 1985, стр. 47.

⁵² „Привредни план др. Милана Стојадиновића ствара основе народног благостања“, *Наша привредна политика*, број 5, 1938, стр.22.

⁵³ Радован Ковачевић „Светска трговина и индустријализација југословенске привреде у периоду између Првог и Другог светског рата-последице велике економске кризе из 1929“ *Економске идеје и пракса*, број 18 (2015.), стр.31.

⁵⁴ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.96.

⁵⁵ Исто, стр.99.

потпуно искоришћених.⁵⁶ Услед све интензивнијег пословања фабрике су одлучиле да се поново удруже, фебруара 1937. године оформљен је Земаљски савез аеронаутичке индустрије Краљевине Југославије. У овај савез ушло је 26 предузећа.⁵⁷ Како *Политика* преноси циљ овог удружења је унапређење домаће аеронаутичке индустрије, заштита и заједничко заступање интереса својих чланова, давање стручног мишљења у области ваздухопловства, организовање изложби и промоција ваздухопловства уопште.⁵⁸ Држава је настојала да уреди пословање и однос између ваздухопловних предузећа. Петог априла 1937. године склопљен је споразум између југословенских фабрика, који је предвиђао поделу послова које је давала Команда ваздухопловства. Према споразуму потписаном на осам година *Икарус* је добио 48%, *Змај* 32% а *Рогожарски* 20% послова са Командом ваздухопловства.⁵⁹ Међутим, споразум је остао мртво слово на папиру. Свака од заинтересованих страна настојала је да себи обезбеди примат у пословању са Командом ваздухопловства.

Након избора у децембру 1938. године, почетком фебруара 1939. године нову владу образовао је Драгиша Цветковић.⁶⁰ Нова влада се у односу на владу Милана Стојадиновића при набавци наоружања радије опредељивала за куповину страних модела авиона и производњу лиценцираних страних модела.⁶¹ Буџет за хитну набавку наоружања за потребе Ваздухопловства војске 1939. године износио је 351 милион динара. Од тога, свега 48 милиона било је одређено за авионе домаће конструкције.⁶² Планирано је да већина средстава буде утрошена на стране моделе и лиценциране моделе произведене у земљи. Разлог овакве политике може бити финансирање наоружања, пошто је влада

⁵⁶ „Фабрика аероплана и хидроплана Змај-Земун“ *Годишњак југословенског ваздухопловства*, Београд 1937, стр.4.

⁵⁷ У савез су ушли: *Индустрија мотора, Државна фабрика авиона Краљево, Икарус, Змај, Рогожарски, Албатрос, Јасеница, ЈДА Хиспано Суиза, Телеоптик, Микрон, Нестор, Авија, Кнебл и Дитрих, Утва, Предузећа инж. Шпартала, Мостер, Турм-Бешке, Медич и Занкл, Rajhold Fliger i Beking, Лацет, Муња, Диа, Аеромеханика, Бистрана, ЈБ. Станишић и Монтана-* Бојан Димитријевић „Монополистичке амбиције и кашњење у производњи ваздухопловне индустрије у Краљевини Југославији“ *Историја 20. века*, бр.3 (2012) стр.33

⁵⁸ „Оснива се Земаљски савез аеронаутичких индустрија Краљевине Југославије“ *Политика*, 3. фебруар 1937.године, стр.8.

⁵⁹ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр 104.

⁶⁰ Бранко Петрановић, *Историја Југославије 1918-1978*, Београд 1981, стр.144.

⁶¹ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр 133.

⁶² АЈ, 70-459-753, Преглед хитних набавки наоружања за потребе Ваздухопловства војске,13. фебруар 1939.године

наоружавање финансирала из иностраних кредита, који су неретко имали клаузулу о обавезној куповини наоружања у земљи кредитора.⁶³ Но, упркос оваквој пракси, домаћа ваздухопловна индустрија је у годинама пред Други светски рат била максимално упошљена. Фабрика *Змај* је 1939. године радила са 100% својих капацитета⁶⁴ Добро пословање домаћих фабрика недвосмислено показују остварене материјалне добити. Фабрике *Икарус* и *Рогожарски* су током 1939. године оствариле рекордне зараде.⁶⁵ У тренутку највеће упослености домаће ваздухопловне индустрије, крајем марта 1940. године, у шест фабрика ваздухопловне индустрије радило је око 300 инжењера и техничара, 500 намештеника и приближно 6000 радника. Радници запослени у ваздухопловној и предузећима пратеће индустрије у Београду чинили су више од 60% укупног броја радника ангажованих у металској индустрији, односно 30% од укупног броја радника запослених у индустрији.⁶⁶ Иако је авиоиндустрија добро пословала, запослени у овој грани индустрије били су незадовољни висином зарада и условима рада.

Развој домаће ваздухопловне индустрије заустављен је немачким нападом на Краљевину Југославију, 6.априла 1941. године.⁶⁷ Бомбардовање београдске вароши трајало је до 12. априла.⁶⁸ Јединицама немачког ратног ваздухопловства строго је забрањено бомбардовање индустријских објеката. Оперативне трупе, које су изводиле ратна дејства у Југославији, у свом саставу имале су техничке јединице са задатком заузимања и заштите привредних објеката значајних за немачку ратну производњу.⁶⁹ Позадински органи II и XII армије, које су предводиле напад на Југославију, имали су задатак да у току војних операција прикупљају добра неопходна за војне и привредне потребе Рајха. Поред оружја, муниције и војне опреме, на подручјима које су непосредно поселе немачке трупе заплењиване су све сировине, погонска горива, саобраћајна средства, злато, стране валуте као и привредни објекти од војног значаја.⁷⁰

⁶³ АЈ 70-286-527, Извештај Министра финансија Министраском савету, 17. август 1939.године.

⁶⁴ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.156.

⁶⁵ *Исто*, стр.144-145.

⁶⁶ Чедомир Јанић, *70 година ваздухопловне индустрије у Југославији 1923-1993*, Београд 1993, стр.11.

⁶⁷ Бранко Петрановић, *Историја Југославије 1918-1978*, Београд, 1981, стр. 183.

⁶⁸ Мухарем Кресо, *Њемачка окупациона управа у Београду 1941-1944*, Београд 1979, стр. 37-39.

⁶⁹ Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр. 113.

⁷⁰ *Исто*, стр.117.118.

Економски модел који је Трећи Рајх примењивао у окупираној Србији била је диригована привреда. Оваквим системом у окупираној области нису извршене суштинске системске промене у области производних односа, већ је нова власт контролисала све сегменте економског живота, производњу, расподелу, размену и потрошњу. Уплитање власти није вршено економским интервенцијама у привреди, већ искључиво административним, политичким одлукама. Критеријум у доношењу одлука није била економија, већ рат и потребе ратне производње. Домаћи привредни субјекти у таквим околностима изгубили су самосталност. Оваква економска политика коју су окупационе власти споводиле током 1941. године сводила се на експлоатацију привредних капацитета и сировинских ресурса, вођена је са уверењем да ће рат трајати кратко.⁷¹ На немачкој страни сматрало се да је рат само међуфаза, након чијег окончања је требало донети дугорочне одлуке о правцима индустријског развоја „додатног привредног простора“.⁷²

У тренутку немачке окупације у Краљевини Југославији пословало је шест фабрика авиона: *Икарус*, *Змај*, *Рогожарски*, *Државна фабрика авиона* и две новоосноване фабрика *Утва* и *Албатрос*. Одмах по завршетку ратних операција, сва ваздухопловна предузећа стављена су под контролу окупационих власти.⁷³ До краја рата домаћа ваздухопловна предузећа остала су део немачке ратне привреде. Током рата 40% предратних капацитета домаће ваздухопловне индустрије је уништено. Далеко неповољнија ситуација била је са запосленима у авиоиндустрији, процењивало се да је од 6000 запослених у авиоиндустрији, више од 1000 радника изгубило живот за време рата.⁷⁴ Након ослобођења Београда, 20. октобра 1944. године приступило се обнови девастиране ваздухопловне индустрије. Комунистичка партија која је имала руководећу улогу у ослобођењу земље. била је и на челу Народног фронта који је освојио већину на изборима за Уставотворну скупштину.⁷⁵ Дана 29. новембра 1945. године Уставотворна скупштина донела је декларацију о проглашењу Федеративне Народне Републике Југославије.⁷⁶ Једна од првих мера нових социјалистичких власти била је национализација и конфискација приватне имовине.

⁷¹ Исто, стр.193-194.

⁷² Милан Ристовић, *Немачки нови поредак и Југоисточна европа 1940/41-1944-45*, Београд 2005, стр.195.

⁷³ Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр.201-203.

⁷⁴ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.177-178.

⁷⁵ Васа Чубриловић, Основни токови развитака социјалистичке револуције у Југославији, *Историја 20.века*, Београд 1988, стр. 30.

⁷⁶ Бранко Петрановић, *Историја Југославије 1918-1978*, Београд, 1981, стр.393

Некадашња приватна ваздухопловна предузећа, организована као акционарска друштва су одлукама Врховног суда постала државна под ингеренцијом Министарства индустрије и Одељења за металну производњу.⁷⁷

Настанак и развој авиоиндустрије био је уловљен општим, друштвеним, економским и политичким збивањима. Привредни раст после Првог светског рата, светска економска криза, избијање Другог светског рата, немачка окупација Југославије, крај рата и нова револуционарна власт непосредно су утицали на настанак фабрике *Рогожарски*, њен даљи развој, развијеност њене производње, такође, директно су утицали и на промену власничке структуре фабрике.

⁷⁷ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.190.

Власничка структура фабрике *Рогожарски*

Иностранни капитал био је доминантан у домаћој индустрији, процењује се да је 49,51% капитала инвестираног у индустрију било страног порекла и да је свака пета југословенска фабрика била у директном власништву страног капитала.⁷⁸ То међутим није био случај са фабрикама авиоиндустрије. Фабрике *Змај* и *Рогожарски* биле су у рукама домаћих власника, док је фабрика *Икарус* делом била у власништву страног капитала све до 1926. године, када је Геден Дунђерски откупио акције од иностраних власника.⁷⁹ Од државног значаја је било да ова војно-стратешка индустријска грана буде национална. У време владе Милана Стојадиновића постојала је намера национализације преосталих ваздухопловних предузећа. Године 1936. држава је од иностраног власника откупила део капитала *Индустрије аеропланских мотора А.Д.*⁸⁰

Капитал домаћих ваздухопловних предузећа био је приватни. Све фабрике авиоиндустрије, изузев *Државене фабрике авиона* биле су у приватном власништву. Фабрике су власнички биле другачије устројене, фабрика *Икарус* је од 1924. била организована као акционарско друштво, фабрика *Змај* је била организована као ортаклук двојице власника, док је фабрика *Рогожарски* услед општих економских и политичких потреса у више наврата мењала своју власничку структуру.⁸¹

У власништву породице *Рогожарски*

Живојин Рогожарски је године 1923. основао малу столарску радионицу са центром у Новом Саду.⁸² Исте године Одељење за ваздухопловство при Команди ваздухопловства, донело је одлуку да темељ ваздухопловних снага Краљевине СХС треба да буде јака и снажна авиоиндустрија. Први задатак у изградњи ваздухопловних снага била је израда школског авиона типа *Brandenburg*. Одељење за ваздухопловство је израду ових авиона

⁷⁸ Сергије Димитријевић, *Страни капитал у привреди бивше Југославије*, Београд 1952, стр. 10.

⁷⁹ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004, стр. 28.

⁸⁰ Бојан Димитријевић „Монополистичке амбиције и кашњење у производњи ваздухопловне индустрије у Краљевини Југославији“ *Историја 20. века*, бр.3 (2012) стр.31.

⁸¹ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004, стр.23,36.

⁸² *Исто*, стр. 19.

поверило столарској радионици из Новог Сада.⁸³ Одлука да се израда авиона повери столарској радионици правдана је радним искуством власника. Наиме, Живојин Рогожарски⁸⁴ је током свог боравка у Бечу, радећи у фабрици авиона *Лојд* стекао знања о конструисању и изради авиона.⁸⁵ Директна сарадња са Командом ваздухопловства условила је премештање радионице из Новог Сада у Београд, али и регистровање потоње фабрике. Априла 1924. године на основу одобрења индустријске коморе у Београду, а уз сагласност виших власти, фабрика је заведена под називом *Прва српска фабрика аероплана Живојин Рогожарски*.⁸⁶ Први авион из новоосноване фабрике полетео је 10. маја наредне године.⁸⁷ Да је планирано да се фабрика развија као породично предузеће показује ангажовање и школовање најстаријег Живојиновог сина. Милан Рогожарски је још као ученик трећег разреда гимназије пројектовао и излагао моделе авиона.⁸⁸ Након завршене гимназије, Милан је своје школовање наставио на студијама технике.⁸⁹ Међутим, породичне планове пореметило је избијање велике економске кризе. Пад берзе на Волстриту који је уздрмао читав свет, неминовно је утицао и на пословање фабрике *Рогожарски*. Држава, главни послодавац југословенских фабрика у годинама кризе морала је да обустави своје даље наоружавање. Изостанак улагања великих новчаних средстава у авиоиндустрију довео је до цикличне реакције: фабрике су као по шаблону смањиле обим свог пословања, мањи обим посла изискивао је и мање потребе за радном снагом што је доводило до великих отпуштања или затварања фабрика. Умањени доходак од индустрије довео је до немогућства државе да улаже у нове инвестиције, што је додатно продубило већ постојећу кризу. Изостанак улагања, али и немогућност државе да измири своја

⁸³ Сава Микић, *Историја југословенскиг ваздухопловства*, Београд 1933, стр. 646.

⁸⁴ Живојин Рогожарски рођен је 21. августа 1879. године у селу Острову у општини Ковин. О самом Живојину нажалост бар за сада није познато много података. Поуздано знамо је да је извесно време боравио у Бечу, где је радио у фабрици авиона *Лојд*. Знамо да је за време Првог светског рата боравио у Бидимпешти где је такође радио као мајстор у радионицама за израду ваздухоплова. Овакво радно искуство било је пресудно за његово даље професионално усмерење. Не знамо када је дошао у Краљевину СХС, али са сигурношћу знама да је у Београду био 12. децембра 1919. где му је рођено четврто дете. –ИАБ, Управа града Београда, Картотека житеља Београда и Земуна; Драго Делић, *Портрети највећих српских индустријалаца*, Београд 2017, стр.141.

⁸⁵ *Исто*, стр.141.

⁸⁶ Сава Микић, *Историја југословенскиг ваздухопловства*, Београд 1933, стр. 664.

⁸⁷ *Исто*, стр.665.

⁸⁸ „Прва изложба авијона у Београду“ *Наша крила*, новембар 1925, стр.22.

⁸⁹ ИАБ, Управа града Београда, Картотека житеља Београда и Земуна.

претходна дуговања довео је многе ваздухопловне фабрике готово пред ликвидацију.⁹⁰ Фабрика *Рогожарски* није била у могућности да измири кредитна задужења која је имала према Општој трговинској банци. Годинама уназад, фабрика се за ширење својих капацитета и израду послова задуживала код Опште трговинске банке, дуг је 1934. године износио близу шест милиона динара. Укупна вредност дуга била је вишеструко већа од вредности фабрике, због тога је фабрика 1933. године била пред стечајем.⁹¹ Стечај је избегнут санацијом предузећа, које је претворено у акционарско друштво.⁹²

Акционарско друштво

На основу одобрења министра трговине и индустрије од 8. фебруара 1934.године, фабрика *Рогожарски* претворена је у акционарско друштво, задржавши старо име: *Прва српска фабрика аероплана Живојин Рогожарски*. Пре претварања фабрике *Рогожарски* у акционарско друштво, заинтересовани акционари поднели су захтев Министарству војске и морнарице о преузимању и реорганизацији фабрике, која би потом понела име: *Индустрија аероплана и хидроплана А.Д.* Упркос упозорењима који су акционари добијали да се општа ситуација у вези са пословањем Команде и фабрике неће промети, фабрика је претворена у акционарско друштво. Међутим прихваћен је предлог Команде ваздухопловства да фабрика задржи стари назив.⁹³ Ново акционарско друштво преузело је све кредитне обавезе Живојина Рогожарског, ослободило породично имање у Будимпешти хипотеке и породици исплатило 300.000 динара. У једном писму које фабрика *Змај* упутила Команди ваздухопловства наводи се: „Господину Рогожарском ново акционарско друштво понудило је да остане у предузећу као једно од водећих личности, било као акционар, било као чиновник или оба заједно. Г. Рогожарски одбио је ове предлоге из разлога што није желео, како се сам изјаснио, да сарађује у његовим бившим предузећу.“⁹⁴ Међутим, према списку које је ново руководство упутило Министарству трговине и

⁹⁰ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004, стр.55.

⁹¹ ИАБ,2042,К1,2, Одговор фабрике *Змај* Штабу ваздухопловства војске.

⁹² АЈ 65-1220-2204. Писмо Министру војске и морнарице,17. јануар 1934.

⁹³ АЈ, 65-1220-2204, Команда ваздухопловства војске-Министарство војске и морнарице. 24. јануар 1934.

⁹⁴ ИАБ,2042,К1,2, Одговор фабрике *Змај* Штабу ваздухопловства војске.

индустрије, Живојин је 1934. године учествовао у власништву фабрике са десет акција, а већ наредне године га није било међу акционарима.⁹⁵ Потврду да Живојин није радио у фабрици *Рогожарски* налазимо и у писму Штаба ваздухопловства војске упућеној фабрици *Змај*. У писму је пренета намера Живојина Рогожарског о покретању још једног ваздухопловног предузећа у његовом власништву. У наставку писма се додају да домаће, ваздухопловне фабрике због мале потражње и бројности домаћих фабрика не раде пуним капацитетима и да би још једна нова фабрика у постојећим условима додатно умањила производњу већ постојечих преузећа. Зато је Штаб ваздухопловства војске саветова да би најцелисходније било да нека од постојећих фабрика запосли Живојина Рогожарског.⁹⁶ Фирме *Икарсу*, *Змај* и *Рогожарски* одлучиле су да поступе по сугестијама Команде ваздухопловства. Живојин Рогожарски је добио посао заступника ове три фабрике у Секретаријату аеронаутичке индустрије. Наредних годину дана на име плате Живојину је месечно исплаћивано 4500 динара, а трошкове плете делиле су све три фабрике.⁹⁷

Власнички капитал износио је два милиона динара, био је подељен у 2000 акција у вредности од по 1000 динара.⁹⁸ Капитал новооснованог предузећа *Рогожарски* је у тренутку настанка био двоструко мањи од капитала фабрике *Икарус*, који је 1933. године износио четири милиона динара.⁹⁹ Нови власници фабрике *Рогожарски* су се састали на првом редовном збору акционара одржаном 11. фебруара 1934. године, када је потврђен коначан списак од тринаест акционара.¹⁰⁰ Истом приликом одабрани су чланови управног одбора, извршног органа предузећа. Одабрана петорица били су: Стеван Г. Милетић, Александар Ј. Јовановић-Ресавац, Михајло Лукаревић, Драгослав О. Благојевић и Драгомир Николић.¹⁰¹ Од првог збора акционара па све до избијања Априлског рата састав управног одбора је остао мање више непромењен.¹⁰²

⁹⁵ АЈ 65-1220-2204, Списак акционара *Прве српске фабрике Живојин Рогожарски А.Д.*, 11. фебруар 1934.

⁹⁶ ИАБ, 2042, К1, 2, Писмо Штаба ваздухопловства војске фабрици *Змај*.

⁹⁷ Исто.

⁹⁸ АЈ, 65-1220-2204, Записник редовног збора акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* 11. фебруар 1934.

⁹⁹ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004, стр. 62.

¹⁰⁰ АЈ, 65-1220-2204, Општа трговинска банка оснивачима *Прве српске фабрике аеропланс Живојин Рогожарск А. Д.* 10. фебруар 1934.

¹⁰¹ АЈ, 65-1220-2204, Записник збора акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* 11. фебруар 1934.

¹⁰² Године 1936. дошло је до промене у управном одбору предузећа на место Стевана Г. Милетића дошао је

Акционари:	Број акција:
Општа трговинска банка	780
Александар Ј. Јовановић-Ресавац	450
Драгослав О. Благојевић	440
Драгомир Николић	200
Михајло Лукаревић	25
Стеван Г.Милетић	25
Радослав Ј. Јовановић-Ресавац	20
Обрад Б. Благојевић	10
Живојин Рогожарски	10
Добривоје Т. Лазаревић	10
Јован Д. Живадиновић	10
Александар С. Борисављевић	10
Стеван Ј. Јовановић Ресавац	10

Табела 1: Списак акционара

Нови власници фабричког капитала, сви изузев директора Драгомира Николића нису имали никакве везе са авиоиндустријом и ваздухопловством. Браћа Ресавац годинама су успешно трговали кожом и кожним галантеријом.¹⁰³ Александар Јовановић Ресавац је био акционар у тек основаном француско-југословенском предузећу *Југословенско друштво авионских мотора*. Међу акционарима било је државних службеника, Обрад Б. Благојевић био је државни парвобранилац,¹⁰⁴ Александар С. Борисављевић, дипломата и државни саветник,¹⁰⁵ Добривоје Т Лазаревић будући

гувернер,¹⁰⁶ док је Михајло Т. Лукаревић био народни посланик.¹⁰⁷ Удео у власништву војних лица у фабрици којој је војска послодавац представљало је директан сукоб интереса. Двадесет пет акција у свом власништву имао је дивизни генерал Стеван Г. Милетић.¹⁰⁸ Ово међутим није био усамљени случај-бивши начелник Команде ваздухопловства, Милан Узелац, поседовао је акције у фабрици *Икарус*.¹⁰⁹ Ниједно од поменутих имена упркос истакнутим позицијама које су обављали није довођено у везу са

инжењер Богдан Благојевић.- АЈ, 65-1220-2204, Записник акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* 26. април 1936.

Редовни годишњи збор акционара је 1940. године изабрао нешто друкчији управни одбор и донео је одлуку о проширењу управног одбора за једног члана. Састав управног одбора те 1940. гласио је: Александар Ј. Јовановић-Ресавац, Драгослав О.Благојевић, Драгомир Николић, Богдан О. Благојевић,Васо Кнежевић и Будислав Вукојчић.- АЈ, 65-1220-2204,Записник акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* 29.април 1940.

¹⁰³ *Наша индустрија, занати, трговина и пољопривреда*, VII део, 1930, стр. 9.

¹⁰⁴ *Српски библиографски речник*, Нови Сад 2004, стр. 571-572.

¹⁰⁵ *Исто*, стр. 708.

¹⁰⁶ *Српски библиографски речник*, Нови Сад 2011, стр.453.

¹⁰⁷ *Исто*, стр 674.

¹⁰⁸ *Српски библиографски речник*, Нови Сад 2014, стр. 492.

¹⁰⁹ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004, стр.67.

корупцијом. Једино се име Драгомира Николића¹¹⁰ често чуло по чаршијским кулоарима, а сам је постао тема оптужбе анонимног писма које је стигло на адресу председника владе, Милана Стојадиновића. Анонимни аутор је у свом писму објашњавао како је Драгомир Николић као директор и акционар фабрике у ред акционара увео своју сестру и њеног супруга Воју Јанића¹¹¹. Говорило се да је сестра Драгомира Николића, Вана Јанић, била блиска пријатељица госпође Симовић, супруге команданта ваздухопловства, генерала Душана Симовића.¹¹² Аутор наводи да је у београдској чаршији добро позната вест да је управо Вана Јанић госпођу Симовић увела у ред акционара фабрике *Рогожарски*. Овим пријатељским и породичним релацијама аноними аутор је објашњавао привилеговани положај који је фабрика *Рогожарски А.Д.* уживала код Команде ваздухопловства. У писму се наводи да је фабрика *Рогожарски А.Д.* од Команде ваздухопловства добила понуду да „изволи да изради оферт за једну од највећих послератних испорука авиона” односно да изнесе своју понуду за поменуту испоруку. Фабрика је пред Команду ваздухопловства за извршење тог посла изашла са фиксном ценом која је износила 135.000.000. динара. Међутим, након изношења ове понуде пред комисију Команде ваздухопловства, поједини чланови комисије су пред генерала Симовића изнели своја сазнања да би за исти посао друге фабрике тражиле 97.000.000 динара. Аутор објашњава како је генерал Симовић настојао да умири све разјарене чланове комисије и да се на све начине извуче из ове деликатне ситуације у којој се нашао. У писму се наводи како су на овај начин генерал Симовић, односно његова супруга заједно са Драгомиром Николићем планирали да опљачкају државу, задржавши за себе 25.000.000, док би остатак новца односно

¹¹⁰ Драгомир Николић Дуда(29. август 1906-24.април 1995.)Рођен је у Београду, у угледној породице, деда по мајци, Драгомир Рајовић, био је народни посланик и државни саветник. Његова тетка Љубица Рајовић била је удата за Радишу Николића, пешадијског, бригадног генерала, белорукца и ађутанта краља. Након завршене гимназије и Правног факултета уписао је Школу резервних ваздухопловних официра, коју је завршио новембра 1926. Наредне године завршио је школу за пилоте ловце. Био је један од оснивача Удружења резервних авијатичара, секретар средишне управе Аеро-клуба *Наша крила*. Од 1934. генерални директор акционарског друштва *Рогожарски*, на позицији директора остаће и након немачког освајања Београда. Новембра 1941, успео је да побегне из Југославије. До своје смрти живео је у Сједињеним Америчким Државама.- Радмила Радић, *Воја Јанић(1890-1944)-политичар и свештеник*, Београд 2018, стр.40. *Српски библиографски речник*, Нови Сад 2018, стр.427-428.

¹¹¹ Воја Јанић је био православни свештеник, народни посланик, министар вера, члан ЈРЗ и велики поборник и саветник Милана Стојадиновића.Радмила Радић, *Воја Јанић(1890-1944)-политичар и свештеник*, Београд 2018, стр.42-122.

¹¹² Генерал Душан Симовић је у септембру 1936. године заузео место команданта ваздухопловства, и на тој позицији је остао до септембра 1938. године - Драган Тешић, „Душан Симовић, прилози за биографију до 1941“, *Историја 20.века*, број 1 Београд 1998, стр. 136.

110.000.000 добила фабрика *Рогожарски* за извршење договореног посла.¹¹³ Међутим у



Слика 1: Посета генерала Симовића фабрици *Рогожарски*

годишњим списковима акционара у периоду од 1934. до 1941. нису наведена презимена Јанић или Симовић, што не искључује могућност поседовања акција преко посредника, или просту трговину утицајем у случају генерала Симовића.

Ово међутим није био једини покушај појединаца из државног и војног врха да утичу на одабир фабрике која ће имати примат у пословању са Командом ваздухопловста. Тако је остао сачуван реферат команданта ваздухопловства генерала Душана Симовића од 18. децембра 1940. године. Генерал је код министра војног покушао да ургира да се известан контингент авиона набави у фабрици *Рогожарски*, јер је само наводно ова фабрика у могућности да изврши ту

испоруку.¹¹⁴ Слична ситуација догодила се и фебруара 1941. године када је генерал Душан Симовић покушао још једном да искористи свој утицај. Оне је наиме, упутио реферат министру војном, Петру Пешићу и у реферату је изнео молбу о куповини 25 авиона произведених у фабрици *Рогожарски* у вредности од 43.000.000 динара.¹¹⁵

Својеврсна потврда повлешћеног положаја фабрике *Рогожарски* су и апологетски текстови који су из године у годину објављивани у *Годишњаку југословенског ваздухопловства*, иначе гласилу Команде ваздухопловства. У чланцима посвећеним авиоиндустрији, сегмент о фабрици *Рогожарски* обиловао је хвалама на рачун новог

¹¹³ АЈ, 37-40-279, Анонимно писмо упућено председнику владе, Милану Стојадиновићу, 1938.

¹¹⁴ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.158-160.

¹¹⁵ *Исто*, стр.158.

руководства фабрике, због чије је спретности и способности, како се наводи дошло до препорода фабрике.¹¹⁶ Следећим речима описивана су фабричка постигнућа: „Својим досадшњим радом, првокласном израдом и солидношћу фабрика аероплана *Рогожарски а.д.* заузела је у нашој ваздухопловној индустрији завидно место, које јој и доликује. Систематским и унапред одређеним правцем рада уврстила се у ред аеронаутичких предузећа посебног ранга.”¹¹⁷

Чак иако би искључили сваку могућу повезаност акционара са државним и војним врхом, неспорно је да је фабрика *Рогожарски* упркос свему изузетно добро пословала и из године у годину остваривала све већу материјалну добит. Добит је из године у годину расла, а акционарима је на име дивиденди за 1936. годину исплажено 100.000 динара.¹¹⁸ Наредне године добит је двоструко увећана и акционарима је исплаћено 200.000 динара.¹¹⁹ Највећу материјалну добит фабрика *Рогожарски* остварила је 1939. године, када је акционараима исплаћено 600.000 динара.¹²⁰ Вредност добијена по једној акцији није се мењала, она је износила 100 динара, док је акционарима *Икаруса* 1940. године исплаћена дивиденда од 300 динара по акцији.¹²¹ Акционар фабрике *Рогожарски* који је у свом власништву имао десет акција у на годишњем нивоу је добијао 1000 динара. Годишња зарада малих акционара била је нешто приближна месечној плати радника у њиховој фабрици. Радник у металној индустрији је тридесетих година зарађивао између 904 и 1353 динара.¹²² Велики акционари који су у свом поседу имали више десетина, па и стотина акција зарђивали су знатно више. Већ поменутом Драгомиру Николићу је за 1936. годину било исплаћено 40.000 динара, а три године касније, на име дивиденди, исплаћено му је 80.000 динара.

Једном годишње акционари су се окупљали на редовним годишњим зборовима, током којих су расправљали о пословање фабрике за претходну годину, бирали чланове

¹¹⁶ „Фабрика *Рогожарски А.Д.* и њена делатност“ *Годишњак југословенског ваздухопловства*, 1938, стр.4.

¹¹⁷ *Исто*, 1937, стр.5.

¹¹⁸ АЈ,65-1220-2204, Записник трећег збора акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* 14.март 1937.

¹¹⁹ АЈ,65-1220-2204, Записник четвртог збора акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* 30.март 1939.

¹²⁰ АЈ,65-1220-2204, Записник шестог збора акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* 24.април 1940.

¹²¹ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004, стр.146.

¹²² *Статистички годишњак, Југославија 1918-1988*, Београд 1989, стр 75.

извршних органа предузећа и гласањем доносили одлуке о новим инвестиционим подухватима. Последњи редовни збор акционара одржан је у ратним околностима у окупираном Београду 10. јуна 1941. године.¹²³

Фабрика *Рогожарски* у рукама окупационих власти

Убрзо након пуча и демонстрација 27. марта 1941. године, вођа Трећег Рајха, Адолф Хитлер наредио је напад на Краљевину Југославију. Без објаве рата, у ноћи између 5. и 6. априла 1941. немачке јединице продрле су на територију југословенске краљевине. Првог дана напада, 6. априла у 6.50 почело је бомбардовање београдске вароши.¹²⁴ Штабовима II и XXII армије, који су предводили напад на Југославију, било је наређено да најважнији привредни објекти буду заузети неоштећени.¹²⁵ У нападима из ваздуха који су настављени до 12. априла од свих ваздухопловних фабрика једино је делимично оштећена фабрика *Рогожарски*.¹²⁶ Инвазионе трупе које су 12. априла заузеле Београд нису оформиле трајне органе за одржање власти. На заповест немачке команде 20. априла је уведена војна управа у Србији. Дужност војноуправног команданта Србије преузео је генерал-пуковник Хелмут Фестер 22. априла 1941.¹²⁷ Пре априлских операција, врх Рајха донео је одлуку да формира орган који ће бити независан од војних и полицијских органа. У ту сврху оформљен је Војнопривредни штаб за Југоисток, у чијој надлежности су била питања војне привреде за подручје Србије. Док је Војнопривредни штаб за Југоисток био задужен за ратни сектор привреде, други орган привредне власти, Штаб генералног опомућеника за привреду Србије, био је надлежан за целокупну економску политику, производњу, расподелу и потрошњу.¹²⁸ Некадашња управа стављена је под строгу контролу немачких власти. Да би привреду прилагодили ратним потреба, Немци су извршили реорганизацију и централизацију некадашње привредне управе. Ново Министарство народне привреде објединило је некадашње Министарство шума и рудника и Министарство трговине и

¹²³ АЈ,65-1220-2204, Записник седмог збора акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* 10. јун 1941.

¹²⁴ Бранко Петрановић, *Историја Југославије 1918-1978*, Београд, 1981, стр. 183.

¹²⁵ Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр. 113.

¹²⁶ Никола Жугић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004, стр.163.

¹²⁷ Мухарем Кресо, *Њемачка окупациона управа у Београду 1941-1944*, Београд 1979, стр. 37-39.

¹²⁸ Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр. 144-149.

индустрије. Најважнији задатак новог министарства било укључивање домаће привреде у ратне напоре Рајха¹²⁹

Током априла и маја 1941. година пописивана је војна индустрија на територији коју су Немци контролисали. Техника наоружавања армија, при Управи за војну привреду и наоружавање затражила је на управу 26 фабрика. На списку жељених фабрика биле су све домаће ваздухопловне фабрике, међу њима и фабрика *Рогожарски*. Све ваздухопловне и фабрике пратеће индустрије стављене су под контролу немачких концерна. *Прву српску фабрику авиоплана Живојин Рогожарски* а.д. као и фабрику *Икарус* је под закуп узела фабрика из Винер Нојштата у Аустрији.¹³⁰

О пословању фабрике *Рогожарски* током окупације мало тога је сачувано, Али се претпоставља се да је пошто је била под закупом исте фирме делила сличну судбину као фабрика *Икарус*. Фабрика *Икарус* је проглашена ратним пленом, заплена је извршена 17. априла 1941. године. Том приликом заплена је целокупна фабрикација, сировине, материјали, све изузев некретнина.¹³¹ Да се слична ситуација догодила у фабрици *Рогожарски* знамо из једног писма упућеном Министарству народне привреде. У писму се наводи: „Наша фабрика као искључиво ратна индустрија после рата престала је са радом. Затим је стављена под заштиту окупаторске војске. Касније је отпочела рад под контролом поручиоца. Међутим, у међувремену почет је да се односи сав сиров материјал у великим



Слика 2: Назив фабрике за време окупације

¹²⁹ Исто, стр.155.

¹³⁰ Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр.203.

¹³¹ Никола Жугић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.164.

вредностима.¹³² Поменута заплена свакако се десила након 10. јуна 1941. године, када су се састали акционари фабрике и том приликом није било помена заплене или третирања фабричке имовине као ратног плена.¹³³ Претпоставља се да је до заплене у фабрици *Рогожарски* дошло нешто касније у односу на фабрику *Иркарус*, јер је фабрика у априлском рату претрпела одређена разарања. За прикупљање сировина и производних средстава била је задужана колона 333. Два вагона са машинама и алатима прикупљеним у овим фабрикама стављено је на располагање аеродромским радионицама на Аеродрому у Земуну.¹³⁴

Правни однос фабрике из Винер Нојштата и фабрике *Рогожарски* за сада није познат. У случају фабрике *Иркарус*, фабрика је све до 1943. третирана као ратни плен. По директном наређењу надлежног министра, а због одлука Хашке конференције, почело је третирање фабрике као приватне својине. Од тог тренутка фабрика *Иркарус* је била под закупом немачког концерна, притом је висину закупа одредио сам купац. Фабрици *Иркарус* је исплаћен закуп за претходну, 1942. годину, за текућу 1943. и 1944. годину. Управа *Иркаруса* истицала је да је висина закупа била толико мала да управа није могла да покрије текуће трошкове.¹³⁵

Седми редовни збор акционара заказан за 27.априла 1941. године није одржан.¹³⁶ Нови збор је одржан у фабричким просторијама у Кнез Даниловој улици 10. јуна 1941.¹³⁷ Збору је присуствовало дванаест акционара.¹³⁸ На збору је читан извештај припремљен за првобитно заседање заказано за крај априла. Извештај је очигледно био припремљен пре почетка Априлског рата, јер у њему није било осврта на ратно стање и на искуство фабрике *Иркарус* која је третирана као плен. На дневном реду био је и биланс стања за

¹³² АЈ,65-1220-2204, Допис Министарству народне привреде, 27.април 1942.

¹³³ АЈ,65-1220-2204, Записник седмог збора акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рог ожарски А.Д.*, 10 јун 1941.

¹³⁴ Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр.199-200.

¹³⁵ Никола Жугић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.166-167.

¹³⁶ АЈ,65-1220-2204, Писмо упућено Министарству трговине и индустрије, 15. март 1941.

¹³⁷ „Зборови акционарских друштава“*Општинске новине*,30.мај 1941,стр 4.

¹³⁸ Власничка структура фабрике Рогожарски се током 1941. године променила. Током 1941. године Општа трговинска банка престала је да поседује акције у фабрици Рогожарски. Такође, неколико мањих акционара , као и Александар Јовановић Ресавац(1050)повукли су се из власничке структуре фабрике. Њихове акције преузели су браћа Будисав и Драгомир Вукојчић и инжењер Милутин А. Јовановић- АЈ,65-1220-2204, Спискови акционара, 24. април 1940. и 10. јун 1941. године.

претходну годину, а закључено је да на име дивиденде акционарима буде исплаћена до тада највећа сума у вредности од 900.000 динара. Напослетку акционари су се осврнули на разарање фабрике током априлског бомбардовања. Председавајући је говорио: „губици су толиког обима, да за сада не видимо на који начин ћемо ово уопште моћи да покријемо.“¹³⁹

Наредне године, 27. фебруара одржан је ванредни збора акционара. Овај осми по реду збор сазван је ради одабира два члана за упражњена места у надзорном одбору предузећа.¹⁴⁰ Управа предузећа обратила се Министарству народне привреде да рок за одржавање редовне скупштине акционара продуже до августа месеца. Разлог за промену датума редовне скупштине правдан је недостатком података о тачној штети коју је фабрика претрпела након бомбардовања и заплене имовине. Упркос молби, рок за одржавање годишње скупштине остао је јун месец 1942.¹⁴¹ Подаци о одржавању редовне скупштине, њеном саставу и одлукама нажалост нису сачувани. Оно што је два последња збора разликовало од претходних је присуство комесара, овлашћених од стране Министарства народне привреде.

На основу свега наведеног можемо закључити да су домаће фабрике биле део немачке ратне привреде. Производња је била диригована и под строгим контролом окупационих власти. Министарство народне привреде имало је посредничку улогу између окупационих власти и управа предузећа. Управо је Министарство народне привреде била инстанца којој су се управе предузећа обраћале. Извршни и надзорни одбори предузећа сачињени од акционара. нису имали утицај на производну делатност погана у чијем су власништву имали удела. Стварна улога коју су акционари могли имати за сада није позната. Њихова улога је могла бити административна или руководећа у односу на раднике. Но, каква год била улога акционара у фабричкој производњи током рата, нова револуционарна власт је по завршетку рата судила акционарима фабрике *Рогожарски*.

¹³⁹ АЈ,65-1220-2204, Записник седмог збора акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.*, 10 јун 1941.

¹⁴⁰ АЈ,65-1220-2204, Писмо упућено Министарству за народну привреду, 20. фебруар 1942.

¹⁴¹ АЈ,65-1220-2204, Писмо упућено Министарству за народну привреду, 27. април 1942.

У државном власништву

Јединице НОВЈ и Црвене Армије 20. октобра 1944. заузеле су Калемегданску тврђаву.¹⁴² Тог јутра у осам часова на највишој згради Београда, палати Албанија развила се велика југословенска застава, знак да је главни град Југославије ослобођен.¹⁴³ Нова власт је након ослобођења пред собом имала велики задатак, обнову земље и сређивање привредног живота.¹⁴⁴ У основи привредне политике нове социјалистичке власти била је државна својина. Промена својинских односа, односно прелазак из приватног у државно власништво отпочет је применом мера конфискације.¹⁴⁵ Основни закон по коме је добар део приватне својине прешао у државне руке био је *Закон о конфискацији и о извршењу конфискације* донет 12. јуна 1945. године. Овај закон дефинисао је конфискацију као принудно одузимање имовине без накнаде у корист државе.¹⁴⁶ *Закон о конфискацији и о извршењу конфискације* регулисан је поступак конфискације, која је као казна изрицана по разним законским основама. Конфискација је као санкција изрицана за сарадњу са непријатељем, за ратно профитерство, привредне саботере, шпекулацију и др.¹⁴⁷ Конфискација као санкција за издају националних интереса добијала је патриотски основу.¹⁴⁸ Управо је због издаје националних интереса суђено акционарима фабрике *Рогожарски*. Акционари Будисав Вукојчић, Драгомир Николић, Драгослав Благојевић и Милутин Јовановић оптужени су због кршења члана 10 *Закона о кривичним делима против народа и државе* и члана 1 и 2 *Закон о сузбијању недопуштене спекулације и привредне саботаже*.¹⁴⁹ На терет им је стављена привредна сарадња са непријатељем за време рата,¹⁵⁰ као искоришћавање ванредних прилика насталих услед ратног стања и последица фашистичке окупације за присвајањем несразмерне имовинске користи на штету народних интереса. Теретили су се и за злонамерно састављање и подношење нетачних калкулација

¹⁴² Мухарем Кресо, *Њемачка окупациона управа у Београду 1941-1944*, Београд 1979, стр. 226.

¹⁴³ Депенша Пека Дапчевића Титу-Ослобођење Београд 70 година после, Београд 2014, стр. 48.

¹⁴⁴ Исто, стр. 435.

¹⁴⁵ Снежана Радић, *Конфискација имовине у ваљевском округу 1944-1946*, Ваљево 2002, стр.19.

¹⁴⁶ Закон о конфискацији имовине и о извршењу конфискације, *Службени лист ДФЈ*, бр. 40 од 12. јуна 1945.

¹⁴⁷ Снежана Радић, *Конфискација имовине у ваљевском округу 1944-1946*, Ваљево 2002, стр. 22.

¹⁴⁸ Бранко Петрановић, *Историја Југославије 1918-1978*, Београд, 1981, стр. 358.

¹⁴⁹ ИАБ, ФV-12-1928, Пресуда Окружног суда у Београду, 22. јун 1946.

¹⁵⁰ *Службени лист ФНРЈ*, бр.59/46,15.август 1945.године.

и за неиспуњавање дужности у руководству у циљу оштећивања интереса производње или поткопавања ауторитета државне власти.¹⁵¹ Окружни суд за град Београд је 22. јуна 1946. године оптужене прогласио кривим. Оптужени Будисав Вукојчић, осуђен је на казну лишења слободе, принудни рад у трајању од пет година, конфискацију целокупне имовине у корист државе и губитак свих грађанских и политичких права.¹⁵² Будисав Вукојчић је за време рата у свом власништву имао и 1400 акција фабрике *Рогожарски*, међутим из власништва фабрике је изашао до 17. јуна 1945.¹⁵³

Предратни директор, Драгомир Николић, осуђен је на казну лишења слободе и принудни рад у трајању од све године и конфискацију свих удела у фабрици *Рогожарски*¹⁵⁴ Драгомир Николић је међутим на руководећој позицији и у власништву фабрике остао до новембра 1941. године, када је под изговором набавке материјала за фабрику побегао у Турску.¹⁵⁵

Оптужени Драгослав Благојевић, директор фабрике за време рата и Милутин Јовановић осуђени су

на конфискацију у корист државе њихових удела у фабрици *Рогожарски*.¹⁵⁶ Обојица су током читаве окупације у свом власништву имали акције, број акција се током година мењао. Према подацима из списка акционара од 17. јуна 1945. године Драгослав Благојевић је поседовао 685 акција, док је инжењер Милутин Јовановић у свом власништву имао 2590 акција.¹⁵⁷ Истог дана Окружни суд за град Београд донео је пресуду о конфискацији целокупне имовине бившег предузећа *Рогожарски*.¹⁵⁸ Овом пресудом

Акционари:	Број акција:
Милутин Јовановић	2590
Миодраг Јовановић	1275
Драгослав Благојевић	625
Богдан Благојевић	595
Обрад Благојевић	30
Мирослав Несторовић	25
Сима Милутиновић	25
Гојко Грђић	25
Милан Јефтић	10
Јован Живадиновић	10
Никола Тодоровић	10

Табела 2: Списак акционара

¹⁵¹ *Службеном листу ДФЈ*, бр. 26/45, 25. април 1945. године.

¹⁵² ИАБ, ФV-12-1928, Пресуда Окружног суда у Београду, 22. јун 1946.

¹⁵³ АЈ,65-1220-2204,Списак акционара, 21. фебруар 1942 и 17. јун 1945.

¹⁵⁴ ИАБ, ФV-12-1928, Пресуда Окружног суда у Београду, 22. јун 1946.

¹⁵⁵ *Српски библиографски речник*, Нови Сад 2018, стр.427-428.

¹⁵⁶ ИАБ, ФV-12-1928, Пресуда Окружног суда у Београду, 22. јун 1946.

¹⁵⁷ АЈ,65-1220-2204,Списак акционара, 17. јун 1945.

¹⁵⁸ ИАБ, ФV-12-1928, Пресуда Окружног суда у Београду, 22. јун 1946

одузета је целокупна имовина фабрике *Рогожарски*. Удео у власништву је 1945. године имало једанаест акционара.

Највећи део акција припадао је породицама Јовановић и Благојевић.¹⁵⁹ Вредност одузете имовине била далеко мања од њене вредности пре рата. Највећу вредност имале су фабричке непокретности, земљиште и зграде, док су фабричко постројење, машине и алати су пред крај рата уништене, а преостали део је конфискован и предат на употребу фабрици *Икарус*.¹⁶⁰ Министарство индустрије је 16. септембра 1946. донело решење да се некадашња имовина фабрике *Рогожарски* која је конфискацијом постала државна имовина да на употребу и искоришћавање Главној управи за аутомобилску индустрију и прецизну механику.¹⁶¹ Након двадесет две године пословања у авиоиндустрији, неколико промена у власничкој структури, доласком у државне руке фабрика *Рогожарски* је престала да постоји. Овим решењем предвиђено је да у просторијама фабрике инсталира радионица за производњу аутомобила.¹⁶² Међутим, на иницијативу Генералне дирекције савезне индустрије мотора, августа 1948. године донето је решење да у капацитетима некадашње фабрике *Рогожарски* буде основно предузеће *Индустрија котрљајућих лезајева*.¹⁶³

¹⁵⁹ АЈ,65-1220-2204,Списак акционара, 17. јун 1945.

¹⁶⁰ Божидар Недељковић,*Привредна хроника*,књига 3, Београд 1957, стр.12.

¹⁶¹ ИАБ, ФV-12-1928, Решење Министарства индустрије, 16. септембар 1946.

¹⁶² *Исто*.

¹⁶³ Божидар Недељковић,*Привредна хроника*,књига 3, Београд 1957, стр.12.

Производња у Првој српској фабрици авиоплана Живојин Рогожарски

Неразвијено цивилно ваздухопловство, слаб извозни потенцијал домаћих фабрика условио је да највећи послодавац југословенских фабрика авиоплана и хидроплана буде Команда ваздухопловства. Фабрике су поред Команде ваздухопловства у мањем обиму сарађивале са Краљевским аеро-клубом „Наша крила“ и са Друштвом за ваздушни саобраћај „Аеропут“.¹⁶⁴ Постојање и рад домаћих фабрика војне индустрије је за државу имао вишеструки значај. У случају рата, држава је могла да се наоружава у оквиру својих граница, независно од иностранства. Са друге стране, ова предузећа су упошљавала велики број радника и била су покретач развоја других, сродних индустријских грана. Због стратешког значаја ваздухопловне индустрије држава као доминантни послодавац је са фабрикама пословала по ценама које су могле да омогуће егзистенцију, али и развој ове индустријске гране. Команда ваздухопловства је одредила да цена авиона произведених у Краљевини Југославији буде за 15% виша од цене иностраних модела. Држава је фабрикама исплаћивала вишу цену, јер су у цену модела произведених у Краљевини Југославији урачунити трошкови увоза сировина из иностранства, цена лиценце у случају лиценциране производње, као и цена мотора.¹⁶⁵ У Краљевини Југославији пословале су четири фабрике за производњу авиоплана, Државна фабрика авиона у Краљеву и три приватна предузећа: *Икарус*, *Змај* и *Рогожарски*. Пословни однос ових предузећа са Командом требало је да буде заснован на максималном искоришћавању капацитета сваке од три фабрике. Фабрика *Рогожарски* као предузеће са најмањим капацитетом требало је да обавља 20%, а осталих 80% послова било је подељено између остала два предузећа. *Икарус* због својих највећих капацитета требало да обавља 48% послова, а *Змај* преосталих 32% послова.¹⁶⁶

¹⁶⁴ Бојан Димитријевић „Монополистичке амбиције и кашњење у производњи ваздухопловне индустрије у Краљевини Југославији“ *Историја 20. века*, бр.3 (2012) стр.22.

¹⁶⁵ Исто, стр.25.

¹⁶⁶ Никола Жугић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004, стр.104.

Фабрички капацитети

Двадесетих година фабрике *Икарус*, *Рогожарски* и *Змај* биле скромних просторних и производних капацитета. Фабрика *Рогожарски* је за непуних годину дана прерасла из скромне столарске радионице у фабрику авиона, чији је производни капацитет у првој години био десет авиона.¹⁶⁷ Производња авиона је поред специфичних машина и алата изискивала и специфичну инфраструктуру. Септембра 1924. године у изградњи је био хангар за монтажу авиона, а већ је постојала двоспратна радионица са три велике дворане за производњу. Фабричко постројење се те 1924. налазило у Владетиној улици број 13.¹⁶⁸ Фабрика је проширена куповином парцеле у Кнез Даниловој улици број 25, не зна се тачан тренутак када је до овог проширења дошло, али је свакако Кнез Данилова 25 постала управни центар фабрике до 1933. када је објављен адресар за подручје града Београда.¹⁶⁹ Просторни и производни капацитети фабрике расли су из године у годину све до избијања светске економске кризе. Неопходна средства за ширење својих капацитета фабрика је обезбеђивала зајмовима код Опште трговинске банке.¹⁷⁰ Услед стагнације пословања проузроковане кризом фабрика није могла да врати дуг који је имала према свом кредитору. Да не би отишла под стечај фабрика је претворена у акционарско друштво. Капитал новооснованог акционарског друштва износио је два милиона динара.¹⁷¹ Фабрика *Рогожарски* имала је вишеструко мању вредност од фабрике чоколаде *Шонда*, чија је вредност била 15 милиона динара или Вајфертове пиваре, чији је капитал 1925. године износио 30 милиона динара.¹⁷² Ови подаци указују да је домаћа авиоиндустрија остала скромних размера упркос производњи скупих и технолошко напредних уређаја. Ово



Слика 3: Фабричке зграде

¹⁶⁷ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр. 124.

¹⁶⁸ „Београд почиње израђивати и авионе“ *Време*, 4. септембар 1924. стр. 4.

¹⁶⁹ *Адресар подручја града Београда*, Београд 1933.

¹⁷⁰ АЈ, 65-1220-2204, Писмо Министру војске и морнарице, 17. јануар 1934.

¹⁷¹ АЈ, 65-1220-2204, Записник збора акционара *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* 11. фебруар 1934.

¹⁷² *Историја Београда, Књ. 3, Двадесети век*, Београд 1974, стр. 220-228.

потврђује и писање ондашње штампе: „Налазе се на малом простору земљишта од 900 квадратних метара, од којих је готово све под зградама, али у толико више зачуђавају њени резултати. Никада човек не би веровао да из тих зграда, које по спољашњости никако не одају утисак једне фабрике, из које излазе горостасне тичурине, будући потпуни господари неба.“¹⁷³

Приоритет новог руководства био је покретање застале производње, зато су средства најпре уложена у набавку најмодернијих машина и алата. неопходних за производњу савременијих типова авиона.¹⁷⁴ Велики инвестициони циклус који је имао за циљ ширење просторних капацитета фабрике отпочет је 1936. године. У непосредној близини фабрике, у улици Старине Новака, фабрика је откупила парцелу на којој је изграђен хангар.¹⁷⁵ Како је уже градско језгро било непогодно за подизање гломазних фабричких постројења и непогодно за транспорт сировина и готових производа, руководство је одлучило да своја постројења подиже даље од свог управног центра, али ближе аеродрому и Команди ваздухопловства. Фабрика је тако куповином земљишта у непосредној близини бежанијског аеродрома 1938. године проширила своје капацитете за 27.000м².¹⁷⁶ На купљеном земљишту је на основу дозволе Министарства трговине и индустрије изграђено шест објеката: стан за вратара, зграда за прераду метала, зграда за лакирање, хангар за састављање авиона, зграда за раднике и управна зграда.¹⁷⁷ Поред филијале у селу Бежанијска коса, фабрика је радила на изградњи Земунске филијале. Фабрички комплекс у Земуну заокружен је куповином земљишта 1940. године, његова површина износила је 30.213м².¹⁷⁸ Земунски комплекс је по изгледу био сличан оном на Бежанији, како су акционари поносно наводили био је опремљен: „инсталацијама најмодернијим и најкомплетнијим не само у нашој земљи већ на целом Балкану“.¹⁷⁹

¹⁷³ „Наша национална аеронаутичка индустрија Живојин Рогожарски фабрика авијона Београд“ *Време*. 30.12.1926, стр. 4.

¹⁷⁴ АЈ 65-1220-2204, Извештај управног одбора Прве српске фабрике аероплана Живојин Роожарски А.Д. поднет I збору акционара на дан 14. априла 1935.

¹⁷⁵ АЈ, 65-1220-2204, Записник редовног збора акционара Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д. 14. март 1937.

¹⁷⁶ АЈ 65-1220-2204, Извештај управног одбора Прве српске фабрике аероплана Живојин Роожарски А.Д. поднет V збору акционара на дан 25. март 1939.

¹⁷⁷ АЈ, 65-441-1149, Одлука Министарства трговине и индустрије, 7. мај 1939.

¹⁷⁸ АЈ 65-1220-2204, Извештај управног одбора Прве српске фабрике аероплана Живојин Роожарски А.Д. поднет VII збору акционара на дан 10. јул 1941.

¹⁷⁹ Исто.

Фабрички капацитети нису ширени само куповином земљишта, већ је фабрика узимала под закуп градско земљиште које се налазило у непосредној близини већ постојећих фабричких постројења. Из године у годину фабрика је под закуп узимала парцелу на углу Кнез Данилове и Старине Новака, величине 462,99 метара квадратних.¹⁸⁰ Добро пословање, прилив великих материјалних средстава омогућио је ова улагања, која су у период од 1938. до 1941. укупно износила 4.034.488,88 динара.¹⁸¹

У оквиру својих капацитета фабрика је располагала административним зградама, радионицама, хангарима. Рад у фабрици одвијао се у оквиру више одељења. Замисли, планови, и први цртежи авиона настајали су у конструктивном бироу, који је био модерно опремљен.¹⁸² Пре него што су прецизни цртежи за сваки појединачни део авиона били прослеђени одељенима на израду, прво се приступало одабиру материјала за сваки појединачни део. Проучавање отпора и издржљивости материјала вршило се у фабричкој лабораторији.¹⁸³ Након свих неопходних тестирања у вези са материјалом, прелазило се на израду делова авиона. Израда се вршила у више фабричких одељења. У посебном фабричком одељењу израђивале су се елисе. Столарско и одељење за машинску обраду дрвета бавило се прерадом и обликовањем дрвне сировине, која је остала да буде једна од главних сировина за израду авиона. Поједини делови аероплана израђивани су од других материјала, који су обрађивани у лимарском и одељењу за обраду метала. Готови делови би се потом заваривали у одељењу аутогено заваривање метала. Убрзо би се приступило склапању авиона у монтажном одељењу. Готови авион би се напослетку пресвлачио и бојио.¹⁸⁴ Након склапања авиона прелази се на његово тестирање. Статичка испитивања, такође вршена у фабричким постројењим, предвиђала су окретање авиона, на који би се потом ставили цакови у тежини авиона. Авион је за то време био на подупирачима на завртањ, који се истовремено попуштају, тако да апарат остаје без ослонца. Уколико би након овога авион остао недеформисан прешло би се на експериментална испитивања. Експериментално испитивање је заправо испитивање авиона у лету. Приликом пробног

¹⁸⁰ „Одлука градског већа бр.1505”, *Општинске новине*, 27. март 1941, стр. 109.

¹⁸¹ АЈ 65-1220-2204, Анализа биласнса стања *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски* од 1938 до 1941.

¹⁸² „Прва српска фабрика аероплана Живојин Рогожарски А.Д. Београд“ *Годишњак југословенског ваздухопловства*, 1936, стр.230.

¹⁸³ „Како се израђују авиони“, *Наша крила*, 9. април 1936.стр 116.

¹⁸⁴ „Прва српска фабрика аероплана Живојин Рогожарски А.Д. Београд“ *Годишњак југословенског ваздухопловства*, 1936, стр.230.

летања, контролише се држање апарата у ваздуху и пропитује исправност команди. Када је модел прошао и ову врсту тестирања био је спреман да се израђује у серијама.¹⁸⁵

Руководство фабрике није одустајало од свог инвестиционог програма ни упркос рату који је почео у Европи, а који је претио да захвати и југословенску краљевину. Од улагања се није одустало ни када су радници незадовољни својим платама обуставили рад. Нагли развој ваздухопловне технологије у предвечерје рата изискивао је и модернизацију фабричких машина, фабрика је за четири године у набавку машина и алата уложила више о шест милијарди динара.¹⁸⁶ Сва ова улагања утицала су и на пораст производних капацитета, фабрика је пред рат годишње могла да произведе 120 авиона годишње.¹⁸⁷ Капацитет фабрике *Змај* 1939. године када је фабрика радила са пуним капацитетом био је 24 авиона *Hawker Hurricane* и 15 авиона типа ФП-2 као и преправка 15 авиона истог типа.¹⁸⁸ Због рата који се распламсао у Европи, а могао је да се прошири и на Краљевину Југославију, Одбор за заштиту од ваздушних напада донео је решење о изградњи склоништа у фабрици *Рогожарски*. Решење је предвиђало изградњу привременог склоништа на општинској земљи које ће бити у употреби док се нам месту радничке трпезарије и свлачионица не изради стално.¹⁸⁹ Фабрички капацитети претрпели су извесна оштећења након пожара који се десио средином јула 1940. године. Пожар изазван непажњом радника који је оставио упаљену цигарету оштетио је део фабричког постројења у Кнез Даниловој улици.¹⁹⁰ Знатно већа разарања фабрика је претрпела током Априлског рата. У ваздушним нападима између 6. и 12. априла постројења фабрике *Рогожарски* делимично су оштећена.¹⁹¹ У бомбардовању је у потпуности уништена Земунска филијала фабрике,¹⁹² међутим остало је непознато да ли је била оштећена централа фабрике и филијала на Бежанијској коси. У два наврата су заплешиване и

¹⁸⁵ „Како се израђују авиони“, *Наша крила*, 9. април 1936. стр 116.

¹⁸⁶ АЈ 65-1220-2204, Анализа биласнса стања *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски* од 1938 до 1941.

¹⁸⁷ АЈ,108-1-1, Писмо *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски* Команди Београда, 30. октобар 1944.

¹⁸⁸ Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр.202.

¹⁸⁹ АИБ, ФV-12-1928, Решење Одбора за заштиту од ваздушних напада, 27. децембар 1940.

¹⁹⁰ „Мала хроника“ *Врема*, 11. јул 1940. стр. 9.

¹⁹¹ Никола Жугић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004, стр.163.

¹⁹² АЈ,108-1-1, Писмо *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски* Команди Београда, 30. октобар 1944.

одношене фабричке машине и алати, први пут априла 1941.¹⁹³ други пут приликом повлачења немачке војске.¹⁹⁴

Након ослобођења 1944. године, нове власти пописале су све фабричке покретности и непокретности. Према овом попису у власништву фабрике *Рогожарски* било је земљиште са непокретностима вредности преко седам милиона динара.¹⁹⁵ На списку су се нашле и следеће покретности:

Покретности:	Вредност:
Машине	1,433.087 динара
Алати	365.535 динара
Пословни и погонски инвентар	414.669 динара
Превозна средства	358.529 динара

Табела 3: Списак покретности

¹⁹³ Исто.

¹⁹⁴ Божидар Недељковић, *Привредна хроника*, књига 3, Београд 1957, стр.12.

¹⁹⁵ У ову вредност ураченате су три парцеле, земљиште и зграде у Владетиној улици и две парцеле са непокретностима у улици Кнеза Данила-АЈ, 108-3-11, Решење о конфискацији донето 26. отобра 1947.

Аероплани

Производња од 1924. до 1934. године

Након завршетка Првог светског рата на територије Краљевине СХС било је доста оштећених авиона које је савезничка војска користила за пробијање солунског фронта, такође је на територији некадашње Аустроугарске заплећен знатан број аустријских авиона. Први задатак новооснованих југословенских фабрика је била преправка и адаптација оштећених авиона. Међу заплећеним аустријским авионима био је већи број авиона типа *Бранденбург*. Без искуства у конструисању авиона, у фабрици *Рогожарски* су у почетку просто копирали аустријске авионе.¹⁹⁶ Први аероплан произведен у Краљевини СХС завршен је априла 1925. године. Пред београдском публиком, члановима владе и Командом ваздухопловства, авион *Мали Брандебург* је први пут полетео 10. маја 1925. године.¹⁹⁷ До краја године фабрика је Команди ваздухопловства испоручила десет авиона.¹⁹⁸ Није познато у ком тренутку је дошло до склапања посла са Командом ваздухопловства, пре израде првог авиона или након израде авиона, као у случају фабрике *Икарус*. Наиме, фабрика је отпочела израду четири авиона без гаранције откупа од стране државе.¹⁹⁹ Ово није био усамљен случај, фабрике су често, поготово школске авионе израђивале без претходно договореног посла. Фабрика је пред Команду ваздухопловства излазила са готовим прототипом, уколико би прототип задовољавао потребе и стандарде Команде ваздухопловства, договарана је даља сарадња. Дешавало се међутим да израђени прототип не задовољава потребе југословенске војске, након одбијања фабрика је морала да нађе новог купца. Фабрике би потом свој авион покушале да продају Друштву за ваздушни саобраћај или би пак авион користила сама фабрика у промотивне сврхе. Ово је био случај са прототипом *Шустер*, назван по конструктору инжењеру Шустеру. Био је познат под називом АЖР(Авион Живојина Рогожарског) или Плаво-жута. Авион је израђен

¹⁹⁶ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.19.

¹⁹⁷ „Први аероплан израђен у Београду“ *Политика*, 12. мај 1925. године, стр. 4.

¹⁹⁸ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.124.

¹⁹⁹ *Исто*, стр.123.

1930.године, прототип са којим је фабрика изашла пред Команду ваздухопловства је одбијен, а одбијени авион је фабрика користила за пропагандне летове.²⁰⁰

Фабрика је 1926. године са Командом ваздухопловстава договорила израду авиона *Средњи Брандебург*. За три године фабрика је Команди лиферовала 24 авиона овог типа. Израда авиона базираних на типу *Брандебург* није био јединствени случај југословенских фабрика *Рогожарски* и *Икарус*, деривати овог аустријског авиона проишљени су у Мађарској, Пољској, Румунији и Чехословачког.²⁰¹

Поред ових авиона, домаће фабрике су врло брзо почеле сарадњу са домаћим конструкторима. У периоду до краја двадесетих пројектанти домаћих типова авиона били су: Јосип Микл, Рудолф Физир, руски емигранти Несторов, Ковањко, Антонов и браћа Радошевић.²⁰² Рудолф Физир²⁰³ је уз сагласност надлежних о трошку државе израдио прототип који ће по њему добити назив *Физир* са мотором Мајбах²⁰⁴. Израда серије од 12 авиона договорена је октобра 1927. године са фабриком *Рогожарски*²⁰⁵ Критеријум због кога је Команда ваздухопловства овај посао склопила баш са фабриком *Рогожарски* остао је непознат. Међутим, задовољна израдом серије *Физир Мајбах*, Команда је договорила са фабриком израду новог прототипа. Инжењер Физир је у сарадњи са фабриком *Рогожарски* израдио авион *Физир Рајт*, који је заправо био побољшана верзија авиона *Физир Мајбах*. Након свих неопходних тестирања комисија Команде ваздухопловстава препоручила је серијску производњу овог авиона. Иако је фабрика *Рогожарски* израдила прототип, одлучено је да серија од 15 авиона буде поверена фабрици *Змај*. Разлог овакве одлуке не може се у потпуности утврдити. Постоји претпоставка да је Команда тиме желела да опомене власника Живојина Рогожарског, који се како се говорило сувише ослањао на стране стручњаке у управљању фабриком, а што се није са одобравањем

²⁰⁰ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр 78.

²⁰¹ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.125.

²⁰² Исто, 126.

²⁰³ Рудол Физир рођен је у Лудбергу 1891.године. За време Првог светског рата радио је у Немачкој на конструкцијоловачких авиона и хидроавиона код фирме Fokker у Швекину. Затим је радио, такође за време рата, као конструктор у фабрици Албатрос у Берлину и у фабрици авиона Ханза Бранденбург у Бранденбургу. Када Fokker почиње производњу у Мађарској, инж. Р. Физир прелази у Будимпешту. По завршетку рата долази у Краљевину СХС и са својим огромним искуством почиње да ради ао инжењер авио радионице 1. ваздушног пука.- Сава Микић, *Историја југословенскиг ваздухопловства*, Београд 1933,стр.675.

²⁰⁴ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.21

²⁰⁵ Исто,138.

гледано из Ваздухопловства војске.²⁰⁶ Да су ове оптужбе на рачун власника могле бити тачне на својерсан начин потврђује и штампа из периода након 1934. када је дошло до промене власничке структуре. Новине из периода кад је фабрика постала акционарско друштво писале су: „нова управа фабрике *Рогожарски* испољила је тежњу за еманциповањем од страних утицаја“, што директно инплицира да је страних утицаја раније било.²⁰⁷

Производња од 1934 до 1938. године

Када је 1934. године предузеће претворено у акционарско друштво, нова управа се одлучила за производњу доминантно базирану на радовима домаћих конструктора. Први посао између новог руководства и Команде ваздухопловства склопљен је марта 1934. године. Договорена је израда прототипа авиона П.В.Т. који је био пројекат конструкторске групе инжењера Физира, Милутиновића, Љубомира Илића, Косте Сивчева и Адема Бишчевића.²⁰⁸ Први пројекат нове управе, испоставило се био је и најисплативији, до почетка Априлског рата испоручено је 60 авиона овог типа. Одмах по претварању фабрике у акционарско друштво, Команда је већ договорен посао са фабриком *Змај* уступила фабрици *Рогожарски*.²⁰⁹ Према ранијем договору фабрика *Змај* је требало да изради 15 авиона типа *Физир ФН*, чије је прототип усавршавала четири године.²¹⁰ Међутим, Команда ваздухопловства наредила је да фабрика *Змај* уступи сву потребну документацију фабрици *Рогожарски* у којој ће потом бити изарађено 10 авиона, док се фабрика *Змај* морала задовољити са изradом пет авиона.²¹¹ Претпоставља се да је разлог за овакву одлуку Команде ваздухопловства жеља да упосли све домаће ваздухопловне фабрике.

Управа је из два разлога одлучила да производну политику заснује на радовима домаћих конструктора. Лиценцирана производња је била знатно скупља, јер је фабрика поред свих трошкова за израду авиона морала да обезбеди позамашну своту новца за

²⁰⁶ Исто, стр 142-143.

²⁰⁷ „Фабрика *Рогожарски* А.Д. и њена делатност“ *Годишњак југословенског ваздухопловства*, 1938. стр. 4.

²⁰⁸ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.173.

²⁰⁹ ИАБ,2042,К1,2,Писмо Штаба ваздухопловства војске фабрици *Змај*,27. октобар 1934.

²¹⁰ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.144-151.

²¹¹ ИАБ,2042,К1,2,Писмо Штаба ваздухопловства војске фабрици *Змај*.

лиценцу.²¹² Деликатно питање набавке лиценце и производње страних авиона неминовно је будило интересовање државног врха и често рефлектовало државну спољну политику на лиценцираној производњи. То се најбоље види на примеру пословања фабрике авиона у Краљеву. Двдесетих година, у време блиске сарадње Краљевине СХС и Француске у фабрици су израђивани француски авиони *Бреге-19*.²¹³ Када је тридесетих дошло до интензивирања односа између Немачке и Југославије, у фабрици су произвођени немачки авиони *ДО 17*.²¹⁴ Са друге стране, лиценцирана производња подржана од стране државе била је сигуран посао за фабрике. Без уплива државе, фабрика *Рогожарски* је у два наврата отпочела процес производње лиценцираних авиона. Први пут године 1934. склопљен је договор између фабрике *Рогожарски* и пољске фабрике *DWL*. Приватним линијама уговорена је производња авиона *ПВД-8*. Овакав пословни подухват резултирао је одбијањем Ваздухопловска војске да откупи ове авионе.²¹⁵ Четири године касније фабрика је од исте фирме откупила лиценцу за производњу модела *РВД-13*. Тог пута је дошло до сарадње са Командом ваздухоловства јер је у питању био модел велике популарности због честог учествовања на међународним утакмицама.²¹⁶ Изузев ова два покушаја, у фабрици су пред сам рат по британској лиценци израђивани авиони *Hurricane*.²¹⁷ Ово је заправо био изузетак међу југословенским фабрикама авиона које су подједнако израђивале домаће и авионе страних концепција.

Половином тридесетих година Ваздухопловство војске је почело да набавља брзе борбене авионе, набавка модерне механизације изискивала је савременију обуку југословенских пилота. Пред југословенским фабрикама била је израда савременог школскога авиона који ће ићи у корак са европским стандардом.²¹⁸ Пресудан тренутак за развој производње у том правцу, био је долазак Симе Милутиновића²¹⁹ у фабрику

²¹² Никола Жугић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.43.

²¹³ Исто, стр. 39.

²¹⁴ Исто, стр. 110.

²¹⁵ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Набавка наоружања из иностранства за потребе војске и мирнарице Краљевине СХС/Југославије I набавке из Пољске, САД, Чехословачке и Италије*, Београд 2018, стр.28.

²¹⁶ Исто, стр.30.

²¹⁷ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.197.

²¹⁸ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.164

²¹⁹ Сима Милутиновић је био машински и аеронаутички инжењер, своје школовање започео је у Београду, али је са усаршавањем наставио у Берлину. Након повратка у земљу, радио је као шеф фабрикације у фабрици Икарус, убрзо након стицања практичног искуства почиње самостални конструкторски рад.- Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1933, стр.677-679.

Рогожарски. Априла 1935. године Милутиновић је на месту техничког пословође заменио Владимира Тишму.²²⁰ По Милутиновићевом пројекту, већ наредне године је у фабрици *Рогожарски* израђен авион *СИМ X*. Због одличних перформанси овог школског авиона, Команда је са фабриком договорила испоруку серије од 10 авиона.²²¹ Израда ових авиона била је одлична препорука за посао са Командом морнарице. Почетком 1937. Команда је наручила израду прототипа школског хидроплана на пловке који је требало да представља прилагођену хидроваријанту успешног сувоземног авиона СИМ-Х. Пошто је хидроавион СИМ-ХИИ испуњавао стандарде наручена је прва серија од 4 хидроплана.²²² Средином тридесетих Команда морнарице трагала је за новим модернијим типом обалског извиђача. Надлежни су бирали између немачког авиона *Хе-8*, израђиван по лиценци у фабрици *Змај* и чехословачког авиона *Шмолик*.²²³ Обе понуде су одбијене, Команда морнарице се на крају одлучила за први југословенски, двомоторни хидроплан рађен по пројекту Симе Милутиновића. Прву серију од шест двомоторних хидроплана СИМ XIV Команда морнарице је наручила пре него што су испитивања на прототипу била завршена.²²⁴

²²⁰ АЈ,411-1149. Писмо Министарству трговине и индустрије о именовању Симе Милутиновића.

²²¹ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.164.

²²² *Исто*, стр.167.

²²³ *Исто*, стр.169.

²²⁴ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.169.

Производња од 1938. до 1941. године

Извесност новог ратног сукоба у Европи имао је за последицу две ствари, све већу потребу за наоружавњем и преусмерење производње домаћих фабрика на ратне, ловачке авионе. Потребне за наоружавањем Ваздухопловства војске Краљевине Југославије у годинама пред рат биле су велике. Године 1937. Ваздухопловство је у својој оперативној и резервној формацији располагало са свега 619 авиона, док предвиђен број авиона у мирнодопским условима био 1017 авиона.²²⁵ Повећање броја авиона и неопходност модернизације довели су до доношења плана које је Ваздухопловство војске усвојило 1939. године. План модернизације предвиђао је набавку авиона у вредности од 312.800.000 динара. Већина ових средстава била је намењена за набавку авиона из иностранства, међутим како су тада домаће ваздухопловне компаније изашле са макетама и прототипима својих ратних авиона, део средстава је перусмерен и за набавку авиона домаће конструкције.²²⁶



Слика 4: Прва међународна ваздухопловна изложба, београд 1938. године

Прилику да своје нове моделе представе, југословенске фабрике добиле су на Првој међународној ваздухопловној изложби одржаној од 28. маја до 13. јуна 1938. године у Београду. Домаће фабрике су пред публику, стручну јавност и Команду ваздухопловства, први пут изашле са ратним авионима домаће конструкције. Фабрика *Икарсу* је представила бомбардер *ИК-2* и макету авиона *Оркан*. Фабрика *Змај* је пред београдску публику изашла са макетом бомбардера *Р-1*, чији је прототип био у изради. Посебну пажњу стручне јавности привукла је макета авиона *ИК-3*, коју је изложила фабрика *Рогожарски*.²²⁷ Авион

²²⁵ Небојша Ђокић, Бранко Надовеза, *Набавка наоружања за потребе војске морнарице Краљевине СХС/Југославије*, Београд 2018, стр.69.

²²⁶ *Исто*, стр.70

²²⁷ „Стварање школских и прелазних авиона домаће израде“ *Ваздухопловни гласник*, јун, 1938.

ИК-3 имао је сличност са француским моделом *Моран Солније МЦ 406*, међутим, приликом израде избегнути су сви недостаци овог француског модела. Због своје модерне израде авион *ИК-3*, постао је симбол фабрике *Рогожарски*, али и симбол целокупног југословенског предратног ваздухопловства.²²⁸

Конструктори Коста Сивчев,²²⁹ Љубомир Илић²³⁰ и Слободан Зрнић,²³¹ прве прорачуне за израду овог модела почели су још 1933. године, коначан цртеж је био готов четири године касније. Конструктори су израду овог модел понудили фабрици *Рогожарски* јер је фабрика иначе позната по свом столарском одељењу, била погодна за израду модела делимично дрвене конструкције.²³² Уговор о изради прототипа авиона *ИК-3* потписан је са фабриком *Рогожарски* 31. марта 1937. године.²³³ У фабричкој радионици врло брзо се приступило изради прототипа који је био опремљен мотором *Хиспано Суиза*, јачине 910 коњских снага. У тренутку израде максимална очекивана брзина била је 500 км/ч.²³⁴ Прототип је током пробних летова показивао и боље перформансе, достигавши брзину од 527 км/ч.²³⁵

Први пробни лет прототипа авиона *ИК-3* извео је вазухопловни капетан Никола Бјелановић 14. априла 1938. године. Иако су испитивања прототипа била у току, на инсистирање генерала Симовића, склопљен је уговор између Команде ваздухопловства и фабрике *Рогожарски*. Уговор о испоруци 12 авиона *ИК-3* потписан 26. новембра 1938. године. Генерал Симовић је 11. јануар 1939. године навео „да ћемо до краја 1938. имати 12

²²⁸ Небојша Ђокић, Бранко Надовеза, *Одбранбена привреда Краљевине Југославије*, Београд, 2014, стр. 189

²²⁹ Коста Сивчев је био југословенски инжењер, своје о образовање стекао је на Техничком факултету у Београду, где је дипломирао 1927. године. Своје постдипломске студије завшио је у Цириху, а праксу и искуство стекао у француским ваздухопловним фабрикама. По повратку у земљу 1938. године добио је упослење ваздухопловног инжењера са чином мајора –Предраг Георгијев, „Прича о авиону Рогожарски ИК-3“, *Наш траг, часопис за књижевност, уметност, културу и маркетинг*, бр 3/4 (2013.), стр. 383.

²³⁰ Љубомир Илић, инжењер који је своје знање из области ваздухопловства стекао на Ецоле Национале Супериеуре де Аеронатиџе у Паризу на - Ненад Миклошев, Ђорђе Николић, *Рогожарски ИК-3*, Лублин 2018, стр.6.

²³¹ Слободан Зрнић је такође био југословенски инжењер који је своје образовање стекао на Машинском факултету у Београду, а потом је школовање наставио на Високој аеронаутичкој школи у Паризу.- Предраг Георгијев, „Прича о авиону Рогожарски ИК-3“, *Наш траг, часопис за књижевност, уметност, културу и маркетинг*, бр 3/4 (2013.), стр. 383.

²³² Небојша Ђокић, Бранко Надовеза, *Одбранбена привреда Краљевине Југославије*, Београд, 2014, стр. 185.

²³³ Ненад Миклошев, Ђорђе Николић, *Рогожарски ИК-3*, Лублин 2018, стр. 9

²³⁴ „Стварање школских и прелазних авиона домаће израде“ *Вазухопловни гласник*, август, 1938, стр. 64.

²³⁵ Предраг Георгијев „Прича о авиону Рогожарски ИК-3“, *Наш траг, часопис за књижевност, уметност, културу и маркетинг*, бр 3/4 (2013.), стр. 384

ИК-3, а до краја 1940. 48 ИК-3,²³⁶ Набавка 48 авиона *ИК-3*, процењена је на 57.600.000 динара, док је за исти број авиона *Hawker Hurricane* планирана исплата у вредности од 63.000 000 динара.²³⁷ Оба типа авиона произвођена су у земљи, али је израда авиона *Hawker Hurricane* била скупља јер иако израђиван у фабрици *Змај*, авион је рађен по британској лиценци.²³⁸



Слика 5: Авион ИК-3

Испитивање прототипа настављено је до краја 1938. године и почетком 1939. Управо се јануара 1939. године догодила једна несрећа приликом испитивања авиона у обрушавању. Том приликом дошло је до пуцања десног крила, које је проузроковало несрећу у којој је пилот изгубио живот. Целокупна испорука прве серије требало је да буде достављена до краја 1939. године. Међутим, почетак Другог светског рата онемогућио је набавку неопходних сировина, што је доста успорило производњу. Први авион из прве серије је у Команду ваздухопловства приспео тек 15. децембра 1939. године.²³⁹ Команди ваздухопловства је првих шест авиона прве серије испоручено до марта 1940 године, других шест до јула исте године.²⁴⁰

Фабрика је почетком 1940. године изашла са новом, модификованом верзијом авиона *ИК-3*. Промене које је пертрпео авион нове серије у односу на претходну биле су уградња непробојног стакла, ојачање кабине металним оквирима, као и уградња клизног

²³⁶ Небојша Ђокић, Бранко Надовеза, *Одбранбена привреда Краљевине Југославије*, Београд, 2014, стр.190.

²³⁷ АЈ, 70,-459-753, Преглед претсојечих хитних набавки за потребе наоружања Ваздухопловства војске, 13. фебруар 1939.

²³⁸ Mirosław Wawrzynski, *Hurricane in Foreign Service*, Ajaks 2000, стр.17.

²³⁹ Ненад Миклошев, Ђорђе Николић, *Рогожарски ИК-3*, Лублин 2018, стр. 18.

²⁴⁰ Предраг Георгијев, Прича о авиону Рогожарски ИК-3, *Наш траг, часопис за књижевност, уметност, културу и маркетинг*, бр 3/4 (2013.), стр. 385.

поклопца за кабину. Промене је претрпео и стајни трап, чији је облик промењен.²⁴¹ Руководство фабрике *Рогожарски* изашло је са понудом о изради 50 авиона друге серије. Таква понуда је за Команду ваздухопловства деловала нереално, пре свега због отежане набавке производних материјала, но ипак је пристала на израду 25 авиона друге серије.²⁴² Званичан уговор између фабрике и Комнде ваздухопловства није потписан, али је фабрика на сопствени ризик почела производњу појединих делова за другу серију од 25 авиона.²⁴³

Убрзо након што је пристигло свих дванаест авиона, прве серије заступник команданта ваздухопловства, бригадни генерал Боривоје Марковић је 8. јула 1940. године издао наредбу о наоружавању 51. ловачког пука авионима *ИК-3*. Авиони су распоређени тако да је прва половина постала саставни део 161. ескадриле, а друга половина део 162. ескадриле.²⁴⁴ До почетка Априлског рата пилоти 51. бригаде успели су потпуно да овладају маневарско летење новим апаратом. Авион *ИК-3* је у фиктивним борбама у потпуности могао да парира, али и да буде у предности у односу на немачки авион *Ме-19*. Пре пробног лета прототипа *ИК-3*, фабрика авиона *Рогожарски* је тражила осигурање за свој нови авион. Осигуравање је био сигнал да се алармира немачка обавештајна служба.²⁴⁵ Након првих пробних летова и одличних перформанси које је *ИК-3* показао, немачка служба је била још заинтересованија. Ради прибављања подробнијих информација о самом авиону, 1940. године организована је шпијунска операција.²⁴⁶ Немачки ваздухопловни аташе у сарадњи са наставницом страних језика је успео да ступи у контакт са младим ваздухопловцем који је код поменуте наставнице учио језике. Зближивши се са овим младићем, немачки аташе је између осталог покушао да сазна и планове за *ИК-3*. Увидевши намере свог познаника, ваздухопловац се обратио надлежнима, који су осујетили немачке планове и ухасили немачког ваздухопловног аташеа, Шилера.²⁴⁷

²⁴¹ Исто.

²⁴² Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.158.

²⁴³ Небојша Ђокић, Бранко Надовеза, *Одбранбена привреда Краљевине Југославије*, Београд, 2014, стр.191.

²⁴⁴ Марио Хреља, *Затисник аеропланског квара*, Београд 2020, стр 23.

²⁴⁵ Петар Боснић „Операција Шилер, Рат шпијуна за ИК-3“, *Аеромагазин* бр, 12. <https://www.aeromagazin.rs/arhiva/aero12/c20.htm> (1.8.2021.)

²⁴⁶ „Рогожарски ИК-3“, *Аеромагазин* бр. 84, Београд 2010.

²⁴⁷ Петар Боснић, „Операција Шилер, Рат шпијуна за ИК-3“, *Аеромагазин* бр, 12. <https://www.aeromagazin.rs/arhiva/aero12/c20.htm> (1.8,2021..)

У тренутку немачког напада на Југославију, шест авиона *ИК-3* било је у функцији и спремно за употребу. Капетан Сава Пољанац је у свом *ИК-3* авиону успео да обори два немачка авиона, али је приликом слетања био нападнут, немачке гранате оштетиле су авион и раниле пилота. Сличне борбе водили су и остали пилоти авиона *ИК-3*. Тројица пилота су након летова за одбрану Београда успела да слете на помоћно летиште у непосредној близини Великих Радинаца у Срему. Услед приближавања немачких трупа, посада која се се приземљила у Великим Радинцима је одлучила да спали своје авионе.²⁴⁸

Производња од 1941. до 1944. године

Опасност од ратног сукоба поспешео је производњу наоружања, међутим, избијање Другог светског рата имало је двојако дејство на производњу наоружања. Са једне стране због извесности рата у самој Југославији склапано је све више послова. Са друге стране почетак рата умногоме успорио је производњу, која је зависила од увозних сировина. Земље захваћене ратом обуставиле су извоз сировина и ратних материјала и преусмерили их ка својој индустрији. То је био разлог кашњења многих испорука. Договорена серије од четири хидроплана *СИМ XII* никада није ни достављена Команди морнарице због кашњења пловака наручених из иностранства.²⁴⁹ Упркос инсистирањима владе Милана Стојадиновића да домаћа индустрија не сме зависити од сировина из иностранства, авиоиндустрија због своје комплексности није могла све своје потребе да задовољи набавком материјала са домаћег тржишта.²⁵⁰ Иако се у ондашњој штампи инсистирало да је производња фабрике базирана на „материјалима који се могу набавити у земљи“, заправо је велики број сировина набављан из иностранства.²⁵¹ У аероплане и хидроплане фабрике *Рогожарски* су уграђивани мотори произведени у француској компанији Гном Рон, шпанској фабрици Хиспано Суиза, немачкој фабрици Аргус и чешкој фабрици Валтер.²⁵² Пловци за хидроплане фабрике *Рогожарски* стизали су из Канаде.²⁵³ Поред мотора, фабрика је из иностранства набављала и сировине и делове за израду авиона.

²⁴⁸ Чедомир Јанић, Из историје ваздухопловства. Изненађење ИК-3.

<http://www.planeta.rs/14/8aeronautika.htm>, (27. 8.2020.)

²⁴⁹ Небојша Ђокић, Бранко Надовеза, *Одбранбена привреда Краљевине Југославије*, Београд, 2014, стр.168

²⁵⁰ „Привредни план др. Милана Стојадиновића ствара основе народног благостања,“ *Наша привредна политика* број 5, 1938, стр. 23.

²⁵¹ АЈ,38-362-512, „Фабрика аероплана Рогожарски А.Д. и њена делатност“ *Политика*, 13. мај 1938.

²⁵² „Стварање школских и прелазних авиона домаће израде“ *Ваздухопловни гласник*, јун 1938, стр.63-78.

²⁵³ Небојша Ђокић, Бранко Надовеза, *Одбранбена привреда Краљевине Југославије*, Београд, 2014, стр.168.

Фабрика је набављала гуме и платна из Француске, металне елисе из Немачке, хладњаке из Мађарске, алуминијумске и челичне плочице и цеви из Аустрије. Роба је током периода од 1932. до 1939. подједнако набављана из Француске, Немачке, Аустрије и Мађарске,²⁵⁴ што потврђује да је главни критеријум приликом набавке био квалитет, цена, брзина испоруке, а не политичко опредељење или спољнополитички курс.²⁵⁵ Поједини делови чија је испорука или били отказана или одложена замењени су адекватним деловима домаће конструкције, али израда домаћих делова није убрзала већ договорене испоруке.²⁵⁶

Упркос потешкоћама у производњи интензивна сарадња између Ваздухопловства војске и фабрике се наставила и почетком 1941. године. Фебруара 1941. године фабрика је примила последњу поруџбину, коју је требало да изради у наредних шест месеци.²⁵⁷ Међутим, немачки напад на Југославију обуставио је сву договорену производњу и испоруку. У тренутку напада у фабрици *Рогожарски* налазило се десетине авиона који су чекали преправку или адаптацију. Окупационе власти извршиле су заплону фабричке имовине, међу заплењеним авионима било је 8 авиона *P-100*²⁵⁸ и 11 авиона *П.В.Т.*²⁵⁹ У тренутку напада у фабрици је израђивано неколико серија различитих типова авиона. Израђивана је пета серија од 15 авиона *П.В.Т.*²⁶⁰ и трећа серија авиона *СИМ XII*. Након преузимања контроле над фабриком у фабрици је настављена производња, у јуну 1941. фабрика је изашла са понудом о продаји 18 авиона *СИМ XIV* са моторима Аргус. Фабрика је авионе требало да испоручи за 6 месеци, али се није нашао купац међу земљама савезницима Немачке.²⁶¹ Подаци о производњи током окупације нажалост нису сачувани. За сада је познато да су у фабрици преправљани авиони и да су се у фабрици израђивали уређаји за бацање бомби код авиона типа *ДО-217*.²⁶²

²⁵⁴ АЈ,65-865-164 и АЈ,64-872.1651- Преглед уговора које је *Прва српска фабрика аероплана Живојин Рогожарски* достављала Министарству трговине и индустрије.

²⁵⁵ Ранка Гашић, „Београдска политичка и војна елита у светлу немачких и британских извора пред Други светски рат“, *Историја 20. века*, број 1, Београд 2006, стр. 77

²⁵⁶ Небојша Ђокић, Бранко Надовеза, *Одбранбена привреда Краљевине Југославије*, Београд, 2014, стр.169.

²⁵⁷ Небојша Ђокић, Бранко Надовеза, *Одбранбена привреда Краљевине Југославије*, Београд, 2014, стр. 170.

²⁵⁸ *Исто*, стр.178.

²⁵⁹ *Исто*, стр.176.

²⁶⁰ *Исто*, стр.174.

²⁶¹ *Исто*, стр.172.

²⁶² Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр.204.

Након завршетка рата одлуком Министарства индустрије од 16. септембра 1946, фабрици је промењена намена и у њој више нису произвођени авиони.²⁶³ Фабрика *Рогожарски* постојала је двадесет две године. Фабрички капацитети, број запослених и број произведених авиона пропорционално је растао са бројем година постојања фабрике. Годинама се усложњавала и технички унапређивала фабричка производња. На производњу фабрике утицало је више фактора. Пре свега потребе Команде ваздухопловства, највећег послодавца домаћих фабрика. Утицај су имали велики инострани произвођачи авиона, који су постављали ваздухопловне стандарде. За двадесет две године постојања у фабрици *Рогожарски* је произведено: 15 прототипова, 216 авиона домаће израде и 55 авиона рађених према страниј лиценци. Укупно је произведено 286 авиона.²⁶⁴

²⁶³ ИАБ, ФV-12-1928, Решење Министарства индустрије,, 16. септембар 1946.

²⁶⁴ Подаци са изложбе *Ваздухопловна индустрија*, Музеј ваздухопловства.

Радници фабрике *Рогожарски*

Привреда Краљевине СХС је по завршетку Првог светског рата пролазила кроз фазу послератног успона. Индустрија, носећа грана привреде се у годинама после рата најбрже развијала.²⁶⁵ У периоду од 1918. до 1923. раст инвестиција у индустрији је износио 5,2% годишње.²⁶⁶ Нагли развој индустријске производње довео је до повећања броја радника, чији је положај у великој мери био недефинисан. Сетом закона донетих током 1921. и 1922. регулисана су права радника.²⁶⁷ Ово модерно радничко законодавство донето је по препорукама Муђународних конференција рада одржаних 1919. године у Вашингтону и 1920. године у Женеви.²⁶⁸ Међутим, подмиривање егзистенцијалних потреба, питање радног времена и услова рада остали су нерешени.

У индустрији и занатству је према резултатима пописа из 1931. године, радило 717.000 људи, односно 10,73% радно активног становништва.²⁶⁹ Три четвртине становништва Београда чинили су радници, надничари и издржавана лица која су живела од радничких плата.²⁷⁰ Иако доминантна у Београду, радничка класа није била политички јединствена јер су радници припадали различитим социјалним и друштвеним структурама. Кохезивни фактор који је спајао раднике било је опште незадовољство условима рада и висином зарада. Зато су штрајкови, као један вид радничке борбе током двадесетих и у првој половини тридесетих имали пре свега економски карактер. У Југославији је у периоду од 1921. до 1926. одржано 1069 штајкова, који су имали за циљ повећање плата.²⁷¹ У другој половини тридесетих број штрајкова је порастао за 2 до 3 пута, а карактер радничке побуне је измењен.²⁷² Опасност од новог ратног сукоба, страх од ширења фашистичких

²⁶⁵ *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974, стр.217.

²⁶⁶ Драган Алексић, *Држава и привреда у Краљевини СХС*, Београд, 2010, стр.46.

²⁶⁷ Милица Миленковић, „Радничко законодавство и радничке социјалне институције у Југославији 1918.1941“ *Токови историје*, 1999, стр.107.

²⁶⁸ „Founding of the ILO“,

<<https://libguides.ilo.org/c.php?g=657806&p=4636553>>, (26. avgust 2021.).

²⁶⁹ Коста Николић, „Радници у грађанском друштву Краљевине СХС/Југославије (1921-31)“ *Годишњак за друштвену историју*, св.1(1994), стр.67

²⁷⁰ *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974, стр.245.

²⁷¹ Коста Николић, „Радници у грађанском друштву Краљевине СХС/Југославије (1921-31)“ *Годишњак за друштвену историју*, св.1(1994), стр.

²⁷² *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974, стр.295.

идеја извео је раднике широм Европе на улице.²⁷³ У Краљевини Југославији радници и студенти предвођени члановима Комунистичке партије су на улицама Београда у више наврата изражавали незадовољство због политике приближавања Немачкој. Велике антифашистичке демонстрације организоване су поводом посете немачког министра иностраних послова, Нојрата, Београду.²⁷⁴ Последњи у низу великих штрајкова пред Други светски рат избио је у фабрици *Рогожарски*.

Радници Прве српске фабрике авиоплана Живојин Рогожарски (1924-1934)

Након оснивања, 1924. године, у фабрици *Рогожарски* је радило 17 мајстора.²⁷⁵ Подаци о стручној спреми радника, њиховим квалификацијама и надлежностима нажалост нису сачувани. Засигурно знамо да су у фабрици радили радници који нису имали везе са ваздухопловном индустријом јер је авиоиндустрија била нова индустријска грана. Производњу у новооснованој фабрици је предводио, власник фабрике, Живојин Рогожарски. Иако столар по занимању, Живојин Рогожарски је током свог боравка у Бечу, радећи у фабрици авиона *Лојд* стекао знања о конструисању и изради авиона.²⁷⁶ Овакав колектив је успео да за годину дана Команди ваздухопловства испоручи десет авиона.²⁷⁷ Команда ваздухопловства задовољна авионима произведеним у фабрици *Рогожарски*, интензивирала је сарадњу. Пораст производње довео је до повећања броја радника, тако је 1926. године фабрика запошљавала 45 радника,²⁷⁸ док је тек основана фабрика *Змај* 1927. године запошљавала 40 радника.²⁷⁹ Да су фабрике биле скромних производних капацитета, најбоље се види када се упореде са другим фабрикама. Док су *Рогожарски* и *Змај* заједно запошљавале 85 радника, *Моравија*, фабрика плетених производа је од 1925. до 1929. запошљавала 400 радника. О положају радника и условима под којима су радили не зна се много. Законом о заштити радника донетом 14. јуна 1922. године утврђена су права радника. Овај закон прописао је осмочасовно радно време за раднике у индустријским и

²⁷³ Beverli J. Silver, *Workers movement and globalization since 1870*, The Johns Hopkins University 2003, стр.144.

²⁷⁴ Милан Ванку, *Мала Антанта 1920-1938*, Ужице 1969, стр.182.

²⁷⁵ „Београд почиње израђивати авијоне“ *Време*, 4. септембар 1924. стр.4

²⁷⁶ *Исто*, стр.141.

²⁷⁷ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр. 124.

²⁷⁸ „Наша национална аеронутича индустрија Живојин Рогожарски“ *Време*, 30. децембар 1926. стр.4.

²⁷⁹ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.36

рударским постројењима.²⁸⁰ Такође, Законом о осигурању радника предвиђано је осигурање свих мануелних и интелектуалних радника у болести несрећним случајевима на раду, изнемоглости старости и смрти.²⁸¹ Примену ових прописа контролисале су специјалне државне установе, инспекције рада.²⁸² Иако се индустрија развијала, запослени у индустрији нису имали корист од тога. Наднице радника су биле мале и нису пратле инфлаторне тенденције.²⁸³ Радник је дневно у периоду од 1924. до 1929. зарађивао између 22,21 и 26,32 динара дневно.²⁸⁴ Ситуација се додатно погоршала избијањем светске економске кризе. На почетку кризе радничке наднице остале су на истом нивоу, док су цене животних намирница падале. Након што је криза захватила и индустрију, наднице су пропорционално брже падале од цене намирница. Од 1930. до 1933. наднице су пале за 24, 28%, док су цене пале за 18,61%.²⁸⁵ У периоду кризе домаћа авиоиндустрија остала је без посла.²⁸⁶ Фабрика *Рогожарски* је због задужености 1933. године била пред стечајем. Такође, сви радници су отпуштени. Фабрика је у тренутку претаварања фабрике у акционарско друштво имала једног запосленог.²⁸⁷

У бројним одељењима која су сачињавала фабрику радили су радници различитих профила. Са усложњавањем производње расла је потреба за квалификаном радном снагом. Поред неквалификованих радника који су обављали физичке послове, фабрика је запошљавала квалификоване мајсторе: столаре, браваре, лимаре, монтере, лакере.²⁸⁸ Процес производње надгледали су и усмеравали фабрички инжењери, а о значају инжењера у процесу производње говори и њихов број, преко 300 инжењара радило је у шест ваздухопловних фабрика.²⁸⁹ Квалитет произведених прототипова проверавали су фабрички пилоти. Фабрички пилоти се у доступној литератури први пут помињу 1930. године, претпоставља се да фабрика раније и није запошљавала пилоте. За фабрику су

²⁸⁰ Милица Миленковић, Радничко законодавство и радничке социјалне институције у Југославији 1918.1941“ *Токови историје*, 1999, стр.113.

²⁸¹ *Исто*, стр 114.

²⁸² *Исто*, стр.112.

²⁸³ Босиљка Јањатовић, *Синдикални покрет у Југославији до 1941*. Загреб 1984, стр 26.

²⁸⁴ *Статистички годишњак*, Београд 1989. стр.74

²⁸⁵ *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974, стр.245.

²⁸⁶ Бојан Димитријевић, Монополистичке амбиције и „кашњење“ у производњи ваздухопловне индустрије у Краљевини Југославији, *Историја 20. века*, број 3. 2012, стр.28.

²⁸⁷ АЈ, 65-1229-2204, Извештај з управног одбора *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски А.Д.* поднет I збору акционара на дан 14. април 1935.

²⁸⁸ АЈ, 108-1-1, Списак радника.

²⁸⁹ Чедомир Јанић, *70 година ваздухопловне индустрије у Југославији 1923-1993*, Београд 1993, стр.11.

радила тројица пилота, капетан Милан Бјелановић, Милош Гагић и Богумил Јеклић.²⁹⁰ Поред техничког у фабрици *Рогожарски* радило је и административно особље. Фабрика је такође запошљавала куваре и пекаре који су бринули о исхрани запослених.²⁹¹ О структури запослених у фабрици такође нема сачуваних података. Претпоставља се да су сви упосленици фабрике *Рогожарски* били држављани Краљевине Југославије, јер је фабричко руководство са поносом и често истицало како су национална фабрика, без иједног страног радника.²⁹² Из једне молбе, коју је фабричко руководство упутило Инспекцији земаљске одбране и инспектору рада сазнајемо да је фабрика упошљавала малолетна лица. Како је за ангажовање малолетних лица била потребна дозвола надлежних органа, фабричко руководство је упутило молбу инспектору рада. Ангажовање „недораслог ученика” правдано је природом посла којим се фабрика бави, а то је „национална одбрана”.²⁹³ Фабрика *Рогожарски* запошљавала је и жене, које су радиле као чиновнице, али и као раднице у производњи.²⁹⁴

Радници Прве српске фабрике авиоплана Живојин Рогожарски А.Д. (1934-1941)

Након претварања фабрике у акционарско друштво 1934. године, ново руководство је успело да са Командом ваздухопловства договори изараду прототипа авион *П.В.Т* и изараду 10 авиона *Физир ФН*.²⁹⁵ За реализацију ових послова био је наопходан већи број радника, којих у девастираној фабрици није било. У тренутку преузимања фабрике у фабрици је радио један радник. Зато је нова управа током 1934 и 1935. запослила близу 100

²⁹⁰ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.142,173, 177.

²⁹¹ АЈ, 108-1-1, Списак радника.

²⁹² „Наша национална аеронутича индустрија Живојин Рогожарски“ *Време*, 30. децембар 1926. стр.4

²⁹³ АЈ, 65-337-976, Молба упућена Инспекцији земаљске одбране, 27. јул 1939.

²⁹⁴ АЈ, 108-1-1, Списак радника.

²⁹⁵ Бранко Надовеза, Небојша Ђокић, *Одбрамбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2018, стр.173, 144.

радника.²⁹⁶ Команда ваздухопловстава је због потенцијалне ратне опасности била принуђена да предузме обимне ратне припреме, које с подразумевале набавку из иностранства, али и ангажовање домаћих ваздухопловних фабрика. Почетком 1939. године у фабрици је радили 450 радника, због повећаног обима производње фабрика је за три месеца запослила још 150 радника, тако да је до краја 1939. године у фабрици радило 600 радника.²⁹⁷ Раст производње настављен је и почетком наредне године, фабрика је априла 1940. запошљавала 900 радника.²⁹⁸ Фабрика *Икарус*, која је имала веће производне капацитете у истом периоду је запошљавала 2000 радника.²⁹⁹ Фабрика *Рогожарски* је константно имала дефицитан број радника. О мањку особља сведоче нам огласи за посао које је фабрика расписивала у ондашњој



Слика 6: Оглас у новинама



Слика 7: Оглас у новинама

штампи готово на недељном нивоу. За рад у фабрици били су потребни радници различитих профила: бравари, лимари, стругари, лакери, монтери.³⁰⁰

Услови у којима су радници фабрике *Рогожарски* радили данас нам нису довољно су познати. О стању у фабрици и условима рада нешто више можемо сазнати из писања ондашње штампе. У *Годишњаку југословенског ваздухопловства* овако је описана атмосфера у фабрици: „Најмодернији уређаји у радионицама, одлични хигијенски услови, добре награде и поступање стварају атмосферу код испробаног и првокласног стручног особља да се са љубављу и вољом предаје свом послу.”³⁰¹ Међутим, писање гласила Команде ваздухопловства није било потпуно у складу са стварним збивањима у фабрици.

Висина надница и награда које се помињу у писању *Годишњаку југословенског ваздухопловства*, а које су исплаћиване у фабрици *Рогожарски* данас нам нажалост нису

²⁹⁶ АЈ, 65-1229-2204, Извештај з управног одбора Прве српске фабрике авиоплана Живојин Рогожарски А.Д. поднет I збору акционара на дан 14. април 1935.

²⁹⁷ ИАБ, 1451/МГ-ХVI-191, Штрајк аеронаутичких радника у Београду 1940 године.

²⁹⁸ Богумил Хрбак, Драгица Лазаревић, *Штрајк аеронаутичких радника у Београду и Земуну 1940.године*, Београд 1960, стр. 16.

²⁹⁹ Никола Жутић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр.150.

³⁰⁰ *Време*, 6. мај 1940. стр.8.

³⁰¹ „Фабрика *Рогожарски* А.Д. и њена делатност“ *Годишњак југословенског ваздухопловства*, 1938, стр.4.

познати. Позната је зато висина просечне наднице радника запослених у индустрији, па можемо претпоставити да због конкурентности на тржишту наднице запослених нису биле драстично различите од државног просека. Просечан радник запослен у индустрији 1938. године примао је месечну плату у износу од 778 динара, док је вредност трошкова живота неожењеног мушкарца исте године била 712 динара. Запослени у индустрији је дакле могао својим месечним примањима да покрије животне трошкове. Међутим, трошкови живота радника са породицом³⁰² 1938. године били су 1826 динара, стога, радник запослен у индустрији својом месечном платом није могао да покрије основне животне трошкове себе и своје породице. Пораст производње током 1939. утицао је на раст плата чија је висина код радника запослених у индустрији износила 836 динара. Цене нису остале исте, због почетка рата дошло је до скока цена, тако да је висина месечних трошкова радника без породице износила 782 динара, док је раднику са породицом за подмирење месечних трошкова требало 2021 динар. Разлика у зарадама радника запослених у индустрији и оних који су радили у трговини била је велика, радник запослен у трговини је за месец дана током 1939. године могао да заради готово дупло више од радника запосленог у индустрији.³⁰³ Незадовољни својим полагањем који је додатно урушен због расата цена, радници свих аеронаутичких предузећа, осим радника фабрике *Рогожарски* тражили су повећање надница и плата односно додатак на скупоћу. Реакција радника фабрике *Рогожарски* је изостала јер за разлику од осталих предузећа радници нису били синдикално организовани.³⁰⁴

У пролеће 1939. године од 450 радника запослених у фабрици свега је 150 било организовано у УРСС-овим³⁰⁵ синдикатима. Синдикално активни радници нису припадали јединственом синдикату, већ синдикатима уско везаним за њихову професију. Због природе предузећа веома ретко је била у Савезу металца, мада је део запослених припадао и Савезу дрводељаца. За разлику од других аеронаутичких предузећа у фабрици

³⁰² Муж, жена која не ради и два детета.

³⁰³ *Статистички годишњак, Југославија 1918-1988*, Београд 1989, стр 74,75.

³⁰⁴ Богумил Хрбак, Драгица Лазаревић, *Штрајк аеронаутичких радника у Београду и Земуну 1940. године*, Београд 1960, стр.31.

³⁰⁵ Уједињени раднички синдикални савез је синдикална организација основана 1925. године. Ова организација окупљала је синдикате разних струка (Савез металца, железничких радника, дрводељаца, грађевинских радника, итд.) Међу члановима овог удружања делили су се на чланове и симпатизере комунистичке партије и социјалдемократе. Након серије штрајкова 1940. године организација је забрањена – Босиљка Јањатовић, *Синдикални покрет у Југославији до 1941. год* Загреб 1984, стр. 44

Рогожарски није постојала развијена комунистичка организација, 1939. године у фабрици је радио само један комуниста, извесни друг Љуба Здравковић. Велика примања радника током 1939. године била су одлична прилика за стварање јаке партијске организације у фабрици *Рогожарски*. Зато је руководство партије поручило „да сви они људи који имају прилику за то, неопходно треба да се запосле код Рогожарског.“³⁰⁶ До половине 1939. запослено је 150 радника, од којих је вићина била комунистичке орјентације. Циљ ове партијске организације био је омасовљење и синдикално удруживање свих радника. Око 40 искусних партијских радника запослених у фабрици *Рогожарски* су својим колегама држали предавања. Предавања о положају радника, стању у држави и спољној политици, чуло је 400-500 запослених у фабрици³⁰⁷ Поред комуниста, у фабрици *Рогожарски* деловале су и бивши четници Косте Пећанца окупљени око Пере Дамјановића.³⁰⁸ Да би умањили утицај комуниста власници фабрика *Рогожарски* и *Икарус* су у предузеће доводили бивше четнике који су за управу назирали дешавања у фабрици.³⁰⁹

Након што је у фабрици *Рогожарски* створена јака организација, партија је одлучила да баш радници фабрике *Рогожарски* покрену питање склапања колективних уговора и питање повећање плата. На радничком збору одржаном половином марта 1940. године радници су изабрали шест повереника који ће о захтевима у њихово име преговарати са управом.³¹⁰ Висина надница није била једина тачка око које су се спорили управа и радници, у пролеће 1940 између радника и управе избио је нови спор у вези са превозом радника. Наиме, фабрика је 1939. завршила своје постројење у Земуну, па је управа је решила да због пуштања у погон овог постројења у земунску филијалу пребаци 200 радника. Међутим, већина запослених у фабрици *Рогожарски* становала је у Београду, па је одлазак на посао у Земун за њих представљао додатни материјални издатак. Незадовољни овом одлуком управе, радници су одлучили да преговарају са управом. Представници радника у преговорима са управом тражили, организован превоз

³⁰⁶ ИАБ, 1451/МГ-ХVI-191,Штрајк аеронаутичких радника у Београду 1940 године.

³⁰⁷ Богумил Хрбак, Драгица Лазаревић, *Штрајк аеронаутичких радника у Београду и Земуну 1940.године*, Београд 1960, стр. 24-27.

³⁰⁸ ИАБ, 1451/МГ-ХVI-191,Штрајк аеронаутичких радника у Београду 1940 године

³⁰⁹ Богумил Хрбак, Драгица Лазаревић, *Штрајк аеронаутичких радника у Београду и Земуну 1940.године*, Београд 1960, стр. 29.

³¹⁰ Изабрани су(Сима трива, Жељко Влатковић,Живко Соле, Јоца Липша и још двојица)- Исто, стр.33.

од фабрике у Кнез Даниловој до земунске филијале. Такође, тражили су да време путовања од фабрике до фабрике буде урачунато у плаћено радно време.³¹¹ Преговори између радничких повереника и управе вођени су у просторијама Савеза металаца, а разговорима је посредовала инспекција рада. Преговори су се одужили и трајали су две недеље јер је управа тврдила да изабрани повереници нису изабрани на законит начин. Управа се бранила речима: „*Рогожарски* је војно предузеће и војска се не може сложити да у фабрици постоје повереници.“ Да би прекинула спор са радницима, управа предузећа је одлучила да отпусти радничке поверенике и још тројицу посебно политички активних радника. Отпуштени радници, отишли су да уложе жалбу Инспекцији рада, међутим у инспекцијским просторијама је дошло до свађе, након које су раднички повереници похапшени.³¹² Преостали радници у знак протеста због хапшења својих колега, 1. априла 1940. године обуставили су производњу. У спору између радника и руководства посредовао је државни инспектор за рад, спор је решен пуштањем радника из притвора повлачењем отказа, руководство је такође пристало да обезбеди превозрадницима.³¹³



Слика 8:Илустрација штрајка у новинама

Првоаприлски штрајк међутим није био једини пут када су радници у фабрици *Рогожарски* обуставили производњу. Већину података о штрајку добијамо из литературе настале у периоду социјалистичке Југославије у којој се наглашава улога радничког покрета и Комунистичке партије. Неколико дана после обуставе рада, преговори између управе и повереника су настављени, међутим и ови преговори су завршени хапшењем радничких представника. Након поновног хапшења месни комитет КПЈ за град Београд је

³¹¹ ИАБ, 1451/МГ-ХVI-191, Штрајк аеронаутичких радника у Београду 1940 године.

³¹² Богумил Хрбак, Драгица Лазаревић, *Штрајк аеронаутичких радника у Београду и Земуну 1940. године*, Београд 1960, стр. 34-35.

³¹³ „Једнодневни штрај радника у фабрици аероплана Рогожарски, Политика, 2. април 1940. стр. 15.

одлучио да се приступи организацији масовног протесног штрајка у који ће овог пута бити укључена сва аеронаутичка предузећа. Преко разгранате мреже својих чланова и симпатизера договорено је да до штрајка дође 15. априла 1940. године.³¹⁴ Три ударца чекићем у гвоздену полуку означила су почетак обуставе рада у фабрици *Рогожарски*.³¹⁵ Поред фабрике *Рогожарски* истог дана у штрајк су ступили радници *Индустрије Мотора* у *Раковици*, запослени у предузећима *Микрон* и *Нестор*.

Након што је целокупна производња фабрике *Рогожарски* стала 15. априла у 9 часова, фабричко постројење је одмах окружила жандармерија, у фабричко двориште је ушло двадесет агената Управе града. Бојећи се да не дође до хапшења радника, вође штрајка³¹⁶ блокирала су сва врата алатима и машинама.. Неколицина високих радника је изашла пред полицију, направивши тако живи зид иза кога је скривајући се, члан партије Радивоје Дакић декламовао: „Ми рад нећемо наставити док се не удовољи нашим захтевима, скидамо са себе одговорност за оно што ће се десити у фабрици у случају да дође до сукоба између радника и полиције. Ми тражимо да се наши другови пуне из затвора и да се полиција повуче из фабрике.“ Међу опкољеним радницима био је шеф фабрикације, инжењер Радојковић који је био нека врста таоца, али и посредника између радника и полиције. Он је у договору са полицијом радницима обећао да се могу мирно разићи кућама. Радници су се мирно напустили фабричко постројење, али се касније истог дана радници поново састали. Радничком збору је присуствовало више од 1000 радника, на збору је договорен даљи ток штрајка. Централно тело штрајка је био међуфабрички штрајкачки одбор,³¹⁷ који је директно био повезан са Месним комитетом Партије, док је свака фабрика имала свој штрајкачки одбор који је на терену спроводио одлуке Партије и међуфабричког одбора. Пред међуфабричким штрајкачким одбором су била два задатка, онемогућити рад предузећа и обезбедити материјалну помоћ штрајкачима.³¹⁸ Фабрички

³¹⁴ Богумил Хрбак, Драгица Лазаревић, *Штрајк аеронаутичких радника у Београду и Земуну 1940.године*, Београд 1960, стр.37.

³¹⁵ „Последњи велики штрајк“, *Политикин забавник*, 11. април 1959.

³¹⁶ Живко Соле, Радивоје Дакић, Ђорђе Балаћ и Жељко Влатковић- организатори штрајка у фабрици *Рогожарски*.

³¹⁷ Међуфабрички штрајкачки одбор чинили су: Радивоје Дакић из фабрике *Рогожарски*, Давид Пајић из *Нестора*, Ђорђе Бошковић из *Змаја*, по један делегат из свих осталих ваздухопловних фабрика. Колектив *Икаруса* није био заступљен је они нису учествовали у штрајку.

³¹⁸ Богумил Хрбак, Драгица Лазаревић, *Штрајк аеронаутичких радника у Београду и Земуну 1940.године*, Београд 1960, стр. 54

штрајкачки одбор фабрике *Рогожарски* поделио је штрајкачима око 180.000 динара. Преко 200 радника фабрике *Рогожарски* живело је и хранило се у кућама чланова и симпатизера Партије. Активно учешће у штрајку поред 650 од 950 радника *Рогожарског*, узели су и студенти. Већ седмог дана штрајка у Општој студентској мензи почела је припрема хране за штрајкаче. Солидарност са запосленима у аеронаутичким предузећима показали су и пекари, који су штрајкачима и њиховим породицама давали бесплатан хлеб.³¹⁹

Први преговори између међуфабричког штрајкачког одбора и власника предузећа у штрајку отпочели су седамнаест дана након избијања штрајка. Међуфабрички штрајкачки одбор је 3. маја 1940. године управама фабрика упутио допис ради преговора за окончање штрајка. Међутим, одговор власника фабрика је изостао. Месец дана од избијања штрајка шеф Инспекције рада, П. Јокић, позвао је штрајкаче на преговоре. Штрајкачки одбор се бојао да су преговори на који су позвани само замка и да ће сви приликом доласка на преговоре бити похапшени. Да би их колеге заштитиле од потенцијалног хапшења, неповерљиви штрајкачки одбор тражио да обе стране буду позване на преговоре преко новина.³²⁰ Све до половине маја ни у једном од дневних листова није било помена штрајка у коме је учествовало неколико хиљада радника. Претпоставља се да је разлог томе жеља надлежних да се о штрајку зна што мање, не били се спречио сваки вид солидарности са радницима у штрајку. Тек 17. маја, *Политика* је у кратком тексту известила да се навршило месец дана од обуставе рада у београдским аеронаутичким предузећима.³²¹ Након тога на захтев штрајкача, а по налогу инспектора Јокића, *Политика* је 24. маја објавила позив на преговоре. Раднички представницу су 27. маја позвани у Инспекцију рада на договор око прекида штрајка.³²² Делегација од четири члана отишла је на преговоре, међутим након преговора, један од четворице представника је ухапшен. Преостали преговарачи протествовали су код инспектора Јокића, међутим добили су одговор да Управа града преузима надлежност над свим питањима везаним за штрајк. Два дана касније, у знак протеста због хапшења свог представника међуфабрички одбор је организовао велике демонстације. Неколико хиљада радника је тог 29. маја демонстрирало на Теразијама. Полиција је покушала да разбије радничке демонстрације, а

³¹⁹ Исто, стр.55-56

³²⁰ Исто, стр. 66.

³²¹ „Већ месец дана обуставе радау београдским аеронаутичким предузећима“ *Политика*, 17. мај 1940. стр.10.

³²² „Пред окончање штрајка у аеронаутичким предузећима“ *Политика*, 24. мај 1940. стр. 15.

неколицина организатора је и ухапшена.³²³ Сурово опхођење према радницима у штрајку променио је карактер демонстрација, првобитни протест за бољи положај радника прерастао је у демонстрације против режима. Не би ли спречила још веће изливе незадовољства на улицама Београда, власт је позвала на мобилизацију све мушке штрајкаче без разлике. Више од 1500 радника је мобилисано и упућено на рад у разне делове Југославије.³²⁴

Почетком јула мобилисини радници су се вратили у Београд. Штрајк који је тада већ трајао непуна три месеца је материјално и психички исцрпео штрајкаче и њихове породице. Због све чешћих напада полиције којима су були изложени сви учесници у штрајку, осамдесетог дана штрајка међуфабрички одбор је одлучио да прекине штрајк.³²⁵ Радници су се почетком јула 1940. године вратили на посао под истим условима који су важили и пре штрајка, руководиоци фабрика одбили су да на посао врате предводнике радничке побуне. Борба радника била је узалудна, фабрике су након три месеца обуставе рада наставиле са радом под истим условима.

Радници Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски (1941-1945)

Тромесечним штрајком из 1940. године није престала борба запослених у фабрици *Рогожарски*. Мала новчана примања радника и немогућност да се изборе за већа, нагнала су раднике на други вид борбе. Запослени у фабрици *Рогожарски* су међу собом одабрали двадесет радника који су их представљали у преговорима са министром војним Петром Пешићем и председником владе Драгишом Цветковићем. У преговорима отпочетим почетком 1941. године, радници су захтевали задругу која ће бити под контролом радника фабрике и преко које ће запослени моћи да набављају намирнице по приступачнијим ценама.³²⁶ Парадоксално је да се управо радничка борба за боља примања и пристојније услове рада дешава у тренуцима најбољег пословања фабрике *Рогожарски*. Управа фабрике је већи део финансијске добити улагала у проширење просторних капацитета и у само производњу, док су радницима исплаћиване минималне наднице.

³²³ Богумил Хрбак, Драгица Лазаревић, *Штрајк аеронаутичких радника у Београду и Земуну 1940. године*, Београд 1960, стр. 79.

³²⁴ Исто, стр 82-88.

³²⁵ Исто, стр. 116.

³²⁶ „Састанак радника фабрике Рогожарски“, *Време*, 20. јануар 1941. стр. 4

Борба радника, али и целокупан друштвени и социјални живот нагло је прекинут немачким освајање Београда 12. апила 1941. године.³²⁷ Окупациона власт је у другој половини маја преузела сву управу над фабриком *Рогожарски*, тачан број запослених у тренутку стављања фабрике под контролу окупационих власти остао је непознат. Године 1942. у фабрици *Рогожарски* 447 радника, од тога 105 бравара, 155 машинских радника и 187 надничара. Међу наведеним радницима није било инжињера, претпоставља се да није било потребе за запошљавањем висококвалификованог кадра, јер се фабрика за време окупације није бавила сложеном делатношћу производње авиона.³²⁸ Већина, односно 380 радника, свој радни однос у фабрици *Рогожарски* је започела те 1942. године. Осталих 67 радника запошљено је раније. На основу овог списка не можемо са сигурношћу рећи колико је радника радило фабрици 1941. године, али можемо рећи да их је најмање било запошљено 67. Претпоставља се да је тај број радника био знатно већи, то потврђује и потреба за упошљавањем нових 380 радника током 1942. године. Притом фабрика под окупационим властима није ширила своје капацитете, већ је напротив отежано пословала због разарања која је претрпела током немачког бомбардовања.³²⁹ На једној радничкој паролу из 1941. године са којом су радници изашли пред државне власти наводило се како у фабрици ради 400 радника.³³⁰ Број од 400 запослених током 1941. године делује као вероватан, такође постоји велика могућност да је велики број од тих 400 радника напустио посао након стављања фабрике под контролу окупационих власти. Према извештају Војнопривредног штаба за Југоисток ситуација са радном снагом у првим месецима окупације је била задовољавајућа.³³¹ Међутим, проглашењем устанка против окупационих власти 22. јуна 1941. године велики број радника комунистичке оријентације прикључио се устанку.³³² Такође, радници су масовно напустили фабрике под контролом окупационих власти бојећи се одмазде устаника, али и због тешке ситуације у градовима. Због несташице основних животних потрепштина све већи број радника напустио је посао и

³²⁷ Мухарем Кресо, *Њемачка окупациона управа у Београду 1941-1944*, Београд 1979, стр. 37-39.

³²⁸ Музеј ваздухопловства, Сурчин, Списак радника *Прве српске фабрике аероплана Живојин Рогожарски* 1942.

³²⁹ Никола Жугић, *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд, 2004, стр. 163.

³³⁰ „Састанак радника фабрике Рогожарски, *Време*, 20. јануар 1941. стр.4.

³³¹ Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр.325.

³³² Бранко Петрановић, *Историја Југославије 1918-1978*, Београд 1981, стр. 220.

одлазио на село.³³³ Отпор према окупационим властима међу запосленим у ваздухопловним фабрикама постао је већи након што су Немци октобра 1941. године стрељали више од 500 радника Државне фабрике авиона у Краљеву.³³⁴ Запослени у домаћим фабрикама су на све начине покушавали да саботирају производњу. Поред пролонгирања времена потребног за поправку, једна од основних метода у фабрикама авиоиндустрије је било убацивање песка у резервоаре авиона. По броју и разноврсности акција против окупационих власти посебно су се истицали запослени у *Икарусу*, радници су производили четворокраке и трокраке клинце, такозване јежеве које су бацали по друму и тако уништавали гуме немачких аутомобила.³³⁵ Да би спречиле саботажу производње, окупациона управа је у фабрике под својом контролом запошљавала такозване раднике шпијуне, који су инфилтрирани међу раднике, управу извештавали о деловању и намерама запослених. Извештаје о запосленима у фабрици *Рогожарски* је окупационим властима једно време предавао Миодраг Цветић, који је у фабрици радио као столар. Међутим, како су се Цветићеви извештаји у два наврата испоставили као нетачни, сам Цветић је ухапшен и послат у концентрациони логор на Бањици.³³⁶ Свог агента окупационе власти имале су и у фабрици *Икарус*, извесни Зурковић обавештавао је окупационе власти о намерама запослених све до маја 1942. године, када су тројица Икарусових радника извршила атентат на Зурковића.³³⁷ Известан број чланова и симпатизера наставио је да ради у фабрици *Рогожарски*, па је фабрика и након окупације остала је предузеће са развијеном партијском организацијом.³³⁸ Специјална полиција која је имала задатак сузбијања комунистичке акције и пропаганде, посебно је мотрила на запослене у *Рогожарском*, који су полицији били познати од великог штрајка 1940. године. Десетине радника запослених у фабрици *Рогожарски*, привођено је и саслушавано под сумњом да су чланови КПЈ. За већину оптужених није било доказа да имају било какве везе са комунистима, док је неколицина радника проглашена кривим и затворена у бањички логор.³³⁹

³³³ Драган Алексић, *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002, стр.326.

³³⁴ Чедомир Јанић, *70 година ваздухопловне индустрије у Југославији 1923-1992*, Београд 1993, стр.11.

³³⁵ *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974, стр. 518.

³³⁶ ИАБ, Одељење специјалне полиције, IV-Q-30/58, Решење о хапшењу, 20. мај 1943. године.

³³⁷ *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974, стр. 537.

³³⁸ *Исто*, стр. 512.

³³⁹ ИАБ, Одељење специјалне полиције, Саслушања ухапшених.

Положај запослених у авиоиндустрији додатно се погоршао за време окупације. Индустијска политика окупационих власти била је утемељена на искоришћавању јефтине и неквалификоване радне снаге.³⁴⁰ Радник запослен у металској индустрији је у зависности од врсте посла дневно је примао од 80 до 160 динара. Док је необучени радник зарађивао између 64 и 96 динара дневно³⁴¹ Дакле, ако би радник радио 25 дана, месечно би могао да заради између 2000 и 4000 динара, односно 1600 и 2400 динара. Радник запослен у индустрији је 1939. године месечно зарађивао 836 динара.³⁴² Иако је висина наднице порасла, висина наднице није пропорционално расла са ценама. Запослени у индустрији је за своју плату је могао да купи мало тога јер су цене на тржишту током 1941. скочиле за 100-200%, док су цене на на црном тржишту скочиле за 600-700%.³⁴³ Незадовољни својим положајем, немогавши да задовоље своје егзистенцијалне потребе, радници су напуштали фабрике и градове. Да је то био случај и са фабриком *Рогожарски*, потврђују и спискови радника из 1942. и 1944. године који потврђују да је у том раздобљу дошло до скоро потпуне промене колектива. Такође, у односу на 1942. годину дошло је до смањења запослених, године 1944. у фабрици *Рогожарски* радило је 234 радника.³⁴⁴

Није позната судбина радника фабрике *Рогожарски* након одлуке нових власти о пренамени предузећа. До тренутка конфискације и пренамене предузећа, како нас је *Политика* известила половина запослених се након ослобођења вратила у фабрику на посао, док је друга половина радила на обнови земље. Запослени су вршили санацију девастираних фабричких зграда и у делимично очуваним постројењима производили су шрафове.³⁴⁵

Ваздухопловна индустрија је у годинама пред Други светски рат доживљавала процват. Раст производње, донео је власницима велику финансијску добит, док је положај радника упркос развоју ове индустријске гране остао непромењен. Иако су плате у индустрији номинално расле, раст плата није пратио раст трошкова живота. Стална борба за веће

³⁴⁰ Милан Ристовић, *Немачки нови поредак и Југоисточна Европа 1940/41-1944-45*, Београд 2005, стр.199.

³⁴¹ Драган Алексић „Проблем радне снаге у индустрији и рударству у Србији у Другом светском рату“ *Токови историје*, 3/4(1997)стр. 108.

³⁴² *Статистички годишњак*, Југославија 1918-1988, Београд 1989, стр 74

³⁴³ Драган Алексић „Проблем радне снаге у индустрији и рударству у Србији у Другом светском рату“ *Токови историје*, 3/4(1997) стр. 108.

³⁴⁴ АЈ, 108-1-1, Списак радника, 30. октобар 1944. године.

³⁴⁵³⁴⁵ „Радници фабрике Рогожарски знатно повећали производњу“ *Политика*, 25. март 1945.

плате, борба за набавку намирница по повољнијим ценама, потврда су незавидног положаја радника у авиоиндустрији.

Закључак

Након завршетка Првог светског рата, уједињењем Краљевине Србије са деловима некадашње Аустроугарске, 1. децембра 1919. године настала је Краљевина Срба Хрвата и Словенаца. У саставу оружаних снага новонастале државе функционисало је Војно ваздухопловство.³⁴⁶ Разорена ратом држава није била у могућности улаже велика материјална средства у увоз наоружања за потребе Војног ваздухопловства. Са друге стране држава је због нерешеног питања државних граница и ревизионистичких тенденција суседних држава била приморана да улаже у наоружање. Неповољни положај у коме се нашао држава је покушала да реши улагањима у домаћу авиоиндустрију. Команда ваздухопловства је пред Савез индустријалаца изашла пословном понудом о преправци авиона који су били део ратног плена. Међутим, у Краљевини Југославији није било фабрике специјализоване за преправку авиона, посао су добиле некадашња столарска радионица у власништву Живојина Рогожарског и тек основана фабрика *Икарус-прва српска индустрија аероплана, аутомобила и стројева Ковачевић и др.* Ова предузећа су до краја двадесетих прерасла из малих радионица за оправку аероплана у фабрике авиона. Фабрике без искуства у производњи авиона су у почетку просто копирале аустријске моделе, но врло брзо се прешло на израду авиона домаћих конструктора. Избијање светске економске кризе довело је до стагнације у авиоиндустрији. Интензивна сарадња која је постојала између државе и фабрика авиоиндустрије у годинама светске економске кризе потпуно је заустављена. Држава је имала нерешена дуговања према ваздухопловним фабрикама, која због тешке економске ситуације у годинама кризе није могла да реши. Због тога су домаће фабрике у годинама кризе биле пред ликвидацијом. Стечај фабрике *Рогожарски* избегнут је претварањем предузећа у акционарско друштво. Након четворогодишње стагнације производње, авиоиндустрија је ушла у фазу цикличног успона. На препород војне индустрије утицала је велика потреба за наоружавањем услед опасности од новог ратног сукоба у Европи. Потреба за великом количином наоружања условила је проширивање производних капацитета фабрика. Фабрике су такође технолошки унапредиле своју производњу тако да су готово у свему парирале европским конкурентима. У годинама пред избијање Другог светског рата, државни врх се бар

³⁴⁶ Од 1930. званични назив је Ваздухопловство војске.

званично залагао за развијену привреду, која би у случају евентуалног сукоба омогућила потпуну независност југословенске државе у односу на друге земље. Потреба државе да се наоружа била је одлична прилика за склапање уносних уговора између југословенских фабрика и Команде ваздухопловства. Све југословенске фабрике настојале су да у пословању са Командом остваре што већи профит, а то је управо пошло за руком управи фабрике *Рогожарски*. Породични и пријатељски односи чланова управног одбора фабрике са врхом Комнде ваздухопловства, прецизније са генералом Душаном Симовићем дали су могућност фабрици да своје авионе продаје Команди ваздухопловства по знатно вишим ценама у односу на цене које су нудиле остале југословенске фабрике. Руководство фабрике је тако успавело да авионе продаје Команди по енормно високим ценама. Велика добит остварена на овај начин, улагана је у проширивање фабричких капацитета. Фабрика *Рогожарски* је у годинама пред Други светски рат отворила своје филијале у Земуну и Божанији. Мањи део финансијске добити улаган је у плате радника и у побољшање услова рада. Запослени у фабрици *Рогожарски* незадовољни примањима и третманом послодаваца су више пута обустављали производњу. Побуна запослених у фабрици *Рогожарски* прерасла је у тромесечни штрајк, у који су солидарно ушли запослени у осталим ваздухопловним предузећима. Управа фабрике је велики део средстава одвајала и за производњу нових модела. У годинама пред Други светски рат у фабрици *Рогожарски* је произведено више модела авиона, најзначајнији међу њима је свакако модел типа *ИК-3*, који је по својим спецификацијама могао да парира најбољим немачким авионима истог типа. Авион *ИК-3* је такође био само један од укупно 26 типова авиона који су произведени у фабрици *Рогожарски*. Модел *ИК-3* је као и 90% модела произведених у фабрици *Рогожарски* били су дело домаћих конструктора. У периоду од 1924. до 1941. године у фабрици *Рогожарски* произведено је 286 авиона, што фабрику *Рогожарски* ставља на треће место по укупном броју произведених авиона. У фабрици *Икарус* произведено је 475 авиона, у фабрици *Змај* 345, а процењује се да је у Краљевини Југославији укупно је произведено више од хиљаду авиона.

Корупција, потенцијалне малверзације, модели високих техничких достигнућа, развијеност фабричких одељења за израду, пре свега столарског утицали су на препород

фабрике. Фабрика *Рогожарски* је од предузећа пред стечајем, и предузећа са негативним финансијским пословањем почетком тридесетих година постала предузеће које је крајем исте деценије остваривало вишемилионску добит и производило моделе авиона који су постали симбол југословенског ваздухопловства.

Развој домаће ваздухопловне индустрије заустављен је немачким нападом на Краљевину Југославију. Један од приоритета немачких окупационих власти приликом војних операција било је заузимање неоштећених индустријских постројења и рудника, који су потом укључени у ратну привреду Трећег Рајха. У априлском бомбардовању мања оштећења претрпела је само фабрика *Рогожарски*, док су остале ваздухопловне фабрике остале неоштећене. Након преузимања власти, све ваздухопловне фабрике стављене су под контролу окупационих власти. Без икаквог утицаја на производњу, фабрике су до краја рата производиле наоружање за немачке ратне потребе. Током рата приликом повлачења немачке војске и услед савезничког бомбардовања 40% преднатних капацитета ваздухопловне индустрије је уништено. Након завршетка рата у Југославији и проглашења ФНРЈ дошло је до власничке трансформације ваздухопловних предузећа. Имовина власника и акционара некадашњих ваздухопловних предузећа је одузета. Нове власти покушале су да граде индустрију на реалним основама, једино је фабрика Икарсу задржала своју предратну делатност производње авиона. Док некадашња ваздухопловна фабрика *Змај* претворена је у фабрику пољопривредних машина, а фабрика *Рогожарски* престала је да постоји, у њеним некадашњим постројењима основано је предузеће *Индустрија котрљајућих лезајева*.

Списак извора и литературе

Извори:

1. Архивски извори:

- **Архив Југославије:**

Фонд 65, Министарство трговине и индустрије

Фонд 37, Милан Стојадиновић

Фонд 70, Министарство финансија

Фонд 38, Централни пресбиро

Фонд 108, Главна дирекција савезне индустрије мотора

- **Историјски архив Београда:**

Одељење имовине

Одељење специјалне полиције

Управа града Београда, Картотека житеља Београда и Земуна

Фабрика Змај

2. Извори из Музеја ваздухопловства:

- Спискови радника

3. Штампана и периодика:

- *Адресар за оидучије града Београда*
- *Ваздухопловни гласник*
- *Време*
- *Годишњак југословенског ваздухопловства;*
- *Наша индустрија, занати, трговина и пољопривреда*
- *Наша крила*
- *Наша привредна политика*
- *Опитинске новине*
- *Политика*

- *Политикин забавник*
- *Службеном листуДФЈ*
- *Службени листФНРЈ*

4. Статистички извори:

- *Статистички годишњак, Југославија 1918-1988*, Београд 1989.

Литература;

1. Монографије:

- Алексић, Д., *Држава и привреда у Краљевини СХС*, Београд 2010.
- Алексић, Д., *Привреда Србије у Другом светском рату*, Београд 2002.
- Ванку М., *Мала Антанта 1920-1938*, Ужице 1969.
- Венишкик-Ерор, Ј., Јанић, Ч., Миловановић, Ђ., *Зачетници авијације*, Београд 1988.
- Винавер, В. *Светска економска криза у Подунављу и немачки продор 1929-1934*, Београд 1987.
- Вујаклија, М., *Лексикон страних речи и израза*, Београд, 1980.
- Делић, Д., *Портрети највећих српских индустријалаца*, Београд 2017.
- Димитријевић, С., *Страни капитал у привреди бивше Југославије*, Београд 1952.
- Ђокић, Н., Надовеза Б., *Набавка наоружања за потребе војске морнарице Краљевине СХС/Југославије*, Београд 2018.
- Ђокић, Н., Надовеза Б., *Одбранбена привреда Краљевине Југославије*, Београд 2014.
- Жутић Н., *Авиоиндустрија и ваздухопловство у Краљевини Југославији 1918-1945*, Београд 2004.
- Игерс, Г., *Историјска наука у 20. веку*, Београд 2014.
- *Историја Београда, Књ.3, Двадесети век*, Београд 1974.

- Јанић, Ч., Петровић, О., *Кратка историја ваздухопловства у Србији*, Београд 2011.
- Јанић, Ч., *70 година ваздухопловне индустрије у Југославији 1923-1993*, Београд 1993.
- Јањатовић, Б., *Синдикални покрет у Југославији до 1941*. Загреб 1984.
- Јовановић, М., Радић Р., *Крива историје – српска историографија и друштвени изазови краја 20. и почетка 21. века*, Београд 2009.
- Крешо, М., *Њемачка окупациона управа у Београду 1941-1944*, Београд 1979.
- Микић, С., *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд, 1933.
- Миклошев, Н., Николић, Ђ., *Рогожарски ИК-3*, Лублин 2018.
- Митровић, А., *Време нетрпељивих*, Београд 2012.
- Недељковић, Б., *Привредна хроника*, књига 3, Београд 1957.
- Пауновић, М., *Светска авијација 1783-1930*, Београд 1981.
- Петрановић, Б., *Историја Југославије 1918-1978*, Београд 1980.
- Петровић, Д., *Историја индустрије Београда*, Београд 2006.
- Радић, Р., *Воја Јанић (1890-1944) - политичар и свештеник*, Београд 2018.
- Радић, С., *Конфискација имовине у ваљевском округу 1944-1946*, Ваљево 2002.
- Рафаиловић, Ј., *Развој индустрије на Балкану: текстилна индустрија у Краљевини Срба Хрвата и Словенаца и Бугарској 1919-1929*, Београд, 2018.
- Ристовић, М., *Немачки нови поредак и Југоисточна европа 1940/41-1944-45*, Београд 2005.
- Silver, В.Ј., *Workers movement and globalization since 1870*, The Johns Hopkins University 2003.
- *Српски библиографски речник*, Нови Сад 2004.
- *Српски библиографски речник*, Нови Сад 2011.
- *Српски библиографски речник*, Нови Сад 2014.
- *Српски библиографски речник*, Нови Сад 2018.
- Стојановић, Д., *Рађање глобалног света 1880-2015*, Београд 2015.
- Стојков, Т., *Влада Милана Стојадиновића (1935-1937)*, Београд 1985.

- Тестали, К., *Прошлост није више што је некад била*, Београд 2004.
- Февр, Л., *Борба за историју*, Београд 2004.
- Филиповић, М., *Краљевски авиони*, Краљево 1995.
- Н-Г. Haupt, J. Коска, “Comparative History: Methods, Aims, Problems”, у: *Comparison and History-Europe in Cross-National Perspective*, NYC-London (2004),
- Хрбак, Б., Лазаревић, Д., *Штракј аеронаутичких радника у Београду и Земуну 1940. год*, Београд 1960.
- Хреља, М., *Записник аеропланског квара*, Београд 2020.
- Циглић, Б., *Крила Србије, Ваздухопловна команда и авијатика српске војске 1912-1920*, Београд 2009.
- Wawrzynski M., *Hurricane in Foreign Service*, Ajaks 2000.

2. Зборници, расправе и чланци:

- Алексић Д., „Проблем радне снаге у индустрији и рударству у Србији у Другом светском рату“ *Токови историје*, 3/4(1997).
- Гашић, Р., „Београдска политичка и војна елита у светлу немачких и британских извора пред Други светски рат“, *Историја 20. века*, број 1, Београд 2006.
- Георгијевић, П., „Прича о авиону Рогожарски ИК-3“, *Наши траг, часопис за књижевност, уметност, културу и маркетинг*, бр 3/4 (2013).
- Димитријевић, Б., „Монополистичке амбиције и кашњење у производњи ваздухопловне индустрије у Краљевини Југославији“ *Историја 20. века*
- Ђуровић, С., „Да ли су постојале економске границе унутар југословенског историјског простора 1918-1941?“ *Историја 20. века*, 1-2 (1992).
- Лукач, Д., „Интезивирање немачког продора према југоистоку Европе после светске економске кризе“ : *Светска економска криза 1929-1934. годне и њен одраз у земљама југословенске Европе*, Београд 1976.
- Ковачевић, М., „Светска трговина и индустријализација југословенске привреде у периоду између Првог и Другог светског рата-последиче велике економске кризе из 1929“ *Економске идеје и пракса*, број 18 (2015.),

- Миленковић, М., Радничко законодавство и радничке социјалне институције у Југославији 1918.1941“ *Токови историје*, 1999.
- Николић, К., „Радници у грађанском друштву Краљевине СХС/Југославије (1921-31)“ *Годишњак за друштвену историју*, св.1 (1994).
- Тешић Д., „Душан Симовић, прилози за биографију до 1941”, *Историја 20. века*, (1998).
- Чубриловић, В., „Основни токови развоја социјалистичке револуције у Југославији“, *Историја 20. века*, Београд 1988.

3. Линкови:

- Чедомир Јанић, Из историје ваздухопловства. Изненађење ИК-3.

<http://www.planeta.rs/14/8aeronautika.htm> ,

- Петар Боснић „Операција Шилер, Рат шпијуна за ИК-3“, *Аеромагазин* бр, 12.
<https://www.aeromagazin.rs/arhiva/aero12/c20.htm>

¹ „Founding of the ILO“,

- <<https://libguides.ilo.org/c.php?g=657806&p=4636553> >