

ОД ДАСП-а ДО "АУТОПРЕВОЗА"

Апстракт: Писати о оснивању и раду било којег привредног предузећа на подручју Републике Српске је веома тешко због мале сачуваности архивске грађе. Предузеће "Аутопревоз" из Бањалуке је једна од ријетких фирми основаних послије Другог свјетског рата која и данас ради. У раду је приказан развој овог саобраћајног предузећа од оснивања 1945. до увођења самоуправљања 1950, са акцентом на допринос обичног радника: шофера, аутомеханичара, токара и електричара за успјех овог предузећа.

Кључне ријечи: Државно аутомобилско саобраћајно предузеће (ДАСП), Окружно аутомобилско саобраћајно предузеће (ОАСП), Земаљско аутомобилско транспортно предузеће (ЗАТП), Обласно аутотранспортно предузеће (ОАТП), Градско ауто-транспортно предузеће "Аутопревоз" Бањалука, петогодишњи план, раднички савјет.

У Југославији је саобраћај по завршетку Другог свјетског рата, заједно с индустријом и пољопривредом, добио приоритет у обнови. Тежиште обнове било је оспособљавање саобраћајница, електричних централа и рудника угља, што је представљало основу за покретање осталих привредних дјелатности. Од брзине поправке оштећених саобраћајница зависио је превоз хране у угрожене и попаљене крајеве, превоз робе добијене од Управе Уједињених нација за помоћ и обнову (UNRRA), робе за војску, снабдијевање индустрије угљем и сировинама, превоз путника, демобилисаних избјеглица, колонизованих и ратне сирочади. Тако је Министарству саобраћаја Демократске Федеративне Југославије био наметнут задатак да чврстим руковођењем и доношењем јединственог плана максимално задовољи све захтјеве за саобраћајним средствима.

Сходно томе Привредни савјет земље донио је 12. маја 1945. Уредбу о оснивању Државног транспортног и отпремног предузећа ДФЈ са сједиштем у Београду за послове транспорта робе сувоземним, воденим и ваздушним путевима и отпремање робе.¹ Ово предузеће је имало своје филијале у већим центрима у земљи и у иностранству. Убрзо, 21. јула 1945, исти савјет донио је

¹ "Службени лист Демократске Федеративне Југославије", 18. мај 1945, бр. 33

Уредбу о оснивању Државног аутомобилског саобраћајног предузећа ДФЈ са сједиштем у Београду (ДАСП).² Ово предузеће требало је организовати и обављати јавни превоз у цијелој земљи, као и руководити свим другим пословима у вези са одржавањем и експлоатацијом моторног саобраћаја. Предузећу су такође стављена на располагање сва возила која су долазила преко UNRRA-е и испоручена држави на рачун репарације. Уредбом о укидању Државног транспортног и отпремног предузећа од 24. јула 1945. његово пословање прешло је на Државно аутомобилско саобраћајно предузеће и Државно отпремно предузеће ДФЈ.³

Често се у архивској грађи спомиње да је 1. октобар 1945. датум када је почело са радом Државно аутомобилско саобраћајно предузеће (ДАСП) Федералне Босне и Херцеговине у Бањалуци. Са сигурношћу се може рећи да је почело и раније, јер је предузеће у септембру 1945. вршило превоз путника на међуградским линијама Бањалука – Бос. Градишка – Окучани и Бањалука–Дервента.⁴

Крајем новембра 1945. Окружни народни одбор Бањалука обратио се Штабу 423. ваздухопловног пука НОВЈ у Земуну да поручника Тукерић Ивана, са стручном квалификацијом шофер – механичар, учесника НОБ-а од 1941. демобилише и стави на располагање овом одбору ради руковођења Управом ДАСП-а.⁵ Овом захтјеву је удовољено, па је Иван Тукерић постављен 1. децембра 1945. за управника предузећа.⁶

Рад ДАСП-а био је изузетно значајан за читав бањалучки округ. Довоз намирница, текстила и остале робе вршило је искључиво ово предузеће. Превоз сјемена, гнојива, пољопривредних алата, материјала за јесењу сјетву са жељезничке станице у Окучанима и транспорт наших колониста у Војводину био је директан рад на обнови и изградњи земље. Од новембра 1945. до краја јануара 1946. са бањалучког округа предузеће је превезло 1.420 тона робе и колонизирало 15.000 лица. Исто тако, колонизиран је велик број дјеце палих бораца у Словенију, Сарајево и унутар самог округа. Радило се по потреби, ударнички и дању и ноћи, пожртвовано и са пуно пажње. Посао је обављен без застоја, а није забиљежен ниједан несретан случај. За овај рад предузеће је добило похвалу од министра колонизације ДФЈ Сретена Вукосављевића.⁷ Према сачуваним

² "Службени лист Демократске Федеративне Југославије", 27. јули 1945, бр. 53

³ Исто

⁴ "Глас", Бања Лука, 14. септембра 1945, бр. 10, стр. 6

⁵ АРСБЛ БЛ, фонд Окружни народни одбор Бања Лука, пов. 711/45 од 22. новембра 1945.

⁶ Иван Тукерић, син Јосипа, рођен 4. маја 1907, прије рата је у полицији био обиљежен као "опасан агитатор међу радништвом" и више пута хапшен. Био је оптужен 1936. пред Судом за заштиту државе. Од јануара до марта 1941. налазио се у логору Међуречје код Ивањице. Политички је дјеловао у синдикалним и радничким друштвима.

⁷ "Глас", Бања Лука, бр. 6 од 09. фебруара 1946. стр. 3

подацима, ДАСП је у 1945. превезао 120.460 путника. До краја исте године успостављена је и линија за Котор Варош.

Прве мјесне линије из Бањалуке, отворене 1945, биле су за Траписте и Горњи шехер. На овим линијама аутобуси су били препуни путника. Примјетна је била немарност и неучтивост појединаца приликом уласка у аутобус, неуступање сједишта старијима, редовно помањање ситног новца и код путника и код кондуктера. Да би се ријешили проблеми, Град је тражио од Управе ДАСП-а више полазака, видно означавање аутобуског стајалишта и реда вожње, како би се навикли на дисциплину и тачност, како шофери тако и путници. Пошто су оба мјеста била излетничка, тражено је да линије раде и недјељом.⁸

Иако је ДАСП почео са неколико половних камиона, углавном ратних трофеја, почетком 1946. имао је 101 моторно возило и запослених 206 радника. Шофера је било 78. Њих 15 превалило је 5.000 км без већег квара. Јаков Милановић је био рекордер. До јануара превалио је 20.000 километара. Радионица је имала 33 стручна радника.

О предузећу у 1946. и 1947. може се највише сазнати из извјештаја са првомајских и новембарских такмичења у раду, која су се одвијала између одјељења и појединаца. У условима опустошености земље, опште оскудице и угашене размјене са иностранством, примјена добровољног рада у разним облицима, од масовне радне акције до такмичења и ударништва, била је најјача снага обнове. Ослањање на добровољни рад вукло је коријен из рата, настављено кроз револуционарно расположење радних маса да слиједе политику КПЈ и даље мијењају друштвено-економске односе. Током 1946, на позив маршала Тита, радно такмичење се претворило у масован покрет, који је обухватио 60% радника и службеника у земљи. За самопрегоран рад у току такмичења стицало се ударничко звање. Синдикалне подружнице су биле руководиоци социјалистичког такмичења и мобилизатор радничке класе у циљу извршења и премашења планских задатака.

Јануара 1946. у ДАСП-у је извршен избор радничких повјереника. Синдикална подружница је истакла листу која је једногласно усвојена. За повјеренике су изабрани Мухамед Чехић, Илија Љевар, Бранко Гороња, Јаков Милановић, Мустафа Муфтић и Душан Спасојевић.⁹ На синдикалној конференцији одржаној 24. фебруара 1946. закључено је да се предузеће пријави за првомајско такмичење свих база ДАСП-а у БиХ, које се одржавало од 1.3. до 31.8.1946. Централна управа у Сарајеву је бодовала и одређивала побједнике по следећим такмичарским тачкама: повећање радне дисциплине и продуктивности, уштеда материјала и енергије, уздизање стручних кадрова, јачање синдикалне активности, осигурање возног парка од пожара и организовање ватрогасних течајева, смањење крађе, саботерства и бирократизма, оспособљавање старих машина и

⁸ "Глас", Бања Лука, бр. 5, 2. фебруара 1946, стр. 5

⁹ Исто, стр. 2

материјала. Сваки радник је требао за вријеме такмичења дати 45 сати преко-временог рада у корист Комунистичке партије Југославије и ратне сирочади, прочитати из "Борбе" и "Радника" 60 најактуелнијих чланака. Радне екипе су морале организовати акције по селима ради поправке пољопривредних алата и посуђа. Нарочита пажња посвећена је културно-просвјетној дјелатности. У предузећу је требало ликвидирати неписменост, издати шест бројева зидних новина и одржати 12 усмених новина.¹⁰

За вријеме првомајског такмичења најважнији резултати били су поправка два камиона "Форд" и неколико аутобуса марке "Ман", "Круп" и "Бисинг", који су поправљени уз помоћ радне екипе за сакупљање старог жеље-за која је пронашла моторе и друге дијелове на подручју Бихаћа, Санског Моста и Бос. Крупе. Због несташице новца и дијелова, то је био једини начин да се возила покрену. На пословима поправке возила су се истакли аутомеханичари Мехмед Балић и Омер Арнаутовић и електричар Љубо Зарић.¹¹ Радници у Одјељењу за поправку возила су пребацили норму за 30%, а квалитет мотора се повећао за 70%. До краја такмичења пуштено је у саобраћај двадесетак камиона који су вршили превоз породица које су се враћале на своја огњишта, хране онима који је нису довољно имали и сјемена сељацима да засију своја поља. Предузеће је постигло уштеду горива до 20% код камиона и 30% код аутобуса, материјала за 60%, електричне струје за 20%. Радне екипе састављене од ковача, варилаца и лимара у селима Мишин Хан, Ивањска, Драгочај, Крупа на Врбасу и Павловац–Сарачица поправили су (заварили, залетовали, наоштрили) око 3.500 пољопривредних и кућних алата. Стручне течајеве завршило је 65 радника. Екипа за културно-просвјетни рад је одржала неколико приредби и сав приход од продатих улазница подијељен је најсиромашнијим радницима.

Радни елан настављен је и у новембарском такмичењу. За ударника је проглашен Звонко Вучковић, токар. Похваљени су и награђени Александар Вањур, Мехмед Балић, Звонко Просинек, Никола Петрић, Антон Косић, Илија Поповић, Бранко Мирковић, Онуфрије Котив, Славко Радоња, Љубомир Верен, Мишо Хорват и Вилко Цифлер.¹²

Влада ФНРЈ је 18. априла 1946. донијела Уредбу о оснивању Изванредне комисије за ауто-саобраћај која је имала задатак да изврши ликвидацију пословања ДАСП-а и свих његових земаљских дирекција и подружница, радионица и бригада, да помогне при оснивању и организовању дирекција за ауто-транспорт у народним републикама, евидентира и расподијели имовину ДАСП-а на предузећа за шпедицију и ауто-саобраћај, радионице, задруге и дирекције жељезница и пошта. Ступањем на снагу ове уредбе престала је да важи Уредба о оснивању ДАСП-а,¹³ па је предузеће у Бањалуци од јула 1946. наставило рад

¹⁰ "Глас", Бања Лука, бр. 9 (35), 2. март 1946, стр. 3

¹¹ "Глас", Бања Лука, бр. 29 (55), 20. јул 1946, стр. 3

¹² "Глас", Бања Лука, број 51(77), 6. децембар 1946, стр. 6

¹³ "Службени лист Федеративне Народне Републике Југославије", 23. април 1946, бр. 33

под фирмом Окружно аутомобилско саобраћајно предузеће Бањалука (ОАСП), под административно-оперативним руководством Извршног одбора Окружног народног одбора Бањалука.¹⁴ Сједиште фирме је било у Мирка Вишњића број 8. Цјелокупну имовину преузело је од Државног аутомобилског саобраћајног предузећа, База Бањалука. Управна зграда и пословне просторије за генералне оправке, гаражирање и радионице биле су смјештене на углу улица Мирка Вишњића и Васе Пелагића, а у Улици браће Павлић просторије за сервисне поправке, прање и подмазивае возила. Предузеће је имало огранке у Приједору и Бос. Дубици, билетарнице у Бањалуци, Босанској Градишци, Окучанима, Дервенти, Јајцу и Дубици. Дјелатност предузећа била је превоз путника, оснивање и одржавање сталних и повремених линија превоза путника и робе моторним колима и оснивање механичарских и аутомеханичарских радионица.¹⁵ За директора предузећа постављен је Антон Фајфер,¹⁶ а за његовог помоћника Мирко Дивјак¹⁷. Крајем августа 1946. основана је Дирекција за ауто-саобраћај НР БиХ као највиши управни и надзорни орган за цивилни ауто-саобраћај, која је обављала послове у сарадњи са Изванредном комисијом.¹⁸

И у 1946. години предузеће је било успјешно. Путнички саобраћај је превезао 486.025 путника, а теретни 6.390 тона робе. Отворене су нове линије Сарајево–Јајце, Приједор – Босанска Дубица и сезонске линије Бањалука–Слатина и Бањалука–Лакташи.

Након првомајског такмичења 1947. награђен је новчано Франц Сечен, аутомеханичар и партивођа радионице број 2, троструки носилац прелазне заставице најбољег радника у овом предузећу. Са својом групом је радио на отклањању кварова на трошним аутобусима и одржавао уредно аутобусни парк за вријеме зиме. Оспособио је Diesel-ов мотор Крурр. Поправком овог мотора постигнута је уштеда на гориву око 50% пошто је у једном аутобусу био уграђен силом прилика бензински мотор, који је због преоптерећености трошио гориво изнад свих граница. У новембарском такмичењу проглашени су за ударнике шофери Богдан Новаковић, Мустафа Муфтикорић, Зулфо Софтић, Вид Чуковић и Миле Котарац, који су пребацили норму преко 30%. Захваљујући уведеним такмичењима за боље искоришћавање и чување возила, план за 1947.

¹⁴ АРС БЛ, фонд Окружни народни одбор Бања Лука, број 75642/46, 7.10.1946.

¹⁵ АРС БЛ, фонд Окружни народни одбор Бања Лука, број 81568/46, 14.11.1946.

¹⁶ Антон Фајфер,¹⁶ син Јосипа, рођен 19.8.1919, радио је као персонални референт у предузећу, 1947. и 1948. директор Земаљске аутомеханичарске радионице "Ремонт" Бањалука. Касније је био начелник Персоналног одјељења у Министарству саобраћаја, директор Ортопедског предузећа "Неретва", Центра за медицинску рехабилитацију физички дефектних лица и Опште болнице у Бањалуци.

¹⁷ Мирко Дивјак, саобраћајни референт, рођен 30. марта 1897, са средњом школом и положењем шоферским испитом

¹⁸ Уредба о оснивању и дјелокругу рада Дирекције за ауто-транспорт, објављена у "Службеном листу НР БиХ" од 28. августа 1946, бр. 36

испуњен је са 92, 1948. са 94, 1949. са 101, а до априла 1950. са 104%, иако је за 20% увећан у односу за претходну годину.¹⁹

У мају 1947. ОАСП-у је припојено Окружно ауто-атранспортно предузеће из Бихаћа, а 15. јуна успостављена је и линија Бањалука – Теслић – Бања Врућица два пута седмично. Након доношења одлуке о укидању окружних народних одбора, предузеће је 30.10.1947. пренесено под управу Владе НР БиХ и добија име Земаљско аутомобилско транспортно предузеће са сједиштем у Бањалуци (ЗАТП). За директора је именован Иван Тукерић.²⁰ Крајем 1947. из предузећа се издваја аутомеханичарска радионица у посебно предузеће "Ремонт", које је израсло у најбоље предузеће такве врсте у БиХ, захваљујући снажљивости и упорности директора Антона Фајфера, главног пословође Бранка Гороње и радника Вилка Цифлера, Марка Иштванека, Ивице Рогуљића, Онофрија Котова и Лазара Ритана.²¹ На сједници Извршног одбора Градског народног одбора Бањалука од 10. маја 1948. закључено је да се гараже Шаин и браће Дивјак предају на управу ЗАТП-у.²²

Рјешењем Владе НР БиХ, број 852 од 30. јуна 1949, Земаљско аутомобилско транспортно предузеће у Бањалуци пренесено је у надлежност Обласног народног одбора Бањалука и носи назив Обласно ауто-транспортно предузеће (ОАТП).²³ Почетком 1950. године овом називу се додаје "Аутопревоз", што је била пракса за ауто-транспортна предузећа у БиХ.

Предузеће је те године имало за превоз путника 17 аутобуса са 750 сједишта, пет камиона на бензин са 150 сједишта и једну путничку приколицу са 30 сједишта, а Теретни саобраћај 50 камиона и 14 приколица.²⁴ Отворена је и линија за Добој, која је омогућавала путницима везе са возовима за Београд, Сарајево и Тузлу, а болесницима лакши одлазак у Теслић ради коришћења Бање Врућице.

На основу закључака конференције повјереника локалног саобраћаја и директора транспортних и ремонтних предузећа, одржане у Министарству саобраћаја 15. јула 1950. у Сарајеву, ГНО Бањалука је до краја године требао преузети у своју надлежност ОАТП и Аутомеханичарску радионицу "Ремонт". У Комисију за примопредају именовани су Мухарем Јелача, Златко Сулејманагић и Нада Цикаловски, службеници Градског народног одбора, и Иво Тукерић и Љубо Зарић, директори предузећа.

Након доношења Основног закона о управљању привредним предузећима и вишим привредним удружењима²⁵ и Упутства за спровођење првих избора

¹⁹ "Глас", Бања Лука, бр. 33, 29. новембар 1948, стр. 2

²⁰ "Службени лист НР БиХ", 21. јануар 1948, бр. 3

²¹ "Глас", Бања Лука, бр. 47 (179), 29. новембар 1948, стр. 4

²² АРС БЛ, фонд Градски народни одбор Бањалука, записници са сједница ГНО

²³ "Службени лист НР БиХ", 23. децембар 1950, бр. 40

²⁴ АРС БЛ, фонд Обласни народни одбор Бања Лука, записници са сједница

²⁵ "Службени лист ФНРЈ", 5. јули 1950, бр. 43

радничких савјета и управних одбора,²⁶ синдикална подружница је приступила припремама за избор. Крајем јула 1950. у Предузећу "Аутопревоз", једном од првих у Бањалуци, изабран је раднички савјет од 48 чланова и управни одбор од 11 чланова. За предсједника је изабран Миле Котарац. На првој сједници радничког савјета донесена је одлука о увођењу норме за теретна возила у циљу активнијег ангажовања радника на извршењу планских задатака.²⁷ У ту сврху организован је семинар за све службенике и шофере, како би се упознали са Законом о управљању и примјеном рада по норми. До 27. јула 1950. свој петогодишњи план је испунило 10 шофера: Ђуро Љубојевић, Мустафа Муфтић, Мустафа Тирак, Миле Котарац, Суљо Топић, Наил Златаревић, Мехо Јусић, Јаков Милановић, Ибрахим Афган и Мујо Марић. Њихово извршење мјесечних планова било је од 120 до 208%.²⁸

Рјешењем Обласног народног одбора Бањалука, број 20383 од 16. септембра 1950, пренијето је Обласно ауто-транспортно предузеће "Аутопревоз" из надлежности Обласног у надлежност Градског народног одбора и регистровано код Окружног привредног суда под називом Градско ауто-транспортно предузеће "Аутопревоз" Бањалука. Директор предузећа био је Љубо Зарић.²⁹

Verica Josipovic

From *DASP* (Državno autosaobraćajno preduzeće za prevoz putnika – State Traffic Company for Passengers' Transport) to "*Autoprevoz*"

Summary

The company "*Autoprevoz*" Banjaluka is now one of the largest transportation companies for urban, suburban and intercity passenger transport in Bosnia and Herzegovina. It is one of the few in Banja Luka, which can boast to survive a series of reorganizations and transformations, which celebrated its 70th birthday and still works today.

²⁶ "Службени лист ФНРЈ", 22. јули 1950, бр. 46

²⁷ "Глас", Бања Лука, бр. 55, 11. август 1950, стр. 1

²⁸ "Глас", Бања Лука, бр. 53, 27. јул 1950, стр. 1

²⁹ АРС БЛ, фонд Окружни привредни суд Бањалука, Регистар 28, стр. 39