

KARTEL TEŠKIH GVOZDENIH KONSTRUKCIJA U KRALJEVINI JUGOSLAVIJI 1937-1940. GODINE

APSTRAKT: U članku su razmotrena osnovna pitanja organizacije i poslovanja Kartela teških gvozdениh konstrukcija u Kraljevini Jugoslaviji od 1937. do 1940. godine, sa posebnim osvrtom na uređenje međusobnih odnosa članica kartela.

Jugoslovenska privreda, zaštićena visokim carinskim barijerama, u kojoj je postojao mali broj preduzeća u okviru jedne industrijske grane bila je idealan teren za stvaranje kartela, tj. za ugovorno organizovanje monopola među proizvođačima.¹ Stvaranje kartela je obično vršeno na inicijativu i pod rukovodstvom stranog kapitala koji je raspolagao svim sredstvima da, eventualno, primora neko preduzeće da pristupi kartelu. Stvaranje kartela bio je još jedan način na koji je strani kapital uspostavljao svoju dominaciju u nekoj industrijskoj grani. Osnovni zadatak kartela bio je da preduzeća iste vrste ne obaraju cene jedna drugima.² Njihov nastup pred državom, koja je, na primer, raspisala licitaciju za neku nabavku, svodio se na to da preduzeća iz kartela pre licitacije dogovore da samo jedno od njih ponudi nižu cenu, a sva ostala znatno višu. Tako su faktički sama ta preduzeća određivala cenu radova, jer država najčešće nije imala izbora. Zbog toga kartelisanje nije bilo popularno u stručnoj i široj javnosti, koja je smatrala da kartelisanje preduzeća ne vode računa o interesima društva i države, te je stoga često bilo predmet kritika.³

Stvaranju kartela pogodovali su i nedovoljno prostrano tržište, nedostatak stručne radne snage i sama struktura tržišta. Naime, karteli su nicali upravo u onim industrijskim granama gde je i pre toga, zbog malobrojnosti preduzeća, postojao faktički monopol, što znači da su kartelni ugovori samo utvrđivali način saradnje i modalitete

¹ S. Dimitrijević, *Strani kapital u privredi bivše Jugoslavije*, Beograd, 1958, str. 225.

² M. Mirković, *Ekonomska historija Jugoslavije*, Subotica, 1968, str. 389.

³ Opširnije o tome: S. Đurović, *Državna intervencija u industriji Jugoslavije 1918-1941*, Beograd, 1986, str. 168-176.

iskorišćavanja monopolskog položaja.⁴ U odnosu na broj preduzeća koja nisu bila pristupila nekom od kartela, broj kartelisanih preduzeća bio je mali. Ali to su po pravilu bila elitna preduzeća koja su ostvarivala mnogo veći uticaj na tržištu nego što se to moglo očekivati prema njihovom broju. Ukratko, kartelisana preduzeća su po svim kvalitativnim osobinama bila daleko iznad preduzeća iz sektora slobodne konkurencije.

Kartel teških gvozdениh konstrukcija su 1. juna 1937. godine osnovale četiri firme, koje su se, pored ostalog, bavile i proizvodnjom i montažom teških gvozdениh konstrukcija: *Jasenica AD* iz Beograda (fabrika u Smederevskoj Palanci), *Prva jugoslavenska tvornica vagona, strojeva i mostova* iz Slavenskog Broda, *Srpsko akcionarsko rudarsko i topioničarsko industrijsko društvo* iz Beograda (fabrika u Smederevu) i *Splošna stavbena družba* iz Maribora (Tezno).⁵ Pored tog kartela, sva preduzeća bila su i članovi kartela *Novikromar*, a *Sartid* još i član Kartela osovina.⁶ Nekoliko meseci kasnije, Kartelu teških gvozdениh konstrukcija pristupila je i firma *Osječka ljevaonica željeza i tvornica strojeva DD iz Osijeka*.⁷

Cilj formiranja Kartela teških gvozdениh konstrukcija bio je odbrana zajedničkih interesa firmi saugovarača, tj. racionalna organizacija proizvodnje celishodnom podjelom poslova, zajednička odbrana protiv stranog dampainga (strane konkurencije), ali i zajedničko proučavanje tehničkih propisa za izvođenje teških gvozdениh konstrukcija i njihovo eventualno poboljšavanje usled tehničkog i tehnološkog napretka.⁸ Po svemu sudeći, zaštita od konkurencije bila je primarni motiv za formiranje kartela, koji se odnosio samo na teritoriju Kraljevine Jugoslavije. Naime, izvoza teških gvozdениh konstrukcija iz Jugoslavije nije bilo dok je, sa druge strane, u zemlju uvezena velika količina gvozdениh konstrukcija na ime ratnih reparacija (železnički most preko Dunava na pruzi Beograd - Pančevo, drumski most preko Save na putu Šabac-Klenak, drumski most preko Save kod Sremske Rače, gvozdена konstrukcija za železničku raskršnicu u Kraljevu...) ili na osnovu specijalnih zakona o povlasticama za građenje novih pruga (koncesija), koji su se odnosili na velike inostrane firme kao što su *Batignolles* ili *Société Européenne*.⁹ Sve te gvozdene konstrukcije koje su uvezene u zemlju ili nisu carinjene (bez reparacije) ili su bile sa niskom carinom (koncesije) zahvaljujući tome što je u carinskoj tarifi koja je primenjivana postojao samo zajednički stav za sve gvozdene konstrukcije, pa je bilo nemoguće odvojeno ocariniti one teške.¹⁰

Posle registracije i polaganja unapred dogovorene kaucije, ugovor o formiranju Kartela teških gvozdениh konstrukcija obavezivao je sve firme koje su mu pristupile. Ugovor je isprva važio do 31. decembra 1938. godine, s tim što se on automatski

⁴ S.Kukoleča, *Industrija Jugoslavije 1918-1938*, Beograd, 1941, str. 425.

⁵ Arhiv Jugoslavije, fond 65, Ministarstvo trgovine i industrije, fasc.717, arh.jedinica 1457, (dalje: AJ, 65-717-1457), Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, str. 1.

⁶ AJ, 65-717-1457, Molba za registraciju Kartela teških gvozdениh konstrukcija, str. 3.

⁷ AJ, 65-717-1457, Zapisnik prve plenarne sednice Kartela teških gvozdениh konstrukcija, str. 4.

⁸ AJ, 65-717-1457, Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, čl.1, str. 1.

⁹ AJ, 65-717-1457, Molba za registraciju Kartela teških gvozdениh konstrukcija, str. 2.

¹⁰ Isto.

produžavao i za narednu godinu ako nijedna od ugovornih strana ne otkáže ugovor najkasnije do 30. juna 1938. godine.¹¹ Međutim, ako bi bilo ko od saugovarača preduzeo bilo šta radi delimičnog ili potpunog dobijanja posla koji je dodeljen drugom saugovaraču, neko od drugih saugovarača je imao pravo da traži raskid kartelnog ugovora.¹² To se odnosilo i na slučaj da neka firma stupi u pregovore sa kupcem ili preda ponudu za posao koji potpada pod odredbe kartelnog ugovora ne obaveštavajući o tome ostale članice kartela ili ne sačekavši odluku plenuma o dodeljivanju tog posla. Čak i tada, uz otkazni rok od šest meseci, firma koja otkazuje ugovor morala je da poslove sklopljene po kartelnom ugovoru uredno privede kraju.

U delokrug poslova koji su bili obuhvaćeni kartelnim sporazumom *Jasenice AD, Sartida, Prve jugoslavenske tvornice vagona strojeva i mostova DD* i *Splošne stavbene družbe* spadala je izrada novih, popravka i pojačanje postojećih i montaža teških gvozdениh konstrukcija za javne i privatne potrebe, čije se projektovanje, proračunavanje i izvođenje moglo izvršiti samo pomoću kvalifikovanog tehničkog osoblja koje su upošljavale pomenute fabrike.¹³

Osim tih, pod kartelni ugovor spadali su i poslovi koji nisu plaćani u gotovom ili čije je izvođenje omogućeno finansiranjem sa strane, ali samo ako pojedini saugovarač u plenumu pismeno preuzme na sebe obavezu finansiranja dodeljenog posla pod uslovima koji su za taj posao predviđeni.¹⁴ Ako jedna od članica kartela ne bi želela da učestvuje u takvom poslu, morala je da se odrekne svog dela kvote, koji je onda dodeljivan drugim članicama. O poslovima za čije izvođenje nisu sve članice kartela ispunjavale neophodne tehničke uslove sklapani su, naknadno, posebni sporazumi.

Iz odredaba kartelnog ugovora bili su izuzeti proizvodnja teških gvozdениh konstrukcija za sopstvene potrebe pojedinih firmi i građevinski radovi skupčani s tim.¹⁵ Takođe je bila izuzeta montaža teških gvozdениh konstrukcija ako nije izričito ugovorena kad i proizvodnja. U slučaju dileme da li neki posao potpada pod odredbe kartelnog ugovora ili ne, odluku je donosio plenum kartela, a članice nisu imale pravo da preduzmu bilo kakav korak koji bi prejudicirao odluku plenuma.¹⁶

Podela poslova unutar kartela vršena je pomoću određivanja kvota koje su pripadale svakoj pojedinoj firmi članici. Polazna osnova za utvrđivanje kvota bila je ukupna vrednost obrta, odnosno zbir bruto-iznosa faktura na sve one poslove koji su spadali u delokrug rada kartela.¹⁷ Podela kvota među članicama Kartela teških gvozdениh konstrukcija izgledala je ovako:

¹¹ AJ, 65-717-1457, Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, čl. 5, str. 3.

¹² Isto.

¹³ AJ, 65-717-1457, Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, čl. 3, str. 2.

¹⁴ AJ, 65-717-1457, Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, čl. 3, str. 2.

¹⁵ Isto.

¹⁶ Isto.

¹⁷ Isto, čl. 4, str. 3.

Članica kartela	Kvota 15.5.1937.	Kvota 4.7.1939.
Jasenica AD	23%	19%
Sartid	23%	8%
Prva jugoslavenska tvornica vagona strojeva i mostova	31%	32%
Splošna stavbena družba	23%	27%
Osječka ljevaonica željeza i tvornica Strojeva DD	-	14%

Tabela 1: Podela kvota unutar Kartela teških gvozdениh konstrukcija¹⁸

Procentualni iznos kvote za svaku firmu predstavljao je njenu pretpostavljenu „težinu” na tržištu a za *Jasenicu AD* i uređivanje konkurentskih odnosa sa fabrikom iz Slavenskog Broda, makar i u delu proizvodnog programa, koji su prethodnih godina bili veoma zaoštreni. Članice kartela mogle su međusobno i da zamene kvote, ali su to morale da prijave poslovođi kartela, a vrednost posla koji je bio u pitanju zaračunavana je kao deo kvote članice kartela kojoj je posao prvobitno bio dodeljen. Ustupanje kvote drugim licima ili firmama van kartela bilo je zabranjeno. Stanje kvota saugovarača vodio je, u vidu tablice, poslovođa kartela i to sabiranjem dve vrste podataka: podataka o bruto-vrednosti poslova koji su već zaključeni i podataka o bruto-vrednosti poslova koji su ranije dodeljeni saugovaraču.¹⁹ U slučaju prestanka kartela bilo je predviđeno izravnavanje kvota, a ako je to praktično bilo neizvodljivo, onda su oni saugovarači koji su bili u zaostatku u odnosu na svoju kvotu dobijali obeštećenje od 10% vrednosti zaostatka u kvoti, a članice kartela koje su prekoračile svoju kvotu za ovo obeštećenje izdvajale su 10% vrednosti prekoračenja kvote.²⁰

Da bi se sve članice kartela međusobno obezbedile, tj. da bi obezbedile izvršavanje preuzetih obaveza, deponovale su kauciju od ukupno 1,500.000 dinara, svaka firma srazmerno svojoj kvoti.²¹ Kaucija je bila položena kod *Anglo-Čehoslovačke i Praške kreditne banke*, a da bi se raspolagalo tim sredstvima, bilo je potrebno ovlašćenje plenuma Kartela teških gvozdениh konstrukcija. U slučaju prestanka postojanja kartela svaka članica je dobijala nazad svoj deo kaucije u roku od osam dana.

Svi poslovi iz domena kartela deljeni su na plenumu kartela i to uz osvrt na sledeće okolnosti: stanje kvote (posao je najpre dodeljivan onoj članici kartela koja je u tom trenutku bila u najvećem zaostatku u odnosu na svoju kvotu), posebne veze kupca sa nekom od firmi saugovarača (ako ih je bilo) i udaljenost mesta izvođenja radova u odnosu na lokaciju fabrike u kojoj bi gvozdена konstrukcija eventualno bila izrađena.²²

¹⁸ Izvor: AJ, 65-717-1457, Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, čl. 4, str. 3; isto, Zapisnik plenarne skupštine Kartela teških gvozdениh konstrukcija održane 4. 7. 1939, str. 2.

¹⁹ AJ, 65-717-1457, Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, čl. 15, str. 8.

²⁰ Isto.

²¹ AJ, 65-717-1457, Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, čl. 6, str. 4.

²² Isto, čl.9, str. 5.

Svaka od članica kartela imala je izričitu obavezu da svaku ponudu posla ili samo saznanje da je neki posao u izgledu, prijavi poslovođi kartela. To je značilo i zabranu da neka od članica Kartela teških gvozdениh konstrukcija, posredno ili neposredno, vodi pregovore o zaključivanju posla sa firmama koje nisu članice kartela.²³ U roku od deset dana posle prijave nekog posla ili posrednog saznanja o tome sazivan je plenum Kartela teških gvozdениh konstrukcija koji je prostom većinom glasova odlučivao o tome kome će posao biti dodeljen, kolika će cena biti ponuđena za taj posao i koja će firma ponuditi tu najnižu cenu.²⁴ Ukratko, plenum kartela osmišljavao je poslovnu taktiku koja je trebalo da dotični posao obezbedi baš nekoj od njegovih članica. Nisu svi poslovi obavezno dodeljivani samo jednoj članici kartela. Posao su između sebe mogla da podele dva ili tri saugovarača iz okvira kartela, s tim što je pred naručiocem posla kao izvođač nastupala samo jedna firma, dok su ostale smatrane za podizvođače. Firme podizvođači bile su odgovorne za svoj deo posla i glavnom izvođaču su garantovale izvršavanje svojih obaveza, u koje su spadali kvalitet materijala, stručnost izrade, rok isporuke, cena... S druge strane, glavni izvođač je podizvođačima garantovao njihov udeo u ceni posla, a sve finansijske transakcije na relaciji glavni izvođač – podizvođači bile su uređene posebnim sporazumima sklapanim za svaki posao posebno.²⁵

Sve poslove kartela vodio je njegov poslovođa – Hipolit Kramer, koji je bio obavezan da svake godine do kraja januara dostavi svim članicama kartela obračun troškova i obračun kvota za prethodnu godinu. Pored poslovođe, u vođenju poslova učestvovala je i predsednik kartela koga je prostom većinom glasova birao plenum. On je vodio nadzor i snosio odgovornost za uredno vođenje poslova karte, a bio je i jedini ovlašćen da saziva sastanke plenuma.²⁶ Plenum je bio telo u kome su donošene sve bitne odluke koje su se ticale kartela i pojedinih njegovih članica. On je bio sastavljen od posebno opunomoćenih članova u koje su spadala po dva predstavnika svake firme saugovarača i to njen šef i još jedan predstavnik. Svaka članica kartela imala je u plenumu pravo na po jedan glas, bez obzira na broj opunomoćenih predstavnika koji je predstavljaju. Odluke u plenumu donosile su se prostom većinom glasova, s tim što su *Sartid* i *Prva jugoslavenska tvornica vagona, strojeva i mostova DD* imale samo jedan glas, jer su pripadale istom koncernu.²⁷ U slučaju kad je prilikom glasanja dolazilo do izjednačenog broja glasova, odluka je donošena kockom. Međutim, za donošenje nekih odluka bio je potreban konsenzus u plenumu, između ostalog, o pitanjima prijema novih saugovarača u kartel, raspuštanja kartela pre roka, izmene postojećeg kartelnog ugovora i odlučivanja o kažnjavanju, s tim što firma koja je trebalo da se kazni nije imala pravo glasa.²⁸

²³ Isto, čl.8, str. 4.

²⁴ Isto, čl.10, str. 5.

²⁵ Isto, čl.11, str. 5.

²⁶ Isto, čl. 13, str. 7.

²⁷ AJ, 65-717-1457, Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, čl. 14, str. 7.

²⁸ Isto.

Reč je o kaznama za slučaj da se neka članica kartela ogreši o odredbe ugovora. Ta kazna nije smela da bude manja od 10%, ni veća od 25% od vrednosti onog posla zbog koga se kazna izriče. Ako se, pak, kazna izriče zbog nekog formalnog prekršaja kartelnog ugovora koji nema veze sa nekim konkretnim poslom, unapred je određeno da takva kazna paušalno iznosi najmanje 10.000 dinara, a najviše 25.000 dinara.²⁹ Kazna je morala da se plati u roku od deset dana, a ako se to ne dogodi, određeni novčani iznos je naplaćivan iz ranije položene kaucije, a sav prihod od kazni deljen je između svih ostalih članica kartela, opet srazmerno njihovoj kvoti unutar kartela.

Sve sporove između članica Kartela teških gvozdениh konstrukcija rešavao je naročito izabrani sud, u koji je svaka članica delegirala po jednog sudiju, koji su zatim između sebe birali predsedavajućeg sudiju. Sud je sve odluke donosio većinom glasova i one su obavezivale sve članice kartela, a eventualne troškove rada suda snosila je ona firma koja je proglašena za krivca.³⁰

Na prvoj plenarnoj sednici Kartela teških gvozdениh konstrukcija došlo je do izvesnih promena kartelnog ugovora i to u pravcu davanja većih ovlašćenja poslovodi kartela Hipolitu Krameru, najverovatnije da bi se pojednostavila procedura vođenja poslova kartela i da bi se firme saugovarači rasteretile nepotrebnog administriranja. Tako je poslovoda kartela dodatno ovlašćen da bez sazivanja plenuma dodeljuje poslove članicama, ali isključivo po važećim odredbama kartelnog ugovora.³¹ O svim bitnim pitanjima koja se tiču svih članica kartela poslovoda je bio obavezan da ih obaveštava cirkularnim pismima.

U jesen 1937. godine kartelu teških gvozdениh konstrukcija pristupila je još jedna firma, *Osječka ljevaonica željeza i tvornica strojeva DD* iz Osijeka.³² To pristupanje bilo je rezultat ranijih pregovora s tom firmom koje je u ime kartela vodio poslovoda Hipolit Kramer i tokom kojih su precizirani uslovi pod kojima ta fabrika pristupa kartelu. *Osječka ljevaonica željeza i tvornica strojeva DD* pristupila je Kartelu teških gvozdениh konstrukcija 19.10.1937. godine, ali sa retroaktivnom važnošću od 1. 1. 1937. godine, a trajanje ugovora bilo je ograničeno, zaključno sa 31. 12. 1940. godine.³³ Zbog toga je produženo i važenje kartelnog ugovora za prvobitne članice, takođe zaključno sa 31.12.1940. godine. Uslovi pod kojima je u kartel primljena nova članica bili su mahom tehničke prirode: *Osječka ljevaonica željeza i tvornica strojeva DD* u načelu se odricala izrade mostova raspona većih od 35 metara i specijalnih mostovnih konstrukcija, pod kojima su se podrazumevali mostovi preko velikih reka u Kraljevini Jugoslaviji, a koji bi imali makar samo jedan otvor raspona većeg od 90 metara i više.³⁴ U svim poslovima koji spadaju u delokrug rada kartela firma iz Osijeka učestvovala je sa kvotom od 8%, s tim što je dobijala svoj deo zarade samo od izrade mostova raspona manjeg od 35 metara.

²⁹ Isto, čl. 16, str. 8.

³⁰ Isto, čl. 17, str. 9.

³¹ AJ, 65-717-1457, Zapisnik prve plenarne sednice Kartela teških gvozdениh konstrukcija od 19. 10. 1937, str. 3.

³² Isto, str. 4.

³³ Isto, str. 4-5.

³⁴ Kao napomena 32.

Prilikom sklapanja kartelnog sporazuma sve članice su se obavezale da u roku od 15 dana dostave poslovođi kartela podatke o svim poslovima i njihovoj vrednosti koje su obavili počevši od 28. 2. 1931. godine, te o primljenim porudžbinama i poslovima koji su u toku.³⁵ Naravno, reč je samo o poslovima iz domena izrade i montaže teških gvozdениh konstrukcija. Na osnovu tih podataka poslovođa kartela je sastavio tabelarni prikaz poslovnih aktivnosti članica kartela u poslednjih nekoliko godina i početno stanje kvota koje je služilo kao polazna tačka za sve buduće obračune kvota. Ti podaci su sledeći:

Članica kartela	Obavljeni poslovi	Vrednost (din.)	Ugovoreni poslovi	Vrednost (din.)
Jasenica AD	8	2.925.709	7	14.014.218
Sartid AD	13	1.665.561	2	14.984.950
Prva jugoslavenska tvornica vagona...	6	3.491.512	11	23.038.743
Splošna stavbena družba	6	4.706.540	2	16.982.876
Ukupno:	33	12.689.322	22	69.020.787

Tabela 2: Obavljeni i ugovoreni poslovi članica Kartela teških gvozdениh konstrukcija u periodu od 28. 2. 1931. do 19. 10. 1937. godine³⁶

U vreme kada su prikupljeni ovi podaci figurirala je i licitacija koju je raspisalo Ministarstvo građevina za izgradnju drumskih mostova i to jednog preko Save kod Nove Gradiške i drugog preko Tise kod Žablja. Međutim, pošto je izgradnja tih mostova trebalo da bude plaćena dugoročnim kreditom, na predlog *Splošne stavbene družbe*, oni su izuzeti iz odredaba kartelnog sporazuma i u pogledu njihove izrade članicama kartela su ostavljene određene ruke, a bilo je i dogovoreno da se eventualna njihova vrednost ne uključi u kvotu.³⁷ Takođe je odlučeno i da se u kvotu ne računavaju ni oni poslovi koje neka članica kojoj oni budu dodeljeni, odbije, ako pre toga nijedna druga članica nije pokazala interesovanje za taj posao.³⁸

Polazeći od podataka iznetih u tabeli br. 2, poslovođa Kartela teških gvozdениh konstrukcija sačinio je tabelu o stanju kvota na dan 19. 10. 1937. godine. Prema tim podacima, *Prva jugoslavenska tvornica vagona, strojeva i mostova* i *Splošna stavbena družba* prekoračile su svoju kvotu, dok su *Jasenica AD* i *Sartid AD* bili u znatnom zaostatku za svojom kvotom, što je značilo da se prvi sledeći posao treba dodeliti firmama koje nisu ispunile kvotu. Ti podaci su sledeći:

³⁵ AJ, 65-717-1457, Kartelni ugovor za teške gvozdene konstrukcije, čl. 13, str. 6.

³⁶ Izvor: AJ, 65-717-1457, Zapisnik prve plenarne sednice Kartela teških gvozdениh konstrukcija od 19. 10. 1937. godine, str. 5.

³⁷ Isto, str. 6.

³⁸ Isto, str. 8.

Firma	Ukupno zaposlenje (din.)	Kvota	Udeo	Stanje kvote (din.)
Jasenica AD	17.645.927	23%	18.955.935	- 1.310.018
Sartid AD	16.650.511	23%	18.955.935	- 2.305.424
Prva jugoslavenska tvornica vagona...	26.530.255	31%	25.549.304	- 980.951
Splošna stavbena družba	21.590.416	23%	18.955.935	+ 2.634.481

Tabela 3: Stanje kvota članica Kartela teških gvozdениh konstrukcija 19. 10. 1937. godine

Zaštita firmi saugovarača u kartelu od konkurencije, odnosno dampinga, bio je primaran cilj udruživanja u kartel. U slučaju fabrika koje su proizvedile teške gvozdene konstrukcije već 1938. godine došlo je do situacije kada je kartel trebalo da odgovori svojoj svrsi. Naime, tokom te godine članice kartela su se suočile sa nelojalnom konkurencijom velike francuske firme za izvođenje javnih radova *Batignolles*. Kao i mnoge druge strane firme koje su poslovale u Kraljevini Jugoslaviji, i *Batignolles* je koristio nepreciznost jugoslovenskog zakonodavstva da bi sebi obezbedio dodatni profit. Naime, firme čije je sedište bilo izvan teritorije Kraljevine Jugoslavije i koje su svoje knjigovodstvo vodile na strani bile su u mogućnosti da manipulišu nabavkom materijala u inostranstvu ili izvozom u inostranstvo po nerealno niskim cenama, s tim da posle razliku do realne cene nadomeste preko svojih sedišta u inostranstvu i time izbegnu plaćanje poreza u Jugoslaviji ili plate porez na nerealno nisku osnovicu.³⁹ Tako je i *Batignolles* koristio svoje pravo iz ugovora sa Ministarstvom saobraćaja za izgradnju pruge Kuršumljija-Priština da iz inostranstva uveze gvozdene konstrukcije bez plaćanja carine ako su domaće ponude bile skuplje nego one iz inostranstva. Kao izgovor, francuska firma je navodila informativnu ponudu *Jasenice AD* koja je ponudila nešto više cene od očekivanih, što je, uostalom kad su prve ponude u pitanju, bilo uobičajeno.⁴⁰

Na osnovu samo preliminarne ponude i ne čekajući da je *Jasenica AD* eventualno koriguje, što se moglo očekivati, *Batignolles* se obratio Odeljenju za građenje novih pruga Ministarstva saobraćaja, tražeći bescarinski uvoz dva mosta za trasu pomenute pruge navodeći pri tom cenu inostrane ponude od 5 dinara po kilogramu konstrukcije, franko Priština. Domaće fabrike, međutim, skretale su pažnju da je realna cena gvozdениh konstrukcija u inostranstvu 3.50 dinara i ako se uračunaju prevoz do Prištine i eventualna carina, vidi se da su ponudene cene nerealne. Zbog svega toga Ministarstvo saobraćaja je tražilo da *Batignolles* dostavi jednu definitivnu, a ne samo informativnu

³⁹ AJ, 65-717-1457, Zapisnik sa plenarne skupštine Kartela teških gvozdениh konstrukcija od 3. 11. 1938. godine, str. 3.

⁴⁰ Isto, str. 1.

ponudu neke domaće firme. Podstaknute tim problemima, članice Kartela teških gvozdениh konstrukcija odlučile su da se obrate Zemaljskom savezu jugoslovenske industrije za preradu gvožđa i metala sa dva konkretna predloga za zaštitu domaćih firmi, koje je trebalo uputiti nadležnim državnim organima. Članice kartela su predlagale:

a) da u sličnim slučajevima, prilikom upoređivanja cena, organi naše države ne uzimaju zdravo za gotovo cenu ponuđenu iz inostranstva, već da vode računa o tome da takva cena može biti i fiktivna, te da pribave podatke o realnoj ceni po kojoj se neka roba može dobiti u zemlji iz koje potiče ponuda i

b) da se u ovom konkretnom slučaju čak i po cenu gubitka spreči uvoz iz inostranstva tako što će *Prva jugoslavenska tvornica vagona, strojeva i mostova DD* koja ima najveću kvotu u okviru kartela preuzeti na sebe da podnese eventualni gubitak i ponudi te mostove po najnižoj ceni od 8,55 dinara za kilogram, franko Priština, uključujući i porez na poslovni promet.⁴¹

Pored toga, kartel je smatrao da se tim malverzacijama stranih firmi može doskočiti i na drugi način, tj. oslobađanjem domaćih firmi plaćanja carina na uvoz potrebnih sirovina za isporuke koje su ugovorom oslobođene carine.⁴² Međutim, tu nije bio kraj nevoljama kartela sa *Batignollesom*, jer se to pitanje razvlačilo i tokom naredne, 1939. godine, bez izgleda da se brzo reši.

Pored toga, članice kartela su se suočavale i sa drugim problemima u svom poslovanju. Naime, i pored ukupne proizvodnje od 4.000 do 5.000 tona gvozdениh konstrukcija koje su ostvarivale članice kartela, u Kraljevini Jugoslaviji je sve većeg maha uzimalo građenje betonskih mostova. Razlog je bio jednostavan: betonski mostovi bili su znatno jeftiniji od metalnih.⁴³ Međutim, u kartelu je vladalo mišljenje da se prilikom ugovaranja izgradnje mostova treba skretati pažnja na raspis Inspekcije zemaljske odbrane, po kome je valjalo favorizovati izgradnju metalnih, a ne betonskih mostova. Kasnih tridesetih godina, kad je novi rat već „visio u vazduhu” Inspekcija zemaljske odbrane rukovođila se činjenicom da su metalni mostovi korisniji u smislu odbrane zemlje, jer su oni, iako skuplji, u slučaju ratnih dejstava, mogli da izdrže više direktnih pogodaka pre nego što se sruše, što sa betonskim mostovima nije bio slučaj.⁴⁴

Sredinom 1939. godine, verovatno radi izbegavanja eventualnih nesuglasica, sve članice kartela su se složile da izmene kartelni ugovor u delu koji se odnosi na klasifikaciju teških gvozdениh konstrukcija. Tako je odlučeno da se sve teške gvozdene konstrukcije razvrstaju u dve grupe: jednu koju bi činili drumski i železnički mostovi i drugu koju bi činile sve ostale vrste gvozdениh konstrukcija. U tu drugu grupu spadale su sve gvozdene konstrukcije, limeni radovi i montaža na objektima kao što su gvozdene visoke gradnje, krovne konstrukcije, bunker i rezervoari svih vrsta, cevo-

⁴¹ AJ, 65-717-1457, Zapisnik plenarne skupštine Kartela teških gvozdениh konstrukcija od 3. 11. 1938. godine, str. 2.

⁴² AJ, 65-717-1457, Zapisnik sa plenarne sednice skupštine Kartela teških gvozdениh konstrukcija od 4. 7. 1939. godine, str. 1.

⁴³ Isto.

⁴⁴ Isto.

vodi, konstrukcije za žičane železnice, okretnice, pomične platforme, transportne korpe i kofe, dizalice, ustave i zatvornice brana, mostovne vage, stubovi za dalekovođe, mostovi za utovar i istovar i slično.⁴⁵ Istom prilikom ponovo je precizirano koji to poslovi nisu potpadali pod odredbe kartelnog sporazuma: radovi jeftiniji od 20.000 dinara, gvozdene konstrukcije koje članica kartela izrađuje za sopstvene potrebe, konstrukcije po sopstvenim patentima ili po stečenoj licenci, mehanički i električni uređaji posebno ili kao deo konstrukcija, vagon-cisterne i druga prevozna sredstva, donji stalci vagona, brodska korita, parni kotlovi sa kompletnim instalacijama, pontonski mostovi, ali i montaža konstrukcija isporučenih iz inostranstva.⁴⁶ Promenom klasifikacije gvozdениh konstrukcija došlo je i do promene kvota unutar kartela (vidi: Tabela 1).

I tokom 1939. godine trajale su nevolje članica Kartela teških gvozdениh konstrukcija sa firmom *Batignolles*, koja je bila izuzetno uticajna u Jugoslaviji. Domaće firme su se izgleda bile umorile od često unapred izgubljene bitke sa stranim konkurentima, pa su odlučile da Zemaljski savez jugoslovenske industrije za preradu gvožđa i metala saopšti Ministarstvu trgovine i industrije da odustaje od davanja cena za mostove na prugama koje gradi *Batignolles*, jer je dotadašnje iskustvo pokazivalo da je davanje cene, ma kolika ona bila, uvek olakšavalo dobijanje dozvole za bescarinski uvoz toj francuskoj firmi.⁴⁷

Te 1939. godine članice kartela dobile su mnogo više posla od naručioca koji ranije nije bio mnogo zastupljen na tržištu teških gvozdениh konstrukcija. U pitanju je bilo Ministarstvo vojske i mornarice koje je, suočeno sa ratnom opasnošću, užurbano pokušavalo da koliko-toliko podigne odbrambenu moć zemlje i opremi vojsku. O hitnosti poslova koje su članice kartela radile za to ministarstvo govori i podatak da su 13 rezervoara za potrebe Štaba vazduhoplovstva vojske, koje su izradile tokom 1939. godine, proizvele od materijala koje je Ministarstvo vojske i mornarice, pritisnuto besparicom, bilo prinuđeno da rekvirira od domaćih valjaonica.⁴⁸ U isto vreme fabrike koje su se bavile izradom gvozdениh konstrukcija bile su suočene i sa velikim problemima vezanim za nabavku sirovog gvožđa koje su domaće železare proizvodile u nedovoljnim količinama. Zbog toga je i država nastojala da obezbedi nove količine sirovog gvožđa iz domaćih izvora i to proširenjem železare u Zenici na čijem proširenju su i članice kartela očekivale da dobiju deo poslova.⁴⁹

Zbog smanjenog obima poslova i sve nepouzdanijeg finansiranja u izgledu je bilo dalje smanjenje porudžbina, pa je u poslovanju kartela bila primetna praksa da se pojedini poslovi dodeljuju privremeno, unapred, iako se još nije znalo ni da li će se oni

⁴⁵ AJ, 65-717-1457, Zapisnik plenarne skupštine Kartela teških gvozdениh konstrukcija od 4. 7. 1939. godine, str. 2.

⁴⁶ AJ, 65-717-1457, Zapisnik plenarne skupštine Kartela teških gvozdениh konstrukcija od 4. 7. 1939. godine, str. 2.

⁴⁷ AJ, 65-717-1457, Zapisnik plenarne skupštine Kartela teških gvozdениh konstrukcija od 9. 11. 1939. godine, str. 2.

⁴⁸ Isto, str. 1.

⁴⁹ Isto, str. 3.

zaista ostvariti.⁵⁰ Tako su, na primer, članice kartela dobile u izgled poslove na izradi mostova na VII, XI, XII i XL deonici buduće pruge Čačak-Banja Luka, ukupne težine 397 tona.

Međutim, samo nekoliko meseci kasnije, 12. juna 1940. godine, *Splošna stavbena družba* iz Maribora otkazala je kartelni ugovor, te je prema odredbama tog istog ugovora, i sam Kartel teških gvozdenih konstrukcija prestao da postoji 31. decembra 1940. godine, kada je i brisan iz evidencije Ministarstva trgovine i industrije.⁵¹ Iako kratko, postojanje Kartela teških gvozdenih konstrukcija koji su činile firme iz različitih delova Jugoslavije pokazuje kako poslovni i finansijski interesi mogu da nagnaju na preokračivanja tradicionalnih granica i da dojučerašnje konkurente pretvore u saveznike u borbi za opstanak na skromnom tržištu Kraljevine Jugoslavije.

Summary

Cartel of Heavy Iron Constructions in the Kingdom of Yugoslavia

The cartel of heavy iron constructions in the Kingdom of Yugoslavia was founded in 1937 with the goal of improving the organization of production of its members - „Jasenica”AD from Belgrade, „Prva jugoslavenska tvornica vagona i strojeva DD” from Slavonski Brod, „Srpsko akcionarsko rudarsko i topioničarsko drustvo” from Belgrade and „Splošna stavbena družba” from Maribor. By forming a cartel and by regulating mutual business relations these firms improved their ability to face the Yugoslav state, the greatest business partner in this field and to resist the competition of foreign firms.

⁵⁰ Isto, str. 2.

⁵¹ AJ, 65-717-1457, Otkaz ugovora o Kartelu teških gvozdenih konstrukcija od 8. 12. 1940. godine.