
Dr MILAN GULIĆ, naučni saradnik

MOMIR NINKOVIĆ, istraživač-stipendista

Institut za savremenu istoriju

UDK 334.726:656.7(497.1:47)"1947/1949"

Beograd, Trg Nikole Pašića 11

339.92(497.1:47)"1947/1949"

MJEŠOVITA JUGOSLOVENSKO-SOVJETSKA DRUŠTVA SLUČAJ JUSTE*

APSTRAKT: U članku se analizira postojanje mješovitog društva za civilnu avijaciju koje su u godinama nakon Drugog svjetskog rata i u vrijeme bliskosti između dvije države formirali Jugoslavija i Sovjetski Savez. Društvo je postojalo dvije godine i za to vrijeme obavljalo je domaći i međunarodni avionski saobraćaj. Rad je zasnovan na neobjavljenjnoj građi iz fondova Arhiva Jugoslavije i Diplomatskog arhiva Ministarstva spoljnih poslova Republike Srbije, kao i na stručnoj historiografskoj literaturi.

Ključne riječi: JUSTA, vazduhoplovstvo, Jugoslavija, Sovjetski Savez, mješovita društva, aerodromi

Jugoslovenska država je završetak Drugog svjetskog rata dočekala potpuno preobražena. Novo političko uređenje i unutrašnji ustroj bili su praćeni i bitno drugačijom spoljnopoličkom orijentacijom. Nova Jugoslavija je pronalazila čvrst oslonac u Sovjetskom Savezu. Ideološku i političku bliskost pratila je i tjesna saradnja u kulturi, umjetnosti, nauci i naročito ekonomiji. Ekonomska saradnja između dvije države odvijala se kroz spoljnotrgovinsku razmjenu (sporazumi o uzajamnim isporukama), sovjetske kredite Jugoslaviji i osnivanje mješovitih društava.

Mješovita društva su bila jedan od važnijih oblika ekonomske saradnje Saveza Sovjetskih Socijalističkih Republika (SSSR) i zemalja „narodne demokratije“, a sa jugoslovenske strane pitanje njihovog formiranja je pokrenuto već 1945. godine.¹ Do prvih, konkretnih pregovora došlo je

* Rad je deo projekta *Konflikti i krize: saradnja i razvoj u Srbiji i regionu u 19. i 20. veku* (47030) koji finansira Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije.

¹ U pismu sovjetskom ministru spoljne trgovine Anastasu Ivanoviču Mikojanu od 7. septembra 1945. ministar industrije Andrija Hebrang je u ime Privremene vlade Demo-

na redne 1946. godine. Pregovori su vođeni u Beogradu tokom maja mjeseca i tom prilikom se govorilo o osnivanju sovjetsko-jugoslovenskog vazduhoplovnog društva. Iz jugoslovenske perspektive to društvo je trebalo da bude samo prvo u nizu mnogo važnijih društava koja bi se kasnije formirala. Na čelu jugoslovenske delegacije za pregovore nalazio se pomoćnik ministra inostranih poslova Vladimir Velebit,² koji se dosta kasnije sjećao da se jugoslovenska strana, tj. Vlada i Centralni komitet, odlučila na stvaranje mješovitih društava, jer njena privreda „gotovo da i nije postojala“, a ocjenjeno je da su upravo mješovita društva pogodan oblik pomoći sa sovjetske strane „jer bi preko njih Sovjeti davali potreban i upravljački i tehnički kadar, isporučivali materijal, odobravali kredite“. Sovjetski projekat ugovora, međutim, nije bio u skladu sa ovakvim očekivanjima. Vladimir Velebit je smatrao da ponuđeni ugovori predstavljaju školski primjer „lavljeg društva“ (*societas leonina*) u kome samo jedna strana ima koristi, a druga samo obaveze, i da su kao takvi neprihvatljivi.³

Poseban problem u pregovorima oko mješovitog vazduhoplovnog društva bilo je pitanje nadležnosti nad aerodromskim postrojenjima i kontrolom letenja. Upravo sa tim u vezi karakteristično je sjećanje Milovana Đilasa na jedno referisanje V. Velebita Josipu Brozu Titu, u kome je Velebit upozoravao da je ugovor o stvaranju mješovitog društva za civilno vazduhoplovstvo u suprotnosti sa državnim suverenitetom „jer se u njemu predviđa sovjetska komanda na našim aerodromima“, na šta je J. B. Tito „planuo“: „Ne može to! Suverenitet mora biti sačuvan!“ Njegov zaključak, međutim, bio je jasan: „Rusima to treba objasniti! Ugovor treba prihvatiti, ali suverenitet mora ostati naš...“.⁴ Pošto sovjetski pregovarači nisu bili spremni da koriguju one stavove iz svog projekta ugovora koji su za jugoslovensku stranu bili neprihvatljivi, pregovori nisu dali rezultata. Vladimir Velebit je u depeši upućenoj Pavelu Fjodoroviču Berezinu, šefu sovjetske delegacije na pregovorima, ukazao na niz teškoća sa kojima se suočila jugoslovenska strana, a koje su proisticale iz „jugoslovenskog zakonodavstva o pravnom statusu aerodroma i primene jugoslovenskih zakona na Društvo“, kao i da, pored toga, „preostaje čitav niz pitanja koja iziskuju proučavanje, a naročito obrazovanje kapitala Društva“. Zbog svega toga V. Velebit je predložio da

kratske Federativne Jugoslavije, kako saznajemo iz zabilješke o razgovoru ambasadora Lavrentijeva i Andrije Hebranga od 17. aprila 1946, dao prijedlog o osnivanju mješovitih društava. – *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*. Зборник докумената, приредили: Љ. Димић, М. Милошевић, Ћ. Борозан, И. В. Бухаркин, Л. В. Внукова, Ј. А. Зеленко, М. К. Кравченко и В. А. Сољански, Београд 2010, док. бр. 35, 85–86.

² Diplomatski arhiv Ministarstva spoljnih poslova (DAMSP), Politička arhiva (PA), SSSR, 1946, f-78, dosije 29, 4608.

³ Mira Šuvar, *Vladimir Velebit – svjedok historije*, Zagreb 2001, 167–169, 386–387.

⁴ Milovan Đilas, *Vlast i pobuna*, Beograd 1991, 83–84.

se pregovori odlože sve dok se u Moskvi ne završe tada vođeni pregovori o ekonomskoj saradnji dvije zemlje, a koji su obuhvatali i pitanje formiranja jugoslovensko-sovjetskih mješovitih društava.⁵

Upravo je sa tih pregovora proizašao Sporazum o ekonomskoj saradnji između SSSR-a i Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ), potpisan 8. juna 1946. u Moskvi, na kome je bilo zasnovano osnivanje mješovitih jugoslovensko-sovjetskih društava. Osnivanje društava je bilo predviđeno „u cilju obnove i povećanja proizvodnih mogućnosti Jugoslavije“ i „proširenja trgovinskih veza“ između dvije države. Bilo je dogovoreno osnivanje osam mješovitih društava: društva za eksploataciju i preradu nafte, društva za eksploataciju boksita i proizvodnju aluminijuma, društva za eksploataciju i proizvodnju olova, društva za istraživanje i eksploataciju uglja, društva crne metalurgije, društva civilnog vazduhoplovstva, dunavskog broderskog društva i jugoslovensko-sovjetske banke. Ostavljena je bila i mogućnost da se, ako to stručnjaci procjene cjelishodnim, kasnije, osnuje i društvo koje će raditi na razvoju šumarstva i industrije celuloze i papira.⁶

Za sva predviđena društva bilo je planirano da budu osnovana na bazi reciprociteta, sa jednakim udjelima obje strane i sa jednakom zastupljenošću kadrova u upravnim organima društava. Bilo je precizirano da rok trajanja svih osnovanih društava bude 30 godina. Od sovjetske strane se očekivalo unošenje „sredstava neophodnih za razvijanje njihove delatnosti, koja se sastoje od opreme, materijala i novčanih iznosa“, dok se od jugoslovenske strane očekivalo unošenje „određenih aktivnih preduzeća i preduzeća u izgradnji“, kao i prava na korišćenje rudnog bogatstva, davanje u zakup zemljišnih parcela, šuma, različitih zgrada i objekata. Sporazum su potpisali ministri spoljne trgovine Anastas Ivanovič Mikojan i inž. Nikola Petrović, koji je predvodio jugoslovensku delegaciju na pregovorima.⁷

Sklapanjem tog sporazuma stvorili su se uslovi da razgovori o osnivanju mješovitih društava ponovo otpočnu. Podrobniji pregovori vođeni su u Moskvi u avgustu 1946. godine. Izvještavajući maršala Tita o toku prego-

⁵ DAMSP, PA, SSSR, 1946, f-78, dosije 29, 5574. Opširnije o ovim pregovorima: DAMSP, PA, SSSR, 1946, f-78, dosije 29, 2447; DAMSP, PA, SSSR, 1946, f-78, dosije 29, 3497; DAMSP, PA, SSSR, 1946, f-78, dosije 29, 4608; DAMSP, PA, SSSR, 1946, f-78, dosije 29, 5530; M. Šušar, n. d., 167–169; 386–387; Vladimir Dedijer, *Izgnubljena bitka J. V. Staljina*, Beograd 1978, 95–97.

⁶ Arhiv Jugoslavije (AJ), fond Predsedništvo Vlade FNRJ, 50-64-139, *Sporazum o ekonomskoj saradnji između FNRJ i SSSR*; AJ, fond Centralni komitet Saveza komunista Jugoslavije (CK SKJ), IX, 119/V-67; *Югословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 50, 119–122.

⁷ U delegaciji su, između ostalih, bili i Boris Kidrič, predsjednik Vlade NR Slovenije, ministar saobraćaja Todor Vujanović, kao i pomoćnici ministara spoljne trgovine, industrije i rudarstva Vojislav Srzentić, Branko Zlatarić i inž. Tadija Popović. – AJ, 50-64-139; *Югословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 50, 119–122.

vora, Boris Kidrič je pisao: „Pregovori sa Rusima idu vrlo dobro. Oni pristaju na sve one stavove koje smatramo mi, na osnovu razgovora s tobom, principijelno važnim. Pristali su da ne bude monopola i da mi od preduzeća ulažemo šta mi smatramo celishodnim, a ostalo da zadržimo za sebe.“ Sovjetska strana je insistirala da joj pripadne pozicija generalnog direktora u četiri društva, za naftu, dunavsku plovidbu, civilnu avijaciju, kao i u mješovitoj banci, navedeno je u izvještaju.⁸

U razgovoru sa Vladimirom Dedijerom, nekoliko godina kasnije, Boris Kidrič je pominjao te pregovore u Moskvi. Vladimir Dedijer je, tom prilikom, „telegrafski“ zabilježio riječi B. Kidriča: „Gore se kod Staljina načelno dogovorili. Vodio pregovore, povratak iz Pariza. Zahtevali Dunav i JUSTA-u.“ Vrlo su karakteristične i ostale kratke zabilješke o svemu što mu je B. Kidrič tada rekao. O samom toku pregovora oko društava V. Dedijer je zapisao: „Mi bili protiv samo ta dva društva, nego za ostala i investiranje. Septembar 1946. počeli pregovori. (...) Gvožđe – sukob. Čelik – sukob. Po svim linijama. Nisu hteli dati investicije. Dolazilo do vrlo gadnih sukoba.“ Motivi Jugoslavije za ulazak u projekte ovih društava najbolje se mogu vidjeti iz naredne kratke zabilješke: „Potpisali ova dva, jer smo se nadali za ostala dva (...)“⁹

Prema mišljenju V. Dedijera, upravo su ekonomski odnosi između Jugoslavije i Sovjetskog Saveza predstavljali „srž sukoba“. U samo središte ovih ekonomskih odnosa on je smjestio osnovana, ali i samo predviđena mješovita društva. Smatrao je da se, baš na neuspjelim pregovorima oko formiranja mješovitih društava, najbolje mogla vidjeti „suštinska razlika između proklamovanih principa sovjetske politike i stvarnosti njenih velikodržavnih interesa. Na jednoj strani puno lepih reči o internacionalizmu, o nesebičnoj pomoći u okviru socijalističke solidarnosti, a s druge strane, strašna kaljuga nametanja neravnopravnih i čisto eksploatatorskih zahteva s njihove strane prema mladoj jugoslovenskoj revoluciji.“ Za njega je „vrhunac tih porobljivačkih namera vlade SSSR-a prema Jugoslaviji“ bio iskazan prilikom pregovora oko osnivanja sovjetsko-jugoslovenske banke, „koja u stvari ne bi bila mešovita, nego čista sovjetska ekspozitura“, preko koje su Sovjeti imali namjeru „da prodru u srce jugoslovenske privrede“.¹⁰

⁸ AJ, fond Kancelarija maršala Jugoslavije (KMJ), I-3-b/626; Бранко Петрановић, *Југославија на размеђу (1945–1950)*, Подгорица 1998, 464–465.

⁹ Vladimir Dedijer, *Novi prilozi za biografiju Josipa Broza Tita*, III, Beograd 1984, 321–322.

¹⁰ Prilikom čitanja ovih tvrdnji i podataka koje V. Dedijer iznosi o mješovitim društvima, ne treba smetnuti sa uma da su one izricane u vrijeme kada su sukobljavanja i pomirenja iz 40-ih i 50-ih godina već prošla, ali kada je novo zaoštavanje bilo primjetno nakon intervencije oružanih snaga zemalja Varšavskog ugovora u Čehoslovačkoj 1968. godine. – V. Dedijer, *Izgubljena bitka*, 115–118; Vladimir Dedijer, *Novi prilozi za biografiju Josipa Broza Tita*, I, Rijeka 1981, 425–426.

Moskovski pregovori su, ipak, dali rezultata i početkom februara 1947. potpisani su sporazumi o osnivanju dva, od predviđenih osam mješovitih društava. Dvije države su zajednički ušle u poslove eksploatacije civilnog vazdušnog i dunavskog riječnog saobraćaja. Vladimir Dedijer je kasnije pisao: „Mi smo pristali da se prvo stvore dva mešovita društva, za avionski saobraćaj JUSTA i za rečni saobraćaj JUSPAD, u nadi da će Rusi popustiti i pomoći u industrijalizaciji zemlje preko drugih mješovitih društava.“ Prema svjedočanstvu V. Dedijera, Boris Kidrič je, govoreći o potpisanim sporazumima o osnivanju mješovitih društava, rekao: „...iako su odredbe bile teške, potpisali smo ih u nadi da će doći do potpisivanja ugovora o ostalim mješovitim društvima...“ Sa druge strane, sovjetski ambasador u Beogradu Anatolij Josifovič Lavrentijev smatrao je da kašnjenje u osnivanju ostalih društava predviđenih Sporazumom „slabi naš (sovjetski – prim. aut.) ekonomski uticaj u Jugoslaviji“, kako je to pisao u godišnjem izvještaju Ministarstvu inostranih poslova SSSR-a.¹¹

Pregovore o osnivanju ostalih mješovitih društava, predviđenih Sporazumom o ekonomskoj saradnji, V. Dedijer je nazvao „dugim“ i „mučnim“. Prema njegovom mišljenju, „sovjetski pregovarač Jatrov jasno je stavljao do znanja da ima direktivu od svoje vlade da se u Jugoslaviji stvore takva mešovita proizvodna društva koja bi imala eksploatatorski karakter“. On je citirao i samog Jatrova, koji je, navodno, rekao: „Šta će vam teška industrija. Mi imamo na Uralu sve što vama treba.“ Kao naročito teške pregovore, V. Dedijer navodi one koji su se odvijali sa ciljem formiranja mješovitih društava za eksploataciju nafte i uglja.¹² Milovan Đilas, koji je bio dosta kritičan u pogledu jugoslovenskih očekivanja od SSSR-a, koji su proisticali iz uverenja u ekonomsku moć istog, sovjetske zahtjeve u pregovorima za osnivanje mješovitih društava nazivao je „grotesknim i uvredljivim“.¹³

U cilju nastavka pregovora o osnivanju ostalih društava Edvard Kardelj je razgovarao sa najvišim sovjetskim rukovodiocima Josifom Visarionovičem Staljinom i Vjačeslavom Mihailovičem Molotovom u Moskvi 18. aprila 1947. godine. Jugoslovenska strana se žalila na „neke nesporzume koji su nastali u toku razgovora“, kao i na to što je sovjetska delegacija odbila izgradnju aluminijumskog kombinata u Mostaru. Činilo se da je, zatim, razgovor o mješovitim društvima dobio neočekivan obrt, često svojstven za J. V. Staljina. On je, nakon što se raspitivao o tome ko je predvodio tu sovjetsku delegaciju, sasvim neočekivano rekao: „Ne smatrate li vi da ne bi trebalo formirati mešovita društva, jer po svemu sudeći, ona nisu podesna za vas.

¹¹ *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 72, 166–171; V. Dedijer, *Izgubljena bitka*, 95–98.

¹² V. Dedijer, *Izgubljena bitka*, 106–114; V. Dedijer, *Novi prilozi*, I, 422–423.

¹³ M. Đilas, *n. d.*, 84.

A kako bi bilo da mi uopšte ne formiramo mešovita društva, već da vas pomognemo, da vam damo jedan aluminijumski zavod, jedan metalurški zavod, i da vas pomognemo u dobijanju i preradi nafte. Ne, nije dobra forma saradnje preko mešovitih društava sa savezničkom i prijateljskom zemljom, kao što je Jugoslavija. Uvek bi tu dolazilo do neslaganja, do razmišljanja, u neku ruku bi trpela i nezavisnost same zemlje i kvarili bi se prijateljski odnosi. Takva društva su podesna za satelitske zemlje.“¹⁴

Na dopunu ambasadora Vladimira Popovića da su dva mješovita društva već formirana J. V. Staljin je rekao: „Da, ali to je drugo. To nisu proizvodna društva i ona mogu ostati i raditi.“ Ovakav istup J. V. Staljina Svetozar Vukmanović Tempo je, mnogo godina kasnije, objasnio postojanjem „razlike između stava rukovodstva i postupaka sovjetske administracije“. Sudeći prema njegovim svjedočanstvima, Sovjeti su „pritiskali“ jugoslovensku stranu na formiranje mješovitih društava („Sovjetska vlada ne želi da nam daje kredite, već hoće da učestvuje u našoj izgradnji preko mješovitih društava koja bi se formirala na bazi zajedničkog ulaganja kapitala...“).¹⁵ Prema svjedočanstvu E. Kardelja on je bio taj koji je predložio da već osnovana društva nastave rad, ali je sam J. V. Staljin rekao „da je on za raspuštanje i ova dva društva“. Vladimir Dedijer je, povodom ovog razgovora E. Kardelja i J. V. Staljina, zapisao: „U stvari, Staljin je igrao svoju veliku igru. Zavaravao nas je. Video je da mu osvajanje Jugoslavije putem mešovitih društava neće poći za rukom, pa je odmah kovao drugi, opasniji plan – otvoreni napad na Jugoslaviju. A u međuvremenu je davao izjave pune lepih reči, da bi dobio u vremenu.“¹⁶

Bez obzira na mnoge nedoumice u pogledu stvaranja mješovitih društava, Jugoslovensko-sovjetsko akcionarsko društvo za civilno vazduhoplovstvo (JUSTA), odnosno Югославско-советское акционерное общество гражданской авиации (ЮСТА), bilo je oformljeno prema Sporazumu o osnivanju od 4. februara 1947. godine. Sporazum su potpisali generalmajor avijacije Đuro Jovanović, u ime Jugoslavije i Pavel Fjodorovič Berezin, u ime Sovjetskog Saveza. Društvo je upisano u trgovački registar rješe-

¹⁴ AJ, CK SKJ, IX, 119/I-41a; AJ, KMJ, I-3-b/639; *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 75, 175–184; Vladimir Dedijer, *Dokumenti o 1948*, I, Beograd 1980, dok. br. 24, 118–122; Edvard Kardelj, *Borba za priznanje i nezavisnost nove Jugoslavije 1944–1957*. Sećanja, Ljubljana 1980, 99–100; Юрий Степанович Гиренко, *Сталин–Тито*, Москва 1991, 302–303; Андрей Борисович Едемский, *Оти конфликта к нормализации. Советско-югославские отношения в 1953–1956 годах*, Москва 2008, 13–14; Branko Petranović, Sava Dautović, *Jugoslavija, velike sile i balkanske zemlje 1945–1948. Iskustvo narodne demokratije kao partijske države*, Beograd 1994, 51–52.

¹⁵ AJ, KMJ, I-3-b/639; *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 75, 175–184; Svetozar Vukmanović-Tempo, *Revolucija koja teče*. Memoari, IV, Zagreb 1982, 10–11.

¹⁶ E. Kardelj, n. d., 100–103; V. Dedijer, *Izgnubljena bitka*, 125–126.

njem Okružnog suda za grad Beograd pod brojem Fi 132/47. Prema prijedlogu sovjetske strane sjedište Društva je bilo u zgradi Aerokluba u Uzun Mirkovoj ulici br. 4 u Beogradu.¹⁷ Osnivači društva bili su Glavna uprava vazdušnog saobraćaja (GUVS),¹⁸ od strane FNRJ, i Glavna uprava građanske vazdušne flote, od strane SSSR-a. Akcionarski kapital Društva procijenjen je na 200 miliona dinara, od kojih je svaka strana imala učešće od po 100 miliona dinara i 1.000 akcija. Jugoslavija je, prema Sporazumu, morala uložiti aerodrome i sredstva za radio-veze, a Sovjetski Savez avione sa rezervnim dijelovima, ostala potrebna saobraćajna sredstva (kamione, autobuse, protivpožarna i sanitetska vozila), radio-stanice, radio-goniometre i drugi potreban tehnički materijal. Sovjetska strana se obavezala da Društvu preda 10 putničkih i dva teretna aviona tipa Li-2, kao i pet aviona tipa Po-2.¹⁹ Obje strane su morale uložiti i po pet miliona dinara u gotovom novcu.²⁰

Cilj osnivanja Društva bila je „organizacija i eksploatacija unutrašnjih i međunarodnih linija vazdušnog saobraćaja“. Društvo je bilo omogućeno da, u saglasnosti sa nadležnim ministarstvima, „vrši specijalnu primenu vazduhoplovstva i to: u borbi sa štetočinama seoskog i šumskog gazdinstva, u borbi sa šumskim požarima i poplavama, u sanitetske i druge svrhe“. Jugoslovenska Vlada se, u Sporazumu, obavezala da će osigurati mogućnost nabavke goriva i maziva, u količinama koje su bile potrebne za normalan rad Društva. Društvu je bilo omogućeno da, „na područjima njegove delatnosti“, ima svoje radio-stanice i sredstva za radio-navigaciju i da ih može nesmetano koristiti. Upravne organe Društva činili su Glavna skupština akcionara, Upravni odbor, generalni direktor i zamjenik generalnog direktora, dok je nadzornu ulogu imao Nadzorni odbor.²¹

Samo dan po osnivanju Društva održana je i prva Glavna skupština akcionara u zgradi Ministarstva saobraćaja u Beogradu. U ime jugosloven-

¹⁷ AJ, fond Jugoslovensko-sovjetsko akcionarsko društvo za civilno vazduhoplovstvo (JUSTA), 290-1-1, br. 2947; AJ, 290-1-1, br. 518/47; AJ, 290-1-2, *Zapisnik prva sednica Upravnog odbora, 8. februara 1947.*

¹⁸ GUVS je formiran 22. februara 1946. sa ciljem organizacije vazdušnog saobraćaja na prostoru Jugoslavije. Krajem 1948. godine nakon reorganizacije ministarstava GUVS postaje GUCVS, odnosno Glavna uprava civilnog vazdušnog saobraćaja (AJ, 290-2-1, *Raspis br. 1*; Bojan B. Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo 1942–1992*, Beograd 2012, 47).

¹⁹ AJ, 290-4, *Spisak imovine koja je stigla iz SSSR-a kao ulog u Društvo JUSTA sa stanjem na dan 1. juna 1949*; Чедомир Крунић, *Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА*, Лет, бр. 2/2000, 127–151.

²⁰ DAMSP, PA, 1949, SSSR, f-99, dosije 14, 23435; AJ, 50-64-139, *Sporazum između Vlade FNRJ i Vlade SSSR o osnivanju JUSTA-e*; AJ, 50-64-139, *Statut JUSTA-e*; *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 70, 161–165; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948*, I, dok. br. 23, 113–118.

²¹ AJ, 50-64-139, *Sporazum između Vlade FNRJ i Vlade SSSR o osnivanju JUSTA-e*; AJ, 50-64-139, *Statut JUSTA-e*; *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 70, 161–165; V. Dedijer, *Dokumenti o 1948*, I, dok. br. 23, 113–118.

ske strane govorio je najprije Jože Borštnar. Pozdravivši naročito predstavnike Sovjetskog Saveza istakao je „prisnu saradnju između obeju zemalja, kako u ratu, tako i sada u miru, čemu kao dokaz služi i osnivanje društva JUSTA“. Na njegove riječi osvrnuo se sovjetski predstavnik P. F. Berezin, koji je izrazio nadu da će se osnivanjem ovog Društva „produbiti još tešnja saradnja između naših naroda i naroda Sovjetskog Saveza“. Prema dogovoru, pozicija predsjednika Upravnog odbora pripala je jugoslovenskoj strani, koja je na to mjesto postavila Jože Borštnara, dok je potpredsjednik bio sovjetski predstavnik Anatolij Nikolajevič Kotikov.²² Ubrzo nakon toga održana je i prva sjednica Upravnog odbora, na kojoj su izabrani generalni direktor i njegov zamjenik. Na mjesto vršioca dužnosti generalnog direktora JUSTE sovjetska strana je postavila Aleksandra Georgijeviča Orlova, dok je za njegovog zamjenika jugoslovenska strana odredila Jevrema Bjelicu.²³

U prvoj godini svoga rada (1947) JUSTA je eksploatisala nekoliko domaćih i međunarodnih linija. Odlukom GUVS-a od 14. marta 1947. dodijeljene su joj linije: Beograd–Titograd, Beograd–Sarajevo,²⁴ Beograd–Zadar–Zagreb,²⁵ Beograd–Tirana, Beograd–Prag i Beograd–Sofija,²⁶ ali je saobraćajnu djelatnost JUSTA otpočela tek nakon što su iz Sovjetskog Saveza stigli prvi dogovoreni avioni (u julu 1947).²⁷ Odlukom GUVS-a od 4. oktobra iste godine JUSTA je dobila eksploataciju linija: Beograd–Titograd, Beograd–Bukurešt, Beograd–Sofija, Titograd–Tirana i Beograd–Budimpešta.²⁸

²² Prvobitni članovi Upravnog odbora Društva sa jugoslovenske strane, uz predsjednika, bili su Svetozar R. Savičević i Ante A. Tabaković, dok su sovjetski članovi bili P. F. Berezin, Lav Lukijanovič Vasiljev i Aleksandar Georgijevič Orlov. – AJ, 290-1-2, *Zapisnik prve Glavne skupštine akcionara*, 8. februara 1947.

²³ AJ, 290-1-2, *Zapisnik prve sednice Upravnog odbora*, 8. februara 1947.

²⁴ Let aviona JUSTE od zemunskog do aerodroma u Rajlovcu kod Sarajeva trajao je oko sat vremena, a letjelo se šest dana sedmično, osim u zimskom periodu kada se letjelo samo dva puta. – AJ, 290-3-5, *Zimski red letenja putničkih aviona JUSTE*, 6. septembra 1947; AJ, 290-3-5, *Red letenja putničkih aviona JUSTE*, 16. septembra 1947; AJ, 290-3-5, *Zimski red letenja putničkih aviona JUSTE*, 8. oktobra 1947.

²⁵ Avioni JUSTE saobraćali su na toj relaciji četiri dana sedmično. Let od zemunskog do aerodroma Zemunik kod Zadra trajao je oko dva sata, dok je let od Zemunika do Lučkog trajao oko sat vremena (AJ, 290-3-5, *Red letenja putničkih aviona JUSTE*, 3. oktobra 1947).

²⁶ Let aviona JUSTE do Sofije trajao je 1,5 sat, a avioni na toj liniji saobraćali su najprije jednom sedmično, a zatim dva puta. – AJ, 290-3-5, *Zimski red letenja putničkih aviona JUSTE*, 27. februara 1948; AJ, 290-3-5, *Letnji red letenja putničkih aviona JUSTE*, 9. marta 1948; AJ, 290-3-5, *Расписание полетов самолетов, действующее с 15 мая 1948 года*.

²⁷ Posljednji predviđeni avion isporučen je početkom marta 1948. godine (Ч. Крунић, *н. г.*, 133, 138).

²⁸ AJ, 290-1-2, *Zapisnik osme sednice Upravnog odbora*, 11. decembra 1948; AJ, 290-1-3, *Zapisnik sa šeste sednice Nadzornog odbora*, 25. maja 1948; AJ, 290-14-1, *Izveštaj o prihodima i rashodima realizovanim iz eksploatacije unutarnjih i međunarodnih linija u 1947. godini*; AJ, 290-14-1, *Tarife za prenos putnika, njihovog prtljaga i robe na putničkim avionima JUSTE u međunarodnom vazдушnom saobraćaju*, 23. jula 1947.

Navedene međunarodne linije JUSTA je održavala u saradnji sa prevoznici-
ma iz zemalja u koje je letjela. Liniju za Bukurešt održavala je zajedno sa
TARS-om²⁹, a liniju za Budimpeštu sa MASOVLET-om.³⁰ Međutim, na te
dvije linije zabilježen je izuzetno mali broj putnika i robe za transport, pa
su već početkom 1948. godine ukinute. Iz istih razloga, otprilike u isto vri-
jeme, ukinuta je i domaća linija Beograd–Zadar–Zagreb. Kada je kasnije
letjela za Sofiju, JUSTA je to radila u kooperaciji sa Bugarskim vazдушnim
saobraćajem (Български въздушни съобщения). Naročitu važnost, prema
„frekvenciji putnika“, imala je linija Beograd–Titograd–Tirana.³¹ Na njen
značaj ukazivao je i generalni direktor Bočkarev, insistirajući da se uvede i
direktna linija između jugoslovenske i albanske prestonice.³²

JUSTA je sprovodila putnički i mješoviti robno-putnički saobra-
ćaj na linijama koje je eksploatisala. Robno-putnički saobraćaj je podra-
zumjevaio posebne uslove za putnike, pa su avioni „umesto fotelja za
sedenje imali klupe sa jastucima“. ³³ Prema Ugovoru sa Ministarstvom
pošta FNRJ od 1. jula 1947, JUSTA je učestvovala i u prenošenju poštans-
kih pošiljki.³⁴ Avioni JUSTE su tokom 1948. godine korišćeni za redo-
van poštanski saobraćaj na liniji Beograd–Skoplje–Titograd–Sarajevo–
Beograd šest puta sedmično.³⁵ Prema planu eksploatacije saobraćaja za
1948. godinu JUSTA je namjeravala da, osim linija koje je već eksploati-
sala, uspostavi sezonski saobraćaj na liniji Beograd–Dubrovnik, kao i da
uspostavi nove linije u međunarodnom saobraćaju. JUSTA je imala
namjeru da se uključi u održavanje zahtjevnih međunarodnih linija:

²⁹ TARS je bio mješovito sovjetsko-rumunsko društvo za vazdušni saobraćaj. Spora-
zum između društava JUSTA i TARS je potpisan 2. septembra, a redovan saobraćaj na toj
liniji otvoren je 16. septembra 1947. Na liniji Beograd–Bukurešt letjelo se dva puta sedmič-
no u oba smjera, a let je trajao 2,5 sati. – AJ, 290-3-5, *Red letenja putničkih aviona JUSTE i*
TARS-a na vazdušnoj liniji Beograd–Bukurešt i obratno, 3. septembra 1947; Ч. Крунић, н. г., 135.

³⁰ MASOVLET je bio mješovito sovjetsko-mađarsko društvo za vazdušni saobraćaj.
Sporazum između društava JUSTA i MASOVLET potpisan je 21. novembra, a saobraćaj
otvoren 1. decembra 1947. Na liniji Beograd–Budimpešta JUSTA je letjela dva puta sedmič-
no, a let je trajao 1,5 sat. – AJ, 290-3-5, *Red letenja putničkih aviona JUSTE i MASOVLET-a na*
vazdušnoj liniji Beograd–Budimpešta i obratno, 24. novembra 1947; Ч. Крунић, н. г., 135.

³¹ Avioni JUSTE saobraćali su na liniji Beograd–Titograd šest dana sedmično, a na
liniji Beograd–Titograd–Tirana tri puta. Let od Beograda do Titograda trajao je 75 minuta, a
nakon polusatne pauze letjelo se 45 minuta od Titograda do Tirane. – AJ, 290-3-5, *Red lete-*
nja putničkih aviona JUSTE na liniji Zemun–Titograd i obratno i Zemun–Titograd–Tirana i
obratno, 15. jula 1947; AJ, 290-3-5, *Zimski red letenja putničkih aviona JUSTE*, 6. septembra
1947.

³² AJ, 290-1-2, *Zapisnik četvrte (vanredne) sednice Upravnog odbora*, 7. aprila 1948.

³³ AJ, 290-3-5, br. 1399.

³⁴ Ч. Крунић, н. г., 132.

³⁵ AJ, 290-3-5, *Red letenja za prenos pošte transportnim avionima JUSTE u toku mese-*
ca aprila 1948, 26. marta 1948.

Bukurešt–Beograd–Budimpešta–Beč–Pariz i Bukurešt–Beograd–Zagreb–Venecija–Milano–Torino.³⁶

Tokom 1947. godine na šest linija koje je eksploatisala (Beograd–Titograd, Beograd–Sarajevo, Beograd–Zadar–Zagreb, Beograd–Tirana, Beograd–Budimpešta i Beograd–Bukurešt) JUSTA je prevezla 6.641 putnika. Ostvareno je 237 letova u unutrašnjem i 171 u međunarodnom saobraćaju. Najviše se letjelo za Tiranu (141 let), a ta linija je donijela i najviše gubitaka (2,9 miliona dinara). Ni druge linije u prvoj godini rada nisu donosile finansijsku dobit.³⁷ Već nakon prvih mjeseci 1948. godine djelatnost JUSTE svodila se na linije Beograd–Titograd i Beograd–Sarajevo u domaćem i Beograd–Titograd–Tirana i Beograd–Sofija u međunarodnom saobraćaju.³⁸

I rad JUSTE, kao i rad JUSPAD-a, bio je obilježen velikom tragedijom njenih saobraćajnih objekata. Putnički avion na letu od Beograda do Titograda udario je 27. novembra 1947. u planinu Rumiju, pokušavajući da izbjegne nevrijeme u koje je upao, i tom prilikom je poginulo 18 putnika i 5 članova posade.³⁹ Jugoslavija je kasnije za ovu nesreću optužila upravu Društva, koja „nije snabdela svoje avione propisanim radio-uređajima“.⁴⁰ Uopšte, civilni vazdušni saobraćaj u Jugoslaviji u godinama nakon Drugog svjetskog rata suočavao se sa velikim problemima zbog nedostatka uređenih aerodroma, nedovoljnog broja aviona i školovanih kadrova za vazdušni saobraćaj.⁴¹

Unutrašnji vazdušni saobraćaj u vrijeme postojanja JUSTE i u godinama nakon rata sve više se razvijao u skladu sa turističkim potrebama. Letovi iz jugoslovenskih centara u unutrašnjosti (Beograd, Ljubljana, Zagreb, Sarajevo) ka primorskim gradovima (Dubrovnik, Split, Zadar, Rijeka) predstavljali su okosnicu saobraćaja. Razvoj civilnog vazdušnog saobraćaja kretao se u smjeru „da se linije vazdušnog saobraćaja pretvore u linije vazdušnih autobusa“.⁴² Upravo sa tim ciljem, JUSTA je tokom svog posto-

³⁶ AJ, 290-3-3, *Projekt unutrašnje mreže redovnog vazdušnog saobraćaja koju JUSTA namerava eksploatisati u toku 1948. godine*, 22. septembra 1947; AJ, 290-3-3, *Projekt međunarodne mreže redovnog vazdušnog saobraćaja koju JUSTA namerava eksploatisati u toku 1948. godine*, 22. septembra 1947; AJ, fond Uprava za civilno vazduhoplovstvo, 620-13, pov. br. 1522/48.

³⁷ AJ, 290-14-1, *Izveštaj o prihodima i rashodima realizovanim iz eksploatacije unutar-njih i međunarodnih linija u 1947. godini*.

³⁸ Ч. Крунић, *н. г.*, 141.

³⁹ Исто, 135–136.

⁴⁰ DAMSP, PA, 1949, SSSR, f-99, dosije 14, 99/467; *Dokumenti o spoljnoj politici Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1949*, priredila Rozita Levi, Beograd 1991, dok. br. 42, 88; *Bela knjiga o agresivnim postupcima vlada SSSR, Poljske, Čehoslovačke, Mađarske, Rumunije, Bugarske i Albanije prema Jugoslaviji*, Beograd 1951, dok. br. 196, 289.

⁴¹ AJ, 290-2-7, *Zapisnik konferencije po pitanjima civilnog vazdušnog saobraćaja, održane na poziv Glavne uprave za turizam u Beogradu 15. decembra 1947*.

⁴² Исто.

janja bila čvrsto povezana sa *Putnikom* – Preduzećem za saobraćaj putnika i turista u FNRJ, koje je vršilo prodaju karata u ime JUSTE i dostavu tovarnih listova. Na ime toga, *Putniku* je pripadalo 7% od ukupne sume prihoda.⁴³

Prema strukturi, JUSTA se sastojala od Sekretarijata (sekretar Nikola Todorović), Saobraćajno-komercijalne direkcije (direktor Branko Bakić), Finansijske direkcije (direktor Kajka Karakašević), Personalnog odeljenja (načelnik Stane Zdešar), Odeljenja za nabavku i snabdevanje (načelnik Žarko Popara), Direkcije za letачku službu, Službe veze i navigacije i Direkcije za tehničku službu. U okviru Društva bile su i uprave pristaništa u Beogradu (upravnik Stanislav Kamenšček), Zagrebu (Dragoslav Arambašić), Sarajevu (Ante Delić), Titogradu (Slavko Simić) i Zadru (Vladimir Kirn).⁴⁴

Osim mjesta generalnog direktora i polovine članova Upravnog i Nadzornog odbora Društva, sovjetski građani zauzimali su i neka od najvažnijih mjesta u samoj JUSTI.⁴⁵ Na mjestu šefa Direkcije za letачku službu nalazio se Dimitrij Aleksandrovič Žiteljev. Sovjetski građani bili su i na mjestima direktora Službe veze i navigacije (Sergej Koževnikov), kao i Direkcije za tehničku službu (inž. Kuzma Kapišev).⁴⁶ Tri najvažnija dijela JUSTE (Tehnička, Letačka i Navigaciona služba) na svom čelu imala su sovjetske građane. Tokom 1947. godine stigao je najveći broj službenika JUSTE iz Sovjetskog Saveza, nakon čega se otvorilo pitanje njihovog smještaja. U prvih šest mjeseci rada Društva Stambeno odeljenje Izvršnog narodnog odbora Beograda dodijelilo je JUSTI četiri, od petnaest obećanih stanova za potrebe sovjetskih službenika, tako da su oni sa svojim porodicama više mjeseci boravili u hotelima i prostorijama Društva.⁴⁷

Sovjetskih građana na radu u JUSTI bilo je i među pilotima i ostalim letačkim osobljem. Na rad u JUSTU došli su uglavnom tokom 1947. i početkom 1948. godine. Među pilotima su bili: Mihail Aleksejevič Babuškin, Nikifor Potapovič Kuličkin i Dimitrij Aleksandrovič Žiteljev; među letačima–mehaničarima: Aleksandar Aleksandrovič Guljajev, Andrej Ilarionovič Skljarenko i Georgij Stepanovič Visocki; a među radio-telegrafistima:

⁴³ AJ, 290-2-8, br. 141/49.

⁴⁴ AJ, 290-2-2, *Raspored za odsustvo službenika JUSTE i upravnika pristaništa.*

⁴⁵ S obzirom na njegova široka ovlašćenja, pozicija generalnog direktora bila je najvažnija u organizaciji Društva. Generalni direktor je upravljao svim tekućim poslovima Društva, njegovom imovinom i sredstvima. U njegovoj nadležnosti bilo je i sklapanje ugovora, regulisanje imovinsko-pravnih odnosa, primanje i otpuštanje radnika i određivanje visine njihovih primanja. – AJ, 50-64-139, *Statut JUSTA-e.*

⁴⁶ AJ, 290-2-2, *Raspored za odsustvo službenika JUSTE i upravnika pristaništa.*

⁴⁷ AJ, 290-2-2, br. 1550.

Petar Gardijenko, Aleksandar Ivanovič Pomazunov, Pavel Podkupčenko i Danijel Salomonovič Sason.⁴⁸

Nakon prve skupštine akcionara i prve sjednice Upravnog odbora, glavni organi Društva nisu se sastajali sve do marta 1948. godine. Na drugoj (vanrednoj) skupštini akcionara, održanoj 26. marta 1948, izabrani su novi članovi Upravnog odbora sa obje strane. Vanredna skupština akcionara je održana svega nekoliko dana nakon odluke sovjetske vlade o povlačenju svojih vojnih i civilnih stručnjaka iz Jugoslavije, i samo jedan dan prije prvog pisma CK SKP(b) upućenog CK KPJ. Novi sovjetski članovi Upravnog odbora postali su Ivan Prohorovič Kononov, generalni direktor JUSPAD-a, Jevgenij Petrovič Volkov i Andrej Georgijevič Bočkarev (izabran za potpredsjednika Upravnog odbora), dok su sa jugoslovenske strane određeni Ljubiša Veselinović, pomoćnik ministra saobraćaja (izabran za predsjednika Upravnog odbora), Zdravko Pudarić, direktor Sektora eksploatacije u GUVS-u i Petar Čonić, komercijalni direktor GUVS-a. Izabrani su i članovi Nadzornog odbora (Mihail Pavlovič Meščerjakov i Andrej Josifovič Kuzmičev sa sovjetske i Milutin Petrov i Olga Milošević sa jugoslovenske strane).⁴⁹ Na trećoj sjednici Upravnog odbora 29. marta 1948. Društvo je dobilo i prvog generalnog direktora, pošto je A. G. Orlov bio samo vršilac dužnosti. Na to mjesto je postavljen A. G. Bočkarev.⁵⁰

Prema prvobitnom dogovoru Jugoslavija je Društvu trebalo da stavi na raspolaganje aerodrome *Butmir* kod Sarajeva, *Lučko* kod Zagreba i da izgradi novi aerodrom u okolini Beograda.⁵¹ Sa aerodromom kod Zagreba pojavio se problem zbog lošeg prilaza, podzemnih voda i nemogućnosti nje-

⁴⁸ AJ, 290-5, *Knjižice letenja M. A. Babuškina, A. A. Guljajeva, P. Gardijenka*; AJ, 290-6, *Knjižica letenja N. P. Kuličkina*; AJ, 290-7, *Knjižice letenja A. I. Pomazunova, P. Podkupčenka*; AJ, 290-8, *Knjižice letenja A. I. Skljarenka, D. S. Sasona*; AJ, 290-9, *Knjižice letenja D. A. Žiteljeva, G. S. Visockog*.

⁴⁹ Sovjetski članovi Nadzornog odbora promjenjeni su u oktobru 1948. kada su za nove članove izabrani Vjačeslav Vasiljevič Mošincev, službenik Trgovinskog predstavništva SSSR-a u Jugoslaviji i Ivan Ipatijevič Šiškin, glavni knjigovođa JUSPA-a. – AJ, 290-12, *Zapisnik treće (vanredne) skupštine akcionara, 22. oktobra 1948*; AJ, 290-1-3, *Zapisnik prve redovne sednice Nadzornog odbora, 31. marta 1948*.

⁵⁰ AJ, 290-1-2, *Zapisnik druge (vanredne) skupštine akcionara, 26. mart 1948*; AJ, 290-1-2, *Zapisnik druge sednice Upravnog odbora, 26. marta 1948*; AJ, 290-1-2, *Treća sednica Upravnog odbora, 29. marta 1948*.

⁵¹ Civilni aerodrom Butmir kod Sarajeva tokom okupacije služio je kao vojni aerodrom. Odlukom Komande Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva on je ponovo predat na civilnu upotrebu, ali ga je trebalo „produžiti i urediti“. Predaji ovog aerodroma JUSTI trebalo je da prethodi njegovo potpuno uređenje. Kako radovi nisu otpočeti, vojska je stavila zabranu na njegovo preuzimanje i predložila GUVS-u izgradnju novog aerodroma. – AJ, 620-6, pov. br. 424.

govog daljeg razvoja.⁵² Ni aerodrom kod Zagreba, kao ni onaj kod Sarajeva, nisu imali betonsku pistu za uzletanje i slijetanje aviona, kao ni osvjetljenje za noćne letove. Takođe, novi urbanistički plan onemogućio je izgradnju novog beogradskog aerodroma na predviđenoj lokaciji. Izgradnja novih aerodroma kod Beograda i kod Zagreba učinila je nemogućim ispunjenje jugoslovenskih obaveza prema Društvu. Procjenjeno je da bi njihova izgradnja koštala oko četiri milijarde dinara, čime bi bila učinjena znatna nejednakost u akcionarskom kapitalu. Takođe, Jugoslavija nije bila u mogućnosti ni da unese uređaje u vrijednosti od skoro 10 miliona dinara, pa je još u januaru 1948. ministar saobraćaja Todor Vujasinović predložio gašenje Društva, s tim što bi jugoslovenska strana otkupila oko 57 miliona dinara vrijednosti opreme i letjelica, unijetih od strane Sovjetskog Saveza.⁵³

Upravo je dogovorena izgradnja novog aerodroma u Beogradu predstavljala jedan od najvećih problema tokom rada JUSTE. Sporazumom je bilo predviđeno da ukupan trošak radova iznese oko 75 miliona, ali je, sa početkom izgradnje, procjenjeno da bi radovi koštali makar 700 miliona, a možda i do jedne milijarde dinara. Rok za predaju novog aerodroma Društvu bio je februar 1950. godine. Veliki problem je predstavljala i činjenica da je JUSTA preuzela i kontrolu letenja, čime je, smatralo se, ona preuzela „prerogative suverene vlasti, koja je neotuđiv atribut države“. Uprave aerodroma u Beogradu, Zagrebu, Zadru, Sarajevu i Titogradu nalazile su se pod JUSTOM, čime je ona, u odnosu prema njima, imala ulogu najvišeg državnog organa civilnog vazduhoplovstva.⁵⁴

Samo poslovanje Društva nailazilo je na velike poteškoće. Jugoslovenske vlasti su, uslijed problema oko nabavki nafte zbog otkaza rumunskih obaveza oko liferacije, odlukom od 4. aprila 1948. značajno redukovale domaći i inostrani saobraćaj. U takvim okolnostima umanjena je i isporuka goriva JUSTI, zbog čega je ona u znatnijoj mjeri morala umanjiti obim svog rada i broj saobraćajnih linija. Ukinute su linije Beograd–Sarajevo, Beograd–Titograd i Beograd–Sofija, kao i već pomenuta poštanska linija. JUSTA je ostala na samo jednoj liniji Beograd–Titograd–Tirana. Otpuštanja osoblja nije bilo, ali su primjenjene vanredne mjere uzastopnim mjenjanjem letačkih ekipa u preostalim letovima, kako bi se „svim letačima omogućilo održavanje kondicije“. Pitanje zadržavanja svog raspoloživog osoblja postalo je predmet sporenja, pošto se sovjetska strana zalagala da se, s obzirom na nove okolnosti, smanji broj zaposlenih. Predmet spora je postao i

⁵² Lokacija na kojoj se nalazio tadašnji zagrebački aerodrom je okarakterisana na sljedeći način: „Teren je ravničast, ali nije potpuno ocedit, radi čega u proleće i jesen pri većim kišama nije podesan za izvesno vreme za poletanje i sletanje.“ – AJ, 290-3-6, *Aerodrom Zagreb Lučko*, 3. juna 1948.

⁵³ AJ, fond Ministarstvo saobraćaja Vlade FNRJ, 162-46, pov. br. 16/48.

⁵⁴ DAMSP, PA, 1949, SSSR, f-99, dosije 14, 23424; AJ, 50-64-139, *Referat o JUSTA-i*.

zahtjev sovjetske strane da Jugoslavija nadoknadi Društvu gubitke nastale zbog nedostatka pogonskog goriva. O tome je odluka donijeta na vanrednoj sjednici Upravnog odbora od 7. aprila 1948. godine.⁵⁵

Jugoslovenska strana je bila kritikovana zbog uskraćivanja potrebnih količina benzina, iako je ona uvjerala sovjetsku stranu da je morala ukinuti sav svoj unutrašnji avionski, i redukovati drumski saobraćaj. Ambasador Lavrentijev je bio vrlo jasan u razgovoru sa ministrom Stanojem Simićem 7. maja 1948. i rekao: „Preduzete mere sa Vaše strane su takve prirode, da one i pored svih uvijanja u diplomatske forme ostaju takve da onemogućuju rad ovoga Društva.“ Nešto slično je kasnije rekao i sovjetski predstavnik prilikom razgovora o likvidaciji društva: „Prostom čoveku potpuno je razumljivo da je nemoguće u avijaciji raditi bez benzina. Leteti se ne može bez benzina. Vlada FNRJ ne samo da nije našla za nužno da da potreban benzin, kao što je bila obavezna, nego, naprotiv, ne dajući benzin da omogući rad JUSTE ona tvrdi da društvo nije odgovorilo ekonomskim interesima Jugoslavije.“⁵⁶

Otežavanje rada službenika u Jugoslovenskom centru GUVS-a u Tirani, koji je bio zadužen za kontrolu letenja na tom aerodromu, od strane albanskih vlasti onemogućilo je dalje odvijanje vazdušnog saobraćaja između jugoslovenske i albanske prestonice. Ovakvi postupci bili su praćeni znatnim umanjnjem broja putnika na pomenutoj liniji.⁵⁷ Vrhunac represivnih poteza albanskih vlasti bilo je preuzimanje kompletnog inventara Jugoslovenskog centra na aerodromu u Tirani, 19. septembra 1948. godine. Uz prijetnju oružjem zaplijenjena su sredstva veze, a prostorije zaključane.⁵⁸ Zbog svega toga odlukom od 22. septembra GUVS je ukinuo i jedinu preostalu liniju JUSTE Beograd–Titograd–Tirana, motivišući to nemogućnošću garantovanja bezbjednih letova, nakon opozivanja jugoslovenskih stručnjaka iz Albanije i nakon slučaja detaljnog pretresanja putnika jugoslovenskih državljana i oduzimanja štampe koju su kod sebe imali. Društvu nije bilo dozvoljeno da nastavi sa eksploatacijom linije čak ni onda kada je, slanjem sovjetskih službenika na aerodrom u Tirani, slijetanje i polijetanje jugoslovenskih aviona bilo osigurano. Jugoslovenska strana je bila odlučna da „ne može biti govora“ o ponovnoj uspostavi te linije i da se radilo o odlu-

⁵⁵ AJ, 290-1-2, *Zapisnik četvrte (vanredne) sednice Upravnog odbora, 7. aprila 1948;* Ч. Крунић, *н. г.*, 142–143.

⁵⁶ AJ, KMJ, I-3-b/659, *Zabeleška o razgovoru sa sovjetskim ambasadorom na dan 7. maja 1948. godine; Bela knjiga*, dok. br. 197–198, 290–291.

⁵⁷ AJ, 620-13, pov. br. 1733.

⁵⁸ Jugoslovenskim centrom GUVS-a u Tirani rukovodio je kao vršilac dužnosti Vićenco Meštrović, koji se u vrijeme oružanog upada u prostorije Centra nije nalazio u Albaniji. – AJ, 620-13, pov. br. 1544; AJ, 620-13, pov. br. 1788; AJ, 620-22, *Knjiga podataka osoblja*; AJ, 620-22, br. 259.

ci Vlade FNRJ. S obzirom na odašiljanje sovjetskih stručnjaka u Tiranu, sovjetskoj strani su bili „nepojmljivi motivi“ za ukidanje linije. Za nadoknadu štete tražena je linija slične rentabilnosti, a procjena sovjetske strane je bila da je u pitanju linija Beograd–Prag. Ovakva ideja je odbačena pod opravdanjem da tu liniju sporazumno već eksploatišu Jugoslovenski aerotransport (JAT) i Československé státní aerolinie (ČSA) i ponuđena je linija Beograd–Sarajevo–Zagreb. Sovjetski predstavnici su smatrali da se ta linija po rentabilnosti nije mogla porediti sa linijom Beograd–Tirana i da bi saobraćaj na toj liniji donosio gubitke, naročito ako se uzme u obzir činjenica da aerodrom u Sarajevu nije imao betonsku pistu zbog čega je u toku jeseni i zime, pod uticajem padavina, bio neupotrebljiv.⁵⁹ Zbog svih tih razloga predloženo je i otvaranje linije Beograd–Zagreb–Ljubljana.⁶⁰

Pitanje kontrole letenja bilo je jedno od najvažnijih tokom postojanja JUSTE. Nadležnost nad kontrolom letenja bila je predmet spora između GUVS-a i JUSTE, odnosno pitanje suvereniteta Jugoslavije nad njenim vazдушnim prostorom. Na početku međudržavnog sukoba i njegovim odražajem na rad JUSTE to pitanje je došlo u samo središte rasprava unutar samog Društva, ali i u vrhu jugoslovenskih vlasti u pogledu opravdanosti postojanja i načina rada mješovitih društava. Kao primjeri kršenja jugoslovenskog suvereniteta u pogledu nadzora nad vazдушnim prostorom navođeni su odbijanje rukovodstva JUSTE da dopusti rad kontrolorima letenja koje je GUVS poslao na aerodrom u Beogradu, odbijanje primanja i odašiljanja depeša za potrebe GUVS-a, kao i činjenicu da se JUSTA, držeći u svojim rukama uprave pojedinih aerodroma, isticala kao „izvršilac upravne vlasti, što kao preduzeće sa privrednim zadacima pored postojanja Glavne uprave, kao pretstavnika Ministarstva saobraćaja, ne bi smelo da bude“.⁶¹

Jugoslovenska strana stajala je iza stanovišta da upravnu vlast na aerodromima „treba i mora da vrše organi one zemlje, čiji je aerodrom“, odnosno da je to pitanje u isključivoj nadležnosti GUVS-a i da JUSTA, „kao i svako drugo preduzeće, koje se služi aerodromima u Jugoslaviji, ne treba da ima nikakvu upravnu ili pristanišnu službu na tim aerodromima“. Sa druge strane, Sovjeti su smatrali da je to pravo JUSTI dato na osnovu Sporazuma o osnivanju Društva i Statuta Društva, kao i da jugoslovenska namjera da ih u toj nadležnosti ograniče predstavlja kršenje odredbi iz Sporazuma i Statuta.⁶²

⁵⁹ U detaljnoj specifikaciji za aerodrom pokraj Sarajeva teren za slijetanje i polijetanje aviona je okarakterisan kao „uglavnom utrina obrasla travom“, čiji je donji sloj zemlje ilovača „te se voda posle jeseni i proletnjih kiša duže zadržava na površini“ . – AJ, 290-3-6, *Aerodrom Sarajevo, 18. juna 1948.*

⁶⁰ AJ, 290-1-2, *Zapisnik sedme redovne sednice Upravnog odbora, 1. oktobra 1948.*

⁶¹ AJ, 290-1-2, *Zapisnik sa pete redovne sednice Upravnog odbora, 17. aprila 1948.*

⁶² AJ, 290-1-2, *Zapisnik sa pete redovne sednice Upravnog odbora, 17. aprila 1948.*

Bez obzira na stav sovjetske strane, GUVS je ubrzo donio odluku o preuzimanju uprave pristaništa, službe veze i radio-navigacije i cjelokupne kontrole letenja na svim aerodromima na teritoriji FNRJ, naznačivši još jednom da „funkciju vlasti u našoj državi, među tom funkcijom i funkciju vlasti vazduhoplovne grane, ne može po Ustavu i zakonima niko drugi vršiti osim organa narodne vlasti“. Jasno je istaknuto da JUSTA nema pravo uspostavljanja organa vlasti, uprave pristaništa, kontrole letenja i službe veze i navigacije na aerodromima koje joj je Jugoslavija dala u zakup. Jugoslovenski predstavnici u JUSTI u potpunosti su stali iza odluke GUVS-a smatrajući da akt GUVS-a „ne može biti predmet diskusije, već se isti ima samo primiti na znanje i po njemu postupiti“, kao i da se „akt GUVS-a treba tumačiti kao obaveštenje o preuzimanju upravne vlasti, koja do sada, iz nekih razloga, još nije bila preuzeta“. Opravdanost ovakvog stava obrazložena je mišljenjem da su u pitanju „atributi suvereniteta naše države“.⁶³

Značajni problemi u Društvu nastali su početkom 1949. godine kada je generalni direktor odbio da dozvoli pregled poslovanja JUSTE organima Opšte državne kontrole, smatrajući da je u pitanju kršenje Sporazuma o osnivanju i da kontrolu poslovanja Društva može vršiti jedino njegov Nadzorni odbor. Ovakav postupak sovjetskih članova uprave naišao je na osudu jugoslovenskih članova, koji su smatrali da se time ne poštuje Zakon o opštoj državnoj kontroli i da Sporazumom i Statutom Društva JUSTA nije dobila eksteritorijalni status, kakav su, recimo, imala diplomatsko-konzularna predstavništva.⁶⁴

Cjelokupna situacija u JUSPAD-u i JUSTI dovela je do toga da se Vlada FNRJ obratila sovjetskoj ambasadi u Beogradu notom od 16. marta 1949. i iznijela prijedlog da se oba mješovita društva rasformiraju. Prema jugoslovenskom stanovištu rad ovih društava nije doprinio „obnovi i povećanju proizvodnih mogućnosti Jugoslavije“, a nanosio je i štetu „ekonomskim interesima FNRJ i odnosima između FNRJ i SSSR-a“. Jugoslovenska Vlada je ostavila mogućnost da Sovjetski Savez proda sve svoje akcije u društvima ili da povuče sav materijal poslat u Jugoslaviju (kao i novčana sredstva) i dobije novčanu nadoknadu za potrošni materijal. Devet dana kasnije sovjetska ambasada je za neuspjeh u izgradnji ovih društava optužila jugoslovensku stranu, a inicijativa za likvidacijom društava iskorišćena je kao dokaz „neprijateljske politike Vlade FNRJ prema SSSR“ i smatrana jednostranim aktom. Mišljenje sovjetske Vlade bilo je da prijedlog o gašenju mješovitih društava „ima za cilj dalje pogoršanje sovjetsko-jugoslovenskih odnosa“. Zbog „neprekidnih akata neprijateljske politike prema SSSR-u“,

⁶³ AJ, 290-1-2, *Zapisnik sa šeste redovne sednice Upravnog odbora, 4. maja 1948.*

⁶⁴ AJ, 290-1-2, *Zapisnik devete (vanredne) sednice Upravnog odbora, 28. februara 1949.*

koje je onemogućavalo poslovanje JUSPAD-a i JUSTE, kako je to navedeno, i Sovjeti su smatrali „besciljnim daljnje postojanje tih društava“.⁶⁵

Sovjetski odgovor na jugoslovenski prijedlog o likvidaciji JUSPAD-a i JUSTE bio je povod da se osjeti snažna gorčina u riječima jugoslovenskog ministra saobraćaja Božidara Maslarića, koji je za prvobitne Sporazume o osnivanju društava rekao da „liče na one nejednake ugovore koje je nekada Kina zaključivala sa zapadnoevropskim i američkim imperijalistima, a kada se uzme u obzir još i dvogodišnji rad sovjetskih ljudi u tim društvima, onda između njih i kapitalističkih eksploatatora nema nikakve razlike“. Oštrinu riječi jugoslovenskog visokog funkcionera posebno vidimo u činjenici da on ova društva naziva „čirom na suverenitetu naše države“.⁶⁶

Sve lošiji međudržavni odnosi, koji su se odražavali na odnose unutar mješovitih društava, doveli su do pozicije u kojoj je njihovo dalje postojanje bilo nemoguće. Tokom 1949. godine njihov rad je bio u potpunosti zaustavljen. Ministar saobraćaja Maslarić dao je uputstva o razmatranju mogućnosti za „tihim povlačenjem“ jugoslovenske imovine unijete u JUSPAD, odnosno za „tihom likvidacijom“ društava.⁶⁷ „Tiha likvidacija“, koju je predlagao B. Maslarić, sprovedena je u JUSTI u nekoliko koraka. Nakon 16. decembra 1948. Jugopetrol je prestao sa isporukom i redukovane količine goriva JUSTIi. Svoj posljednji let JUSTA je izvela 3. januara 1949. godine.⁶⁸ Odlukom od 2. maja 1949. svo letачko osoblje JUSTE prešlo je u Jugoslovenski aerotransport, osim osoblja dva aviona. Zatim je u noći 4/5. maja Uprava vazdušnih pristaništa Ministarstva saobraćaja FNRJ preuzela kontrolu nad svim aerodromima, njihovim osobljem i postrojenjima. Tada su se na raspoloženje Upravi vazdušne plovidbe Ministarstva saobraćaja FNRJ stavili upravnici vazdušnih pristaništa u Beogradu (Stanislav Kamenšček), Zagrebu (Fadil Krajina), Zadru (Franc Simčić), Sarajevu (Ante Delić) i Titogradu (Slavko Simić), kao i njihovi pomoćnici (Alojz Šeruga, Ivica Mitrečić i Milivoje Bojović).⁶⁹ Preuzimanje osoblja JUSTE od strane Ministarstva saobraćaja obuhvatilo je 87 službenika na aerodromima i 27 letača i mehaničara.⁷⁰ Nakon ovih koraka stvoreni su preduslovi da JAT preuzme sve unutrašnje linije u Jugoslaviji.

Prema podacima iz maja 1949. oba mješovita jugoslovensko-sovjetska društva imala su ogromne gubitke. Zbog komplikovanih odnosa u upra-

⁶⁵ DAMSP, PA, 1949, SSSR, f-99, dosije 14, 99/467; *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 206, 460–463.

⁶⁶ AJ, fond Jugoslovensko-sovjetsko parobrodarsko akcionarsko društvo (JUSPAD), 43–47, str. pov. br. 35/49.

⁶⁷ DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 3, 48933.

⁶⁸ Ч. Крунић, *н. г.*, 146.

⁶⁹ DAMSP, PA, 1949, SSSR, f-99, dosije 14, 23424; AJ, 290-2, br. 1409.

⁷⁰ AJ, 290-2-2, br. 1611.

vama društava pravo stanje je bilo teško procjeniti. Gubitak JUSPAD-a je bio 53,3 miliona, a gubitak JUSTE oko 40 miliona dinara. U traženju najboljeg načina za likvidaciju društava učestvovali su i glavni pravni savjetnik u Ministarstvu inostranih poslova i opunomoćeni ministar dr Milan Bartoš i pomoćnik ministra finansija Kiro Gligorov, dok su pomoćnik predsjednika Privrednog savjeta Ljubomir Babić i pomoćnik ministra saobraćaja Josip Gizdić bili članovi delegacije za proces likvidacije, a Lj. Babić ovlašten i za potpisivanje protokola o likvidaciji.⁷¹

Prva sjednica između delegacija dvije države po pitanju likvidacije društava održana je 20. maja 1949. i pregovarači se nisu sporazumjeli niti oko jednog pitanja podjele imovine.⁷² Šef sovjetske delegacije za pregovore o likvidaciji V. Sergejev insistirao je na tome da je jugoslovenska odluka o potrebi rasformiranja društava predstavljala „jednostrano rešenje“, jer su u pitanju bila „paritetna društva“, za čije je bolje funkcionisanje jugoslovenska strana mogla da predloži konkretne mjere za poboljšanje njihovog rada, a ne prijedlog o rasformiranju. Prema njegovom mišljenju, nije bilo nužno da se društva likvidiraju, jer to nisu tražili „ni ekonomski, ni politički uslovi“.⁷³

Protokol o likvidaciji JUSPAD-a i JUSTE potpisan je u Beogradu 31. avgusta 1949. i od tog trenutka prestao je da važi Sporazum između dvije vlade od 4. februara 1947. o osnivanju mješovitih društava. Prema Protokolu dogovoreno je da se Sovjetskom Savezu u roku od 12 dana vrata sva sredstva koja je uložio u ova društva. Sav materijal i oprema koji su otpremani ka Sovjetskom Savezu morali su biti oslobođen od plaćanja poreza, carina i taksa, a Jugoslavija je preuzela troškove njihovog demontiranja, pakovanja i utovaranja. Takođe, Jugoslavija je preuzela i troškove transporta.⁷⁴ Imovina unijeta u JUSPAD transportovana je riječnim, a imovina unijeta u JUSTU željezničkim putem. Organizaciju transporta sovjetske imovine iz JUSTE obavljao je TRANSJUG, preduzeće za međunarodnu otpremničku službu. Utovar opreme i materijala sa zemunskog aerodroma obavljen je 8. i 9. septembra 1949. godine.⁷⁵

⁷¹ DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 3, 49304; DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 3, 49493; DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 4, 49618; DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 4, 410799; *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 207, 463–464.

⁷² AJ, 43-47, *Zapisnik sa prve sednice delegacija SSSR-a i FNRJ po pitanju likvidacije društava JUSPAD i JUSTA*; AJ, 43-47, pov. br. 416; DAMSP, PA, 1949, SSSR, f-100, dosije 18, 414696.

⁷³ DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 4, 27/167.

⁷⁴ AJ, 43-2, *Protokol o likvidaciji Jugoslovensko-sovjetskog dunavskog parobrodarskog akcionarskog društva JUSPAD i Jugoslovensko-sovjetskog akcionarskog društva za civilno vazduhoplovstvo JUSTA*; AJ, 43-47, pov. br. 415940; DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 5, 416060; DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 6, 416228; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1949*, dok. br. 76, 167–168; *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*, док. бр. 226, 521–523.

⁷⁵ AJ, 290-4-3, *Zapisnik sastavljen dana 10. septembra 1949. na zemunskom aerodromu*.

Za jedan dio materijala i opreme, koji nije bilo moguće vratiti, dogovoreno je da se otkupi od strane Jugoslavije (ukupne vrijednosti od oko 6,7 miliona dinara). Sav materijal i oprema koje je sovjetska strana unijela u društva, a koja su bila iskorišćena tokom njegovog rada, morali su biti nadoknađeni u novcu (u iznosu od oko 9,2 miliona dinara). Takođe, suma od 12,5 miliona dinara, koju su Sovjeti u gotovom novcu uložili u JUSPAD i JUSTU, morala je biti vraćena. Na osnovu Protokola vidimo da je ukupna suma gotovog novca koju je Jugoslavija morala uplatiti SSSR-u dostigla 28,5 miliona dinara. Taj novac je morao biti uplaćen u roku od sedam dana od dana potpisivanja Protokola. Narodna banka FNRJ je već 7. septembra stavila na raspolaganje moskovskoj Gosbanci sumu od oko 570.000 dolara, kao protivvrijednost sumi od skoro 28,5 miliona dinara.⁷⁶ Sovjetima je nadoknađena i vrijednost uništenog aviona, preostalih 11 sa beogradskog aerodroma odletjelo je u prvoj polovini septembra 1949, a njihov prelet su izvršile posade sastavljene od letača iz TARS-a i MASOVLET-a.⁷⁷

Određene su bile i dvije tročlane komisije koje su imale zadatak da sprovedu „pravnu i tehničku likvidaciju“ društava. Likvidacionu komisiju zaduženu za JUSTU činili su Jevrem Bjelica, zamjenik generalnog direktora JUSTE i rukovodilac Komisije, Kajka Karakašević, viši komercijalista JUSTE i Bogdan Bogosavljević, viši komercijalista JUSPAD-a. Najvažnija pitanja njenog djelovanja obuhvatala su predaju imovine bivšem akcionaru SSSR-u, predaju imovine stečene u okviru Društva organima Ministarstva saobraćaja FNRJ, registrovanje prestanka rada Društva kod Okružnog suda grada Beograda (br. Fi-132/47) i sastavljanje bilansa i računa dobitka i gubitka.⁷⁸ Likvidaciona komisija JUSTE je svoj posao završila do kraja 1949. godine. Zaključno sa 31. decembrom 1949. JUSTA je i formalno prestala da postoji.⁷⁹

Jugoslovensko iskustvo sa mješovitim društvima na početku sukoba postalo je vrlo neprijatno, zbog čega ne treba da čudi što je dominirajuće mišljenje bilo da su društva „umesto da pomognu ekonomskom razvoju Jugoslavije, umesto da doprinesu produbljenu prijateljskih odnosa između dve države, ona su jednovremeno postala kočnica razvoja jugoslovenske privrede i izvor diskusije i zapleta između dve zemlje“.⁸⁰ Iskustvo Jugoslavije sa mješovitim društvima ostavilo je ružan pečat u sjećanjima jugosloven-

⁷⁶ AJ, 43-2, *Protokol o likvidaciji JUSPAD-a i JUSTA-e*; AJ, 43-47, pov. br. 377; DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 5, 416060; DAMSP, PA, 1949, Dunav, f-27, dosije 7, 421546.

⁷⁷ Ч. Крунић, *н. г.*, 149.

⁷⁸ AJ, 290-4-2, pov. br. 137.

⁷⁹ AJ, 290-1-1, *Rešenje Ministarstva saobraćaja FNRJ o likvidaciji mješovitih društava*, 3.9.1949; AJ, 290-4-3, br. 2247.

⁸⁰ AJ, 43-2, *Informacije 1947/1948; Bela knjiga*, dok. br. 206-208, 296-298.

skih rukovodilaca. Karakterističan primjer za to jeste epizoda sa sovjetskim pilotom JUSTE, na aerodromu u Titogradu, koju je u svojim memoarima zabilježio Svetozar Vukmanović Tempo. Opisujući haotično stanje na aerodromu usred ljetnje sezone, primanje putnika bez karata i gužve S. V. Tempo je pokušao dočarati potpuno odsustvo reda za koje su, moglo bi se zaključiti, krivi bili sovjetski stručnjaci u mješovitim društvima. Bahatost sovjetskih stručnjaka, onako kako su klišeizirano posmatrani, prikazao je u rečenici kojom mu je sovjetski pilot želio naglasiti svu svoju dominantnost u odnosu na zemlju u kojoj je radio: „To je moja stvar i biće onako kako ja hoću!“, a zatim i odsječno: „Ovde ja naređujem!“ Opisujući svoj razgovor sa pilotom, S. V. Tempo navodi i rečenicu: „Svi su me molili da ne popustim jer im se *Rus* na glavu popeo.“⁸¹

Vladimir Dedijer je 1969. godine pisao: „Funkcionisanje mešovito g preduzeća za vazduhoplovstvo JUSTA i dunavsku plovidbu JUSPAD pokazalo je da se tu ne radi ni o kakvoj sovjetskoj pomoći u ekonomskom razvoju Jugoslavije, već samo o čistoj šteti za nas. Sovjetski Savez je hteo da zadobije kontrolu i monopol u Jugoslaviji i da nas na taj način liši ekonomske nezavisnosti i suvereniteta.“⁸² Uzevši u obzir sve navedeno, sigurno je da su u velike projekte mješovitih društava obje strane ušle sa velikim očekivanjima, kao i da ta očekivanja nisu bila ispunjena. Budući da su tokom svog postojanja mješovita društva slijedila put međudržavnih odnosa, preko njih se na mikroplanu mogu vidjeti sve promjene u odnosima Jugoslavije i Sovjetskog Saveza, počevši od ratnog savezništva, preko najtješnje saradnje do otvorenog neprijateljstva i stajanja na ivici provalije zvane rat.

⁸¹ Završavajući opisivanje incidenta na titogradskom aerodromu S. V. Tempo je napisao: „Takvi i slični sukobi rušili su moju romantičarsku predstavu o sovjetskim ljudima kao o ljudima bez slabosti, ali nijesu nimalo uticali na moj odnos prema Sovjetskom Savezu. Smatrao sam da se Sovjetski Savez ne može procjenjivati prema ponašanju njegovih predstavnika u drugim zemljama. Doduše, zbunjivala me činjenica da se u *slučajevima* čiji sam svjedok bio nije uvijek radilo o makar kakvim predstavnicima.“ – S. V. Tempo, *n. d.*, 11–13.

⁸² V. Dedijer, *Izgubljena bitka*, 98.

Milan Gutić
Momir Ninković

THE MIXED YUGOSLAV-SOVIET SOCIETIES
The case of JUSTA

Summary

The article analyses the existence of the mixed Yugoslav-Soviet society, JUSTA intended for the civil air traffic. It was organized in the period of the close ideological friendship between the Yugoslavia and Soviet Union after the Second World War. The JUSTA society existed for two years, and it provided the domestic and international airline service. The first flights were held in summer of 1947, and after the Tito-Stalin break it ceased its work in the beginning of 1949. The article was written on the non published archival sources kept in Archive of Yugoslavia and the Diplomatic Archive of the Yugoslav (now, Serbian) Foreign Ministry, as well as on the literature.