

poleteo 2018. godine i čija se serijska proizvodnja očekuje.

Posebnu vrednost knjige čini veliki broj fotografija, kao i tabela koje dobro ilustruju aktivnosti fabrike i donose statističke podatke o broju i strukturi zaposlenih, prihodima i ostvarenim rezultatima. Svako letelici proizvedenoj u „Utvi“ posvećena je posebna stranica sa kratkim istorijatom projektovanja i izrade, tehničkim osobinama i po jednom reprezentativnom fotografijom.

Danas je „Utva“ po mnogo čemu svedena na nivo zanatske radionice, ali ipak opstaje. Kako je autor monografije zaključio: „Da li će Srbija čuti i pomoći da se ova iskra održi i proširi ili će ponovo proći decenije iskušenja radnika „Utve“ da bi se ponovo podigli kao feniks? Sve ovo zavisi od društva i vlasti koja prvo mora da zna šta je to „Utva“ i zašto ona danas slavi svoj 85. rođendan“. Nadamo se da će knjiga *UTVA – fabrika aviona 1937–2022*, koja će sigurno naići na pozitivan prijem vazduhoplovne javnosti, biti i putokaz za donosiocce odluka o budućnosti srpske vazduhoplovne industrije.

*Ilija Kukobat*

Jovo Simišić, BIO JEDAN JAT, Beograd, Lighthouse Studio, 2022, 432.

Vazdušni saobraćaj na jugoslovenskim prostorima ima veoma dugu tradiciju, započetu još 1927. godine osnivanjem Društva za vazdušni saobraćaj *Aeropot*. Posle Drugog svetskog rata ovom delatnošću se bavilo više preduzeća (Jugoslovenski aerotransport (JAT), JUSTA, Inex-Adria, Pan Adria, Aviogenex), koja su ostavila manjeg ili većeg traga u istoriji jugoslovenskog vazduhoplovstva. Najznačajnije od ovih preduzeća bio je upravo JAT, koji je od svojih skromnih početaka 1947. godine postao deseta evropska i 31. svetska avio-kompanija po broju prevezenih putnika četrdeset godina kasnije. Nažalost, literatura o JAT-u je izuzetno skromna i mahom se svodi na prigodne monografije objavljivane povodom jubileja njegovog rada. Kao najkvalitetnije među njima izdvajaju se *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu iz 1987.* i *Više od letenja iz 2007.* godine. Obe su imale i engleska izdanja. U trenutku kada se navršilo 75 godina od početka rada JAT-a, ovu prazninu je svojim delom *Bio jedan JAT* smanjio beogradski publicista Jovo Simišić, koji je

učestvovao i u pripremi pomenutih monografija. Za razliku od njih, gde su postojali odeljci posvećeni *Aeroputu* kao JAT-ovom prethodniku, u ovom delu autor je izložio samo istoriju JAT-a od 1947. do 2013, kada je preduzeće ponelo ime *Er Srbija*.

Postoji još jedna, verovatno najznačajnija razlika između ove knjige i ranijih monografija. Kako autor u predgovoru kaže, „ovo je knjiga o JAT-u iznutra“. Ona nije napisana sa namerom da se slika o kompaniji ulepša, tako da se u njoj, pored svega pozitivnog, našlo mesta i za iznošenje grešaka i negativnih pojava koje su uticale na funkcionisanje JAT-a. Delo je pisano na osnovu literature, štampe i veoma ograničene količine arhivske građe, budući da arhiva JAT-a nikada nije predata nijednoj arhivskoj ustanovi, niti je autoru bio omogućen uvid u materijale koje čuva *Er Srbija*, koja je preuzela tu arhivu.

Prvi deo knjige, „Kako se kalio JAT“, obuhvata prvih dvadesetak godina rada jugoslovenske nacionalne avio-kompanije. To je period obnove vazdušnog saobraćaja, formiranja JAT-a, mešovitog jugoslovensko-sovjetskog preduzeća JUSTA i državnih organa nadležnih za civilno vazduhoplovstvo. Glavna njegova karakteristika jeste velik upliv države u rad kompanije, koji je s vremenom opadao. Postepeno, JAT je spojio glavne gradove jugoslovenskih republika i primorske turističke centre, kao i Jugoslaviju sa inostranstvom. Prve međunarodne linije otvorene su ka Pragu i Varšavi, da bi se posle Rezolucije Informbiroa JAT preorijentisao i počeo saobraćaj sa Zapadnom Evropom i Mediteranom. Linije ka Istočnoj Evropi postepeno su obnavljane posle otopljanja odnosa sa Sovjetskim Savezom i drugim socijalističkim zemljama. JAT je u istom periodu radio na razvoju svoje tehničke službe, privredne avijacije i školstva. Njegov razvoj bio je posebno skopčan sa potrebom da se poveća bezbednost vazdušnog saobraćaja, imajući u vidu da su sve katastrofe putničkih aviona u periodu od 1950. do 1956. godine bile izazvane greškom pilota. Čitaocima će biti posebno zanimljiva saznanja o veoma retko pominjanim otmicama jugoslovenskih putničkih aviona. Od 1948. do 1959. zabeleženo ih je ukupno pet, pri čemu su u tri slučaja među otmicima bili i članovi posade. Njihov cilj je bio da napuste zemlju, nezadovoljni politikom tadašnjeg državnog rukovodstva.

Drugi deo, „Radanje moderne kompanije“, pokriva period od 1970. do 1990. godine. Ovo

je period u kojem je JAT iskoračio iz evropskih okvira i proširio mrežu svojih linija na Severnu Ameriku, Daleki istok i Australiju. Na unutrašnjem planu, ovo su bile godine uspona i padova. Početkom 1970-ih godina JAT je od jedin-stvenog preduzeća transformisan u sistem za vazdušni saobraćaj podeljen u više osnovnih radnih organizacija, čiji su se interesi često sukobljavali i sputavali pravilan razvoj kompanije. Teške posledice imale su i dve naftne krize 1973–1974. i 1979–1980, kao i opšta privredna kriza u kojoj se našla jugoslovenska država tokom 1980-ih godina. Ipak, JAT je uspeo da nađe izlaz iz ovih problema redukcijama nerentabilnih linija, iznajmljivanjem letelica sa posadama u inostranstvo, ali i iznalaženjem sopstvenih organizacionih formi kojima je pojednostavljen samoupravni proces odlučivanja. U tehnološkom smislu, JAT je u ovo vreme uspeo da dostigne, pa i prestigne konkurenciju, postavši prvi evropski korisnik aviona modela Boeing 737-300 1985. godine. Interesantan je odeljak o načinima finansiranja nabavki aviona, gde autor ističe bitnu promenu u ovom procesu. Dok je u početnoj fazi iza kupovine aviona stajala država, JAT je od šezdesetih godina počeo samostalno da ugovara i plaća letelice kroz dugoročne kredite. Kasnije su se pojavili novi načini otplate: izvoz jugoslovenske robe u Sjedinjene Američke Države, uključivanje jugoslovenske vazduhoplovne industrije u saradnju sa američkim proizvođačima, kao i „lease-purchase“ aranžmani, kod kojih je JAT iznajmljivao avione koji su posle otplate postajali njegovo vlasništvo.

Treći deo, „Godine koje su pojele sankcije i ratovi“, bavi se vremenom nestanka socijalističke Jugoslavije i funkcionisanjem JAT-a u najtežem periodu njegovog postojanja. JAT je u ovom periodu najpre ostao bez značajnog dela unutrašnjeg tržišta (otcepljene jugoslovenske republike), a zatim i bez međunarodnog tržišta usled sankcija uvedenih Saveznoj Republici Jugoslaviji 1992. Kako bi pokazao koliku je štetu JAT ovim pretrpeo, autor je veoma pedantno prikazao koliki je bio udeo različitih delova Jugoslavije u putničkim tokovima u poslednjoj mirnoj godini, 1990. Čak 34% ukupnog broja putnika prevezeno je između Srbije i Hrvatske, a još 21% unutar Hrvatske. Pored toga, JAT je na različite načine lišen nepokretne i pokretne imovine čija se vrednost merila milionima američkih dolara. Simišić u ovom delu knjige ističe i transformaciju JAT-a iz društvenog u javno

preduzeće, navodeći da su ukidanjem samoupravljanja radnici isključeni iz procesa odlučivanja, ali i da je JAT na sebe preuzela Srbija čak i u okvirima skraćene Jugoslavije. Naime, Zakon o osnivanju Javnog preduzeća za vazdušni saobraćaj „Jugoslovenski aerotransport“ donela je 1992. Narodna skupština Srbije. JAT je 1994. počeo sa obnovom međunarodnog saobraćaja, a 1998. započeo pregovore o kupovini letelica od *Erbasa*, ali su novi udarci veoma brzo usledili. Iste godine je stupila na snagu nova zabrana međunarodnog saobraćaja, 1999. NATO bombardovanje SRJ uslovlilo je potpun prekid rada od marta do juna te godine i evakuaciju dela flote u Rumuniju i Ukrajinu, a 2000. godine je pod do danas nerazjašnjenim okolnostima ubijen generalni direktor kompanije Živorad Žika Petrović.

Četvrti deo, u kojem je obrađen period od 2000. do 2013. godine, nosi naziv „Nestanak s predumišljajem“. U tom periodu JAT je uspeo da se koliko-toliko oporavi od posledica ratova i sankcija, ali se našao i u novim problemima. Postepeno je ostao bez više organizacionih jedinica (Tehnika, Katering, hotel Slavija u Beogradu, Privredna avijacija, Pilotska škola u Vršcu i druge) koje su izdvojene u posebna preduzeća i sveden je isključivo na saobraćajnu delatnost. U istom periodu je bio primoran da značajno smanji svoju flotu isključivši iz upotrebe najstarije avione. Godine 2003. promenjeno je i ime kompanije, tako da je *Jugoslovenski aerotransport* postao *Jat Ervejs*. Od 2008. Republika Srbija počela je aktivno da traži partnera za privatizaciju *Jata*, kojeg je našla 2013. u vidu avio-kompanije *Etiihad* iz Ujedinjenih Arapskih Emirata. Te godine kompanija je promenila ime u *Er Srbija*, čime je nestao i poslednji trag nekadašnjeg imena.

Posebnu vrednost knjige čine kratke biografije pojedinih radnika JAT-a. Među njima su direktori, inženjeri, komercijalisti, piloti i stjuardese koji su ostavili poseban trag u istoriji kompanije. Ovi portreti ujedno omogućavaju čitaocu da spozna i ljudsku stranu JAT-a, imajući u vidu da su u dosadašnjim monografijama pojedinci, bez obzira na svoje zasluge i uspehe, pominjani gotovo uzgred. Uz to, knjiga je bogato ilustrovana, a deo fotografija nije ranije objavljivani. Autor se bavio i mnogim drugim delatnostima kojih se malo ko seti kada se govori o JAT-u, ali su predstavljale njegove značajne i neodvojive delove, kao što su privredna avijacija, zemaljska operativa, komercijala,

Računski centar, Sportsko društvo i turistički kapaciteti. U prilogu se nalazi registar sa imenima 964 letaća (pilota, mehaničara-letaća, navigatora i radio-telegrafista) koji su leteli u saobraćajnoj avijaciji JAT-a od 1947. do 2013. Autor se ogradio da ovaj spisak verovatno nije potpun, navodeći da je dokumentacija iz ranijeg perioda nepotpuna, a iz kasnijeg nedostupna, budući da mu *Er Srbija* nije izašla u susret i omogućila uvid u građu.

Pisana bez pretenzije da predstavlja naučni rad ili definitivnu istoriju JAT-a, knjiga *Bio jedan JAT* slobodno se može smatrati najkvalitetnijim do sada napisanim delom o avio-kompaniji koja je ujedno bila i jedan od simbola Jugoslavije. Stoga je izuzetno rado preporučujemo pažnji čitalaca. Ujedno koristimo priliku da pozovemo *Er Srbiju*, koja smatra sebe nastavljачem tradicija *Aeropta* i JAT-a i 2022. godinu reklamama je obeležila kao svoju 95-godišnjicu, da učini dostupnom za istraživanje arhivsku građu JAT-a kojom raspolaze.

Ilija Kukobat

Goran Živaljević, SLUŽBA 2, Beograd, Laguna, 2022, 204.

Tokom avgusta 2022. u knjižarama se pojavila knjiga doskorašnjeg operativca i zamenika direktora Bezbednosno-informativne agencije Gorana Živaljevića pod karakterističnim naslovom *Služba 2*. To je drugi deo bestslera sa istoimenim naslovom *Služba*, koji je objavljen 2020. godine i privukao priličnu pažnju javnosti. Publikovanje ove knjige nam se čini interesantno upravo u vremenu kada traje javna rasprava između nekoliko istoričara Instituta za savremenu istoriju i direktora Državnog arhiva Srbije oko dostupnosti određene građe Državne bezbednosti stare više decenija. Tu građu je Bezbednosno-informativna agencija sukcesivno predala ovom arhivu i njeno izdavanje naučnicima i zainteresovanima otežava pozivanjem na različite zakonske akte. U tome je, između ostalog, značaj ove knjige kao prilog javnoj raspravi o slobodi uvida naučnika u deklasifikovane dokumente srpske i jugoslovenske Službe.

Prva Živaljevićeva *Služba* sa podnaslovom „Anatomija srpske tajne službe u proteklih 30 godina“ privukla je priličnu pažnju ovdašnje javnosti, upravo kao što je to bio slučaj kada je televizijska kamera uočila Živaljevića usred nereda u makedonskoj skupštini u Skoplju

2017. godine. Region je tada zabrujao o tome kako srpski obavешtajci upravljaju političkim događajima u državama bivše Jugoslavije. A Goran Živaljević je tako postao vidljiv simbol prisutnosti „srpske obavешtajne službe“ van granica Srbije. Moguće je da je upravo ta okolnost bila jedan od motiva Živaljeviću da popularnim stilom napiše knjigu o svom angažmanu u Službi protekle tri decenije.

Osim uspeha kod čitalaca i jedne naučne tribine u Institutu za evropske studije, reakcije tzv. stručne javnosti na ovu knjigu su izostale. Da li je u pitanju bila epidemija korona virusa? Ili su komentari bili ograničeni na kafanske stolove zauzete od njegovih bivših kolega? Ili su se stručna javnost i kolege klonile da kažu bilo šta o knjizi, po sistemu tamnog vilajeta: šta god da kažu – pogrešice. Tek, Goran Živaljević je ponovo javnosti ponudio novu knjigu sa istoimenim naslovom i novim iskustvima.

*Služba 2* nije jednostavan nastavak prethodne Živaljevićeve knjige *Služba*. Mada je reč o nastavku njegovih sećanja na neke momente iz rada u Državnoj bezbednosti, ova knjiga je svojevrsna dopuna prethodne i tek sa njom javnost dobija prilično zaokruženu sliku karijere Gorana Živaljevića u Službi. Hronološki, *Služba 2* pokriva period od dve i po decenije – od vremena pre rata sa NATO 1999. godine pa do Živaljevićevo napuštanja Službe dvadesetak godina kasnije.

Iako postoji uvreženo mišljenje da je posao obavешtajca ili kontraobavешtajca dinamičan, pun filmskih obrta, sa koloritnim likovima i dramatičnim situacijama, u realnosti taj posao nije toliko dramatičan i uglavnom je potrebno strpljenje da bi se zaokružila nekakva akcija. I možda još više: snalaženje u često promenljivim kadrovskim tokovima unutar same službe – da bi se opstalo i unutar nje i na terenu. Ipak, Goran Živaljević nam je manirom dobrog pripovedača i izborom karakterističnih slučajeva, akcija i ličnosti, približio rad u Službi državne bezbednosti na privlačan način. Čak i običnom čitaocu, kome pojedina pomenuta imena ili inicijali ništa ne znače, Živaljevićevo pripovedanje je sigurno dopadljivo i čini da se knjiga ne ostavlja iz ruku do poslednjih stranica.

Činjenica da je *Služba 2* knjiga koja govori o dešavanjima iz najnovije srpske istorije, pa tako i iz istorije i rada Resora državne bezbednosti, odnosno današnje Bezbednosno-informativne agencije (nosi to ime od jeseni 2002), čini da je ona atraktivna za široku čitalačku publiku, ali i