

NDH preovladala je „hegelijanska“ slika države, u odnosu na „tomističke“ stavove koje su baštinili oni hrvatski intelektualci koji su bili pod uticajem katoličanstva. U sprezi sa Italijom i Nemačkom i posredstvom njihovog uticaja ustaški pokret iznedrio je kult vođe-poglavnika, a upravo zbog takve autoritativne podele vlasti i „voljom njezinog velikoga Saveznika“ dalji tok sudbine NDH, kao i njeno uređenje, bio je unapred određen. Ipak, autor zaključuje, da je i pored toga što je suverenitet NDH bio sužen prisustvom vojnih jedinica Nemačke i Italije, „ipak se na teorijskoj i praktičnoj razini dogodilo njezino organiziranje“, koje je s obzirom na „teorijske postavke i stvarno uređenje“ bilo bliže Trećem rajhu nego Italiji. U tako jako izgrađenom monolitu nisu svi prihvatili ideju o „autoritativnoj demokraciji“, kako su to zamišljali vodeći ljudi NDH. Posle otvaranja Hrvatskog državnog sabora otpočele su da pristižu optužbe u vezi sa Pavelićevom vladavinom, koje su vremenom uzimale sve više maha.

Stipe Kljajić u daljem delu ovog poglavlja piše o glavnim idejama hrvatske inteligencije u kojima je hrvatsko nacionalno pitanje predstavljeno kao teritorijalno pitanje. Centralno mesto njihovih aspiracija, koje su se temeljile na geopolitičkom determinizmu i istorijskom pravu, predstavljala je Bosna i Hercegovina, dok je pitanje bosanskohercegovačkih muslimana trebalo da se reši preko propagiranja rasno-etničkog jedinstva sa Hrvatima, ujedno organizujući ratno savezništvo protiv Srba pod izrekom „krv je progovorila“. Na kraju poglavlja u odeljku nazvanom „Pravoslavno pitanje“, autor se pre svega bavi problematikom uspostavljanja Hrvatske pravoslavne crkve, izbegavajući da kaže bilo šta o daljem odnosu NDH prema pravoslavicima koji je u mnogobrojnim slučajevima poprimio genocidni karakter.

U sedmom poglavlju „Jugoslavija od Ravne Gore do Jajca“, Kljajić analizira odnos NDH prema četnicima i partizanima, ideje koje su ova dva pokreta razvila tokom Drugog svetskog rata, kao i razmišljanja koja su provejavala u emigrantskoj vladi. Kao jedan od primera četničke ideologije navedeni su pogromi nad hrvatskim stanovništvom u Hercegovini i Dalmaciji i nad muslimanima u Bosni i Sandžaku. Autor na početku poglavlja piše da su „srpski vojni i politički prvaci organizirali nacionalni ustanak na prostorima Like, sjeverne Dalmacije, Bosne i istočne Hercegovine“. Postavljajući niz pitanja u daljem delu teksta, on zaključuje da su ostaci

raspadnute jugoslovenske vojske sastavljene od srpskih oficira i vojnika nekoliko dana po proglašenju hrvatske države u bjelovarskom i mostarskom kraju počinili niz ubistava nad tamošnjim hrvatskim stanovništvom. Drugi deo poglavlja posvećen je strahu od obnove Jugoslavije koji je vladao u hrvatskim intelektualnim krugovima koji su stali na stranu NDH, kao i „hrvatskom jugoslovenstvu“ utkanom u komunističko i haesesovsko političko telo.

Delo Stipe Kljajića *Nikad više Jugoslavija. Intelektualci i hrvatsko nacionalno pitanje (1929.–1945.)* predstavlja pionirski poduhvat da se objasni proces nastanka i razvijanja ideja u hrvatskim intelektualnim krugovima koje su našle mesta, u većoj ili manjoj meri, u novooosnovanoj NDH. Kao ključni događaj izabrano je uvođenje diktature kralja Aleksandra 1929. kada su se stavovi hrvatskih intelektualaca naglo zaoštrili i radikalizovali, a šestojanuarska diktatura shvaćena je kao direktan napad na hrvatski narod. Novi veliki rez dogodio se proglašenjem NDH, kada je nastavljeno dalje preoblikovanje ideja hrvatske inteligencije. Autor je u svom istraživačkom poduhvatu, pored navedenih arhivskih fondova, mogao da pogleda još nekoliko onih koji su pohranjeni u Arhivu Jugoslavije, kao i da koristi literaturu novijeg datuma kada se, na primer, upustio u problematiku odnosa NDH sa partizanskim i četničkim pokretom. Uprkos tome, knjiga Stipe Kljajića predstavlja početni iskorak i važan izvor podataka kako za hrvatsku, tako i za srpsku historiografiju.

*Boris Tomanić*

Ranka Gašić, *JUGOSLOVENSKI DETROIT“. AUTOMOBILSKA INDUSTRIJA U KRAGUJEVCU 1953–1991*, Beograd, Institut za savremenu istoriju, 2017, 227.

Renomirana istoričarka dr Ranka Gašić, naučni savetnik Instituta za savremenu istoriju u Beogradu, obradovala je stručnu i širu javnost novom monografijom „*Jugoslovenski Detroit“. Automobilaska industrija u Kragujevcu 1953–1991*, objavljenom u izdanju Instituta za savremenu istoriju (Biblioteka Studije i monografije), 2017. godine, na 227 strana (odgovorni urednik prof. dr Momčilo Pavlović, recenzenti prof. dr Dubravka Stojanović, dr Stanislav Sretenović i dr Gordana Krivokapić Jović). Posvećeno uspomeni na mentora i učitelja akademika Andreja Mitrovića, ovo naučno

ostvarenje zasnovano je na neobjavljenim izvorima iz Arhiva Jugoslavije (fond Saveznog izvršnog veća), objavljenim izvorima poput istorijskih dokumenata Foreign Relations of the United States (1952–1954) i statističkih godišnjaka SFRJ (1955–1990), periodičkoj građi iz Dokumentacije *Borba* (16), kao i bogatom izboru literature (65) i internet izvora (21).

U *Uvodu* (11–22) dat je pregled razvoja srpske industrije u Kragujevcu od 19. veka, odnosno od osnivanja Arsenala za opravku oružja 1833, koji je prerastao 1883. u Vojnotehnički zavod. U periodu između dva svetska rata Zavod je vršio remont na vozilima i montažu kamiona marke ševrolet, čiji su motori rađeni u Detroitu i sklapani u Kragujevcu po licenci Dženeral motorsa. Nakon Drugog svetskog rata, u kojem je pretrpeo velika razaranja, kragujevački fabrički kompleks je postepeno obnavljan i 1946. dobio je naziv *Crvena zastava* (CZ). Sprovođenje referenduma među radnicima fabrike oružja 26. avgusta 1953, koji su sa preko 90% glasova odlučili da se 100 miliona dinara izdvoji iz viška fonda plata za proširenje proizvodnje automobila, smatra se početkom razvoja moderne automobilske industrije u Kragujevcu, te je shodno tome navedena godina uzeta kao početak hronološkog okvira istraživanja. U okviru *Uvoda* ukazano je i na činjenicu da je istraživački postupak autorke bio otežan usled nedostupnosti arhivske građe nastale delovanjem Zavoda CZ.

Srž monografije čine tri velika poglavlja: *Osnivanje 1953–1963.* (23–69), *Ekspanzija 1966–1974.* (71–152) i *Opadanje i propast 1974–1991.* (153–196), za kojima slede Zaključak/Summary (197–205) na srpskom i engleskom jeziku, Izvori i literatura (207–214), Skraćenice (215–216), Registar ličnih imena i pojmova (217–226) i Beleška o autoru (227). Prvo poglavlje sastoji se od pet potpoglavlja, u kojima su detaljno opisani najvažniji događaji. Pre svega, početak saradnje *Crvene zastave* i FIAT-a (Fabbrica Italiana Automobili Torino) 1954, kada je u senci rešavanja tršćanskog pitanja, koje je opterećivalo jugoslovensko-italijanske odnose, potpisan Ugovor o licenci i tehničkoj kooperaciji. Takođe, postavljanje mašinskog inženjera Prvoslava Rakovića na položaj generalnog direktora CZ 1955, koji je, sledeći zapadne uzore i koristeći lične veze sa partijskim funkcionerima, uspeo da već 1958. izdejstvuje sredstva za proizvodnju 32.000 automobila godišnje. Autorka dalje razmatra izgradnju nove fabrike CZ na periferiji Kragujevca, čiji je probni pogon pušten

u rad 1962; formiranje državne regulative i uslova poslovanja u periodu 1954–1965. koji su doveli do kreditiranja široke prodaje putničkih vozila, naročito popularnog automobila fiće; uspostavljanje kooperacije sa fabrikom „21. maj“ u Rakovici; osnivanje Zavoda Crvena zastava 1962; proširivanje mreže kooperanata na čitavu Jugoslaviju i osnivanje prvog sopstvenog pogona van Kragujevca – „Heroj Toza Dragović“ u Ohridu. Ukazano je i na niz problema koji su nastajali u poslovanju sa kooperantima i objašnjeno koji su modeli korišćeni za njihovo rešavanje.

Drugo poglavlje sastoji se od šest potpoglavlja u kojima su elaborirane sledeće teme: kreiranje razvojne politike Crvene zastave sredinom 1960-ih godina, kada je iskorišćena privredna reforma u Jugoslaviji za otvaranje ka svetskom tržištu, a što je rezultiralo 1971. projektovanjem vozila zastava 101 namenjenim kako za domaće tržište, tako i za izvoz; podizanje kvaliteta saradnje sa FIAT-om potpisivanjem Ugovora o kooperaciji 1966, koji je bio na snazi do 1979. i omogućio stručno usavršavanje i proširenje izvoznih kapaciteta; dobijanje prava 1968. na izradu vozila tipova fiat 124 i 125; porast proizvodnje automobila na 75.000 u 1969; proširenje fabričkih kapaciteta na 120.000 m<sup>2</sup> u periodu 1970–1972. i inokoperacija sa državama istočne Evrope, posebno sa SSSR-om i Poljskom. Obuhvaćene su i sledeće teme: izvoz automobila u zemlje u razvoju poput Indonezije, Kolumbije, Kambodže, Pakistana i Libije, ali i u evropske zemlje poput Finske, Grčke, Belgije, Holandije, Francuske i SR Nemačke; podela interesnih sfera jugoslovenskog tržišta između FIAT-a, Citroena, Renaulta i Folksvarena i pokušaji udruživanja jugoslovenskih proizvođača automobila; proces formiranja Interesne zajednice 1967. u svetlosti tešnijeg povezivanja Crvene zastave sa kooperantima; specifičnosti odnosa CZ i fabrike „21. maj“ u periodu 1966–1974; podizanje Zastavine fabrike auto-delova „Ramiz Sadiku“ u Peći 1966, otvaranja pogona u Derventi 1970. i proširenje pogona na teritoriji Vojvodine. Takođe, sumiran je uticaj državne politike na razvoj domaće automobilske industrije u svetlosti carinskih olakšica i poreskih nameta.

Treće poglavlje je podeljeno na šest potpoglavlja u kojima autorka analizira sledeća pitanja: uticaj naftne krize iz 1970-ih i ekonomske prezaduženosti Jugoslavije na poslovanje Crvene zastave; posledice pada srpskih liberala i

odlaska P. Rakovića sa čela CZ, koga je 1974. zamenio Milenko Bojanić, u svetlosti reorijentacije državne politike za forsiranog razvoja na davanje prednosti partijsko-političkoj arbitraži i privrednom zatvaranju u republičke i pokrajinske okvire; smisao reorganizacije Zavoda CZ; propast projektovane treće faze razvoja CZ; konstruisanje malolitražnog vozila jugo 45 koji je pušten u proizvodnju 1980. i problemi koji su nastajali iz tzv. potrage za devizama, odnosno pojave da država uzima veliki deo prihoda preduzeća kako bi pokrila otplatu stanih kredita. Razmatrano je i značajno pitanje projekta *Jugo-Amerika* iz 1984/85. koji je podrazumevao izvoz automobila jugo u SAD (čiji je politički interes bio da ekonomski pomaže opstanak Jugoslavije u Hladnom ratu), dostizanje prodaje 75.000 vozila u Americi do 1987. i raspad Jugoslavije kao uzročnik propasti ovog projekta koji je imao veliki uticaj na razvoj sredstava za rad i transfer znanja. Obuhvaćeno je i pitanje uloge kooperanata i Zastavnih fabrika izvan Kragujevca 1970-ih i 1980-ih godina, posebno na Kosovu i jugu Srbije, ali i širenje mreže kooperanta na Crnu Goru, Hrvatsku i Sloveniju. Opisana je transformacija Zastave 1992. u Zastavu Jugo automobili d.o.o i uvođenje međunarodnih sankcija Jugoslaviji, čime je objašnjen kraj hronološkog istraživanja, uz kratak pregled dešavanja do 2014. godine.

Iako obiluje brojnim podacima i skraćenicama, monografija *Jugoslovenski Detroit. Automobilaska industrija u Kragujevcu 1953–1991.* čita se u jednom dahu zahvaljujući lakom stilu i velikom iskustvu autorka koja teme usitnjava, a zatim vešto povezuje u neraskidive celine. Na taj način ona podstiče potrebu čitaoca za stalnim promišljanjem i zapitanošću nad specifičnošću političkih, društvenih, ekonomskih i privrednih procesa u socijalističkoj Jugoslaviji. U tom kontekstu, monografija bogatstvom sadržaja i širinom tematike uspešno prevazilazi uske okvire istorije kragujevačke Zastave i postaje etalon jednog vremena i prostora.

Miomir Gatalović

Слободан Селинић, СРБИЈА И ЈЕЗИЧКИ СУКОБ У ЈУГОСЛАВИЈИ 1967, Београд, Институт за новију историју Србије, 2017, 473.

Monografija Slobodana Selinića o sukobu oko zajedničkog jezika u Jugoslaviji prvo je celovito monografsko istraživanje koje se tiče srpsko-hrvatskog spora oko jezika 1967. godi-

ne. U prvom planu analize jeste uloga srpske intelektualne i političke (partijske) elite u „jezičkom pitanju“ koje će se pokazati kao jedan od okidača i za međunacionalne sporove.

Materija je izložena kroz širok istraživački fokus; autor ispituje društvene prilike u Jugoslavija u vreme eskalacije sporova oko jezika, političko-pravni okvir jezičkog pitanja u Jugoslaviji još od kraja Drugog svetskog rata i nesporazume posle Novosadskog dogovora (1954). U centru pažnje jeste *Deklaracija o nazivu i položaju hrvatskog književnog jezika* grupe hrvatskih intelektualaca iz marta 1967. kada je spor oko jezika prerastao u prvorazredno političko i nacionalno pitanje. Dokument su podržale vodeće hrvatske institucije kulture, na čelu sa Maticom hrvatskom i Društvom književnika Hrvatske, a podržao ga je i Miroslav Krleža. Potpisnici inicijative, njih 140, iza koje je stajalo 19 najznačajnijih hrvatskih institucija kulture, smatrali su da treba sprečiti nametanje srpskog jezika kao „državnog jezika“; tražili su da se svi akti federalnih organa objavljuju posebno, na četiri priznata jezika (srpskom, hrvatskom, slovenačkom i makedonskom); tražena je „dosljedna primjena“ hrvatskog jezika u javnoj upotrebi u Hrvatskoj, uz obavezno da ga upotrebljavaju i svi Srbi koji žive u Hrvatskoj, ali i svi drugi koji bi došli u Hrvatsku i radili u njenim javnim i državnim institucijama („službenici, nastavnici i javni radnici bez obzira otkuda potjecali“).

Autor nam potvrđuje da je ova Deklaracija potkopala jedinu preostalu istorijsku vezu sa prvobitnim jugoslovenskim pokretima iz 19. veka, što je i bio njen osnovni cilj. Ilirski pokret se oslanjao upravo na težnju za jedinstvenim srpskohrvatskim književnim jezikom, a težnja za zajedničkim jezikom ostajala je jaka uprkos čestim političkim sukobljavanjima Srba i Hrvata. Hrvatski kulturni nacionalisti otvorili su vrata potpunom jezičkom odvajanju i tako doveli u pitanje svaku drugu vrstu srpsko-hrvatske saradnje.

Selinić zatim prati i analizira oštar protest na srpskoj strani, jer je takav zahtev značio i otvorenu pretnju asimilacijom Srba u Hrvatskoj. Odgovor je došao veoma brzo, istog meseca, u vidu *Predloga za razmišljanje*, objavljenog u Književnim novinama, koji su podnela 42 člana Udruženja književnika Srbije. Za razliku od hrvatskog predloga, srpski nije imao podršku partijskog rukovodstva. Potpisnici su zatražili od Savezne skupštine da iz Usta-