

UDK: 364.07(497.1) UNICEF
94(497.1)"1948/1954"
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 18. 6. 2007.
Prihvaćeno: 17. 10. 2007.

“Ljudi bježite, auto je sigurno opet stigao da nekoga hapse”. Analiza provođenja UNICEF-ovog Programa automobila i drugih prijevoznih sredstava u FNRJ 1948. – 1954.

SANJA PETROVIĆ TODOSIJEVIĆ

Institut za noviju istoriju Srbije, Beograd, Republika Srbija

Rad predstavlja pokušaj da se prikažu brojne nepravilnosti u provođenju UNICEF-ova Programa automobila i drugih prijevoznih sredstava u FNRJ. Zloupotreba voznog parka Međunarodnog dječjeg fonda usporila je razvoj nedovoljno izgrađene zdravstvene službe. “Problemi” u distribuciji roba i provođenju usluga posredno su se odrazili na zdravstveno zbrinjavanje najugroženijih kategorija stanovništva u Jugoslaviji po okončanju Drugog svjetskog rata.

Ključne riječi: UNICEF, hladni rat, FNRJ, Program automobila i drugih prijevoznih sredstava, zdravstvene prilike, socijalna zaštita, državni aparat

Kroz pukotinu u željeznoj zavjesi

United Nations International Children's Emergency Fund (UNICEF) osnovan je Rezolucijom 57. Opće skupštine Ujedinjenih naroda, 11. prosinca 1946. godine u New Yorku, kao privremena institucija i sastavni dio UN-a. Politika Fonda temeljila se na ideji o žurnoj pomoći djeci do 18 godina starosti, dojiljama i trudnicama zemalja stradalih u Drugome svjetskom ratu.¹ Osm plenarna skupština Ujedinjenih naroda donijela je odluku o neograničenom trajanju Međunarodnoga dječjeg fonda u listopadu 1953. godine. UNICEF je od privremene postao trajna agencija pri Ujedinjenim narodima.² Promijenio se način rada. S hitnih programa prešlo se na dugoročne programe koji su po-najprije trebali stimulirati razvoj zdravstvenog i socijalnog sektora. Umjesto

* Citat iz naslova preuzet iz: Arhiv Srbije i Crne Gore, 536.-581.; Zloupotreba organa vlasti u pogledu korišćenja automobila UNICEF; Izveštaj Komiteta za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ Javnom tužilaštvu, 25. avgust 1950.

¹ ASCG, 19-207-1782; Uputstva za raspodelu hrane Međunarodnog dečijeg fonda u FNRJ

² ASCG 536-44; Dopis Međunarodnog dečijeg fonda OUN Regionalnoj kancelariji za Evropu, Afriku i oblast Istočnog Sredozemlja, 8. oktobar 1953.

Europe, prednost je dana siromašnim zemljama Azije, Afrike i Južne Amerike.³

Sporazum između Međunarodnog dječjeg fonda i Vlade Federativne Narodne Republike Jugoslavije potpisali su 20. studenog 1947. godine u New Yorku dr. Jože Vilfan, šef Stalne delegacije Federativne Narodne Republike Jugoslavije pri sjedištu UN-a u New Yorku i Maurice Pate, prvi izvršni direktor Međunarodnog fonda za pomoć djeci.⁴ Kao članica organizacije Ujedinjenih naroda, bivša korisnica UNRRA-ine pomoći, zemlja stradala u ratu, Jugoslavija je ispunjavala neke od elementarnih uvjeta za primanje UNICEF-ove pomoći. Stajalište njezinih službenika prema MDF-u u velikoj mjeri su određivale potrebe jugoslavenskog društva koje se nakon završetka Drugoga svjetskog rata suočavalo s bijedom i općim siromaštvom, ali i aktualnim međunarodnim prilikama, polarizacijom svijeta na dva suprotstavljena bloka u sklopu kojih je Jugoslavija sve do razlaza sa SSSR-om u ljeto 1948. godine smatrana zemljom koja se nalazila pod izrazitim sovjetskim utjecajem. Prva stajališta jugoslavenskih službenika iznošena su u razgovorima s predstavnicima Fonda prije potpisivanja Sporazuma. Imajući u vidu da se najveći dio Fonda punio zahvaljujući sredstvima Sjedinjenih Američkih Država, jugoslavenski predstavnici su oprezno nastupali u iznošenju argumenata. Podsjećajući na pomoć Amerike poslije Prvoga svjetskog rata i činjenicu "da jugoslavenski narod voli američki narod" kao glavni argument za dodjeljivanje pomoći isticano je da "Jugoslaviji pripada pomoć po zaslugama i doprinosu u borbi zajedno sa saveznicima".⁵

Događaji iz lipnja 1948. godine, Rezolucija o stanju u Komunističkoj partiji Jugoslavije, donesena na Bukureštanskom zasjedanju Informacijskog biroa, u kojoj je vodstvo jugoslavenske Komunističke partije optuženo za neprijateljsku politiku prema SSSR-u, SKP(b)-u, diskreditiranje Sovjetske armije, izjednačavanje vanjske politike SSSR-a s vanjsko-političkim smjerom zapadnih tzv. imperijalističkih sila, prikriivanje klasne borbe, umanjivanjem uloge KP stvaranjem Narodnog fronta itd. utjecali su na postupno, ali radikalno redefiniranje jugoslavenske vanjske politike. Promjena stajališta prema SSSR-u i ostalim zemljama sovjetskog bloka, ekonomska blokada s Istoka, nesumnjivo je natjerala jugoslavensko rukovodstvo da potraži partnere na drugoj strani. Svaka vrsta pomoći koja je, uvjetno govoreći, poput one koja je distribuirana uz pomoć UNICEF-a, dolazila sa Zapada i od Amerikanaca, gledana je u svjetlu novih događaja s većom blagonaklonošću. Pomirljivo stajalište moglo se čuti već nakon šest mjeseci od iznošenja sugestija u prilog tezi da jugoslavenska Vlada prihvaćajući pomoć UNICEF-a, pomaže Americi u namjeri da uz

³ ASCG, 536-43; Godišnji izveštaj o radu Nacionalnog komiteta za UNICEF u 1953. sa posebnom obradom po narodnim republikama i programima

⁴ ASCG, 31-107-155; Sporazum između Međunarodnog fonda za pomoć deci i Vlade FNRJ

⁵ ASCG, 50-45-100; Zabeleška Odeljenja za međunarodne organizacije Ministarstva inostranih poslova Vlade FNRJ o razgovoru Generalnog sekretara Predsedništva Vlade FNRJ generala Đurića i dr Eliota iz Međunarodnog fonda za hitnu pomoć deci, 18. maj 1947.

pomoć organizacije kakva je Međunarodni dječji fond nameće svoje mišljenje u međunarodnim odnosima. U siječnju 1949. godine dr. Joža Vilfan ističe da se "Fond ne može uzeti kao jedna pomirljiva međunarodna organizacija, različita od svih drugih koje služe imperijalističkim ciljevima Zapada, ali i pored toga... ne treba izgubiti iz vida" da je Jugoslavija korisnik Fonda i da spada "u grupu onih zemalja koje Fond dosta koriste".⁶

Do ljeta 1950. godine Jugoslavija je postala favorizirani korisnik UNICEF-ovih programa. Ocijenjeno je da "sovjetska blokada dosta utiče na povoljan stav prema" Jugoslaviji. "Otpadanje" istočnih zemalja od Fonda bilo je jamstvo povoljnije dodjele sredstava za FNRJ. Na ovaj način Jugoslavija je poslužila, prema mišljenju članova Stalne delegacije FNRJ pri UN-u, kao ključni argument onih aktivista Fonda koji su smatrali da bi UNICEF izgubio "razlog opstanka ako bi se veze sa istočno-evropskim zemljama definitivno prekinule".⁷ Titov osvrt u novogodišnjem govoru 1950. godine na značaj djelatnosti UNICEF-a u Jugoslaviji i tvrdnja novog šefa Misije u FNRJ "da je Jugoslavija zemlja u kojoj UNICEF vrlo lako vrši svoje zadatke"⁸ samo su neki od pokazatelja otpočinjanja nove faze u komunikaciji između Vlade i Fonda. "Pomoć sa Zapada" ili "strana pomoć" percipirana je u svjetlu novih događaja kao "beneficija" za državu koja "uživa veliki ugled" stečen "moralnom doprinosom u borbi čovječanstva".⁹

Dopremanje UNICEF-ove pomoći

Prvi kontingenti UNICEF-ove pomoći, u vidu hrane, namijenjeni korisnicima u Jugoslaviji, dopremljeni su u Trst u studenome 1947. godine tj. neposredno nakon potpisivanja Sporazuma.¹⁰ Transport artikala MDF-a od Trsta do središnjih, kotarskih, gradskih i mjesnih magazina, mnogobrojnih ustanova socijalne i zdravstvene zaštite diljem jugoslavenskih republika predstavljalo je, ponekad, višemjesečnu "avanturu". Loša infrastruktura naslijeđena iz razdoblja Kraljevine Jugoslavije, dodatno razorena za vrijeme Drugoga svjetskog rata bila je prva prepreka djelotvornoj podjeli UNICEF-ove pomoći. Najveća

⁶ Diplomatski arhiv Ministarstva inostranih poslova Srbije i Crne Gore, 113-1/41206; Izveštaj o pripremama za zasedanja Programskog komiteta i Izvršnog odbora Dečijeg fonda Stalne delegacije FNRJ pri UN Odeljenju za međunarodne organizacije Ministarstva inostranih poslova Vlade FNRJ, 7. januar 1949.

⁷ DAMIPSCG, 97-5/413129; Izveštaj o redovnom letnjem sastanku Upravnog veća UNICEF-a, jun 1950.

⁸ Arhiv Josipa Broza Tita, KMJ I-4-c/6; Pismo dr. Pavla Gregorića, predsednika Komiteta za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ Maršalu Josipu Brozu Titu, predsedniku Vlade FNRJ, 27. januar 1950.

⁹ AJBT, KMJ II-2/88; Govor Josipa Boza Tita na prijemu učenika, nastavnika i roditelja iz Vojnog Križa, srez Čazma, 19. mart 1952.

¹⁰ DAMIPSCG, 151.-10/428263; Dopis Komiteta za socijalno staranje Vlade FNRJ Ministarstvu inostranih poslova Vlade FNRJ, 01. novembar 1948.

željeznička oštećenja pretrpjela su područja željezničkih uprava Beograd, Sarajevo i Zagreb.¹¹

Talijanski vlakovi stizali su preko Slovenije i Hrvatske do većih gradskih sredina. Neprimjereni, uski kolosijeci onemogućavali su dalje kretanje vlakova koji su se zaustavljali tamo gdje su prilike dopuštale tj. u blizini većih magazina. Roba se automatski prebacivala iz jednog vlaka u drugi. Jugoslavenske kompozicije razvozile su robu do onih kotara i gradova koji su bili povezani s većim središtima. Takvih je u Jugoslaviji poslije Drugoga svjetskog rata bilo malo.

Skromne komunikacijske veze omogućavale su transportiranje manjih dijelova kontigenata vlakom dok je bilo pruge. Nedostatak pruge trebalo je nadomjestiti kilometrima još gorih putova. Daljnja raspodjela robe podrazumijevala je postojanje primjerenih prijevoznih sredstava. Povjesničar Miroslav Perišić podsjeća na više nego skroman vozni park jugoslavenske države u godini poslije rata. "Nedostatak kamiona za snabdevanje hranom Dalmacije, Like, Korduna, gde se najviše gladovalo, umanjivao je intervenciju države. Ona je imala na raspolaganju svega 58 kamiona UNRE, 35 kamiona državnog preduzeća i 50 kamiona izvan toga. Sa manje od 150 kamiona trebalo je snabdevati sve krajeve hranom. A samo u Lici gladovalo je oko 58 000 ljudi".¹²

Nedostatak automobila i kamiona nadoknadio se transportiranjem robe konjskom zapregom. Prilikom obilaska terena u Bosni i Hercegovini u travnju 1950. godine promatrač Misije MDF-a "gospodin Malakov" uvjerio se da "raspodela hrane kamionima, za srezove koji nisu vezani željezničkom mrežom... traje oko 15 - 20 dana". Dodatnih 10 do 15 dana bilo je potrebno za transport do mjesnih narodnih odbora i potrošača.¹³ Iako se usporeni transport robe objašnjavao kao posljedica "nedovoljnog interesa ljudi za hranu Fonda"¹⁴ nesporna je ključna uloga nedostatka u komunikacije što je bila prepreka za pravilnu distribuciju artikala MDF-a. Najnerazvijenije mjesne zajednice na području FNRJ predstavljale su najzabačenije dijelove jugoslavenskog teritorija koji su u određenim razdobljima godine bili potpuno odsječeni od ostatka svijeta. Beogradska *Politika* je 1945. godine podsjećala svoje čitaoce na "komunikacijsku izolovanost" Crne Gore "od ostalog dela Jugoslavije snegovima koji i u proleće drže zatvorene njene severne puteve". "Porušenih mostova, ispresecanih puteva, sa obalom uz koju još nije pristao ni jedan brod, nalazila se na mukama da sama organizuje svoj život".¹⁵

¹¹ Мiрослав ПЕРИШИЋ, *Формирање југословенске интелегенције на европским универзитетима 1945. – 1958.*, Београд 2006, 110. (doktorska disertacija u rukopisu)

¹² *Isto.*

¹³ ASCG, 536-17; Izveštaj sa službenog putovanja po NR Bosni i Hercegovini sa posmatračem Misije MDF-a g. Malakovom, april 1950.

¹⁴ ASCG, 536-25; Izveštaj sa službenog puta po NR Bosni i Hercegovini, NR Crnoj Gori i NR Srbiji, 26. januar 1951.

¹⁵ М. ПЕРИШИЋ, *n. dj.*, 109.

Transport konjima i mazgama nametao se kao jedino rješenje. Ipak, duge i oštre zime predstavljale su nesavladivu prepreku za svaki oblik prijevoza. Opskrba tijekom dugih zima rješavala se pravodobnim dopremanjem robe za sljedećih nekoliko mjeseci. Najzabačeniji mjesni narodni odbori s područja šavničkog kotara opskrbili su se hranom za šest mjeseci u 1948. godini.¹⁶

Dopremanje kontigenata UNICEF-ove robe suočilo je jugoslavenske vlasti s dvije, činilo se, nesavladive prepreke čije je prevladavanje predstavljalo uvjet za pravilnu raspodjelu odnosno, uspješni transport potrebnih sredstava Fonda do krajnjih korisnika. Nedovoljno izgrađen i tijekom Drugoga svjetskog rata, velikim dijelom razoren prometni sustav bio je samo jedan u nizu projekata jugoslavenskih graditelja. Ako se putovi i pruge nisu mogli izgraditi u rekordnom roku, nabavka prijevoznih sredstava koja će, zahvaljujući svojim tehničkim značajkama svladati sve prepreke na putu do krajnjih korisnika, predstavljala je lakše savladivu teškoću. Suočeni s nerazvijenim sustavom socijalne i zdravstvene zaštite, predstavnici jugoslavenske vlade su od samog početka tj. od studenog 1947. godine i potpisivanja Sporazuma s Fondom inzistirali na koncepciji koja se temeljila na premisi da dopremljeni kontigenti hrane,¹⁷ obuće i odjeće,¹⁸ lijekova i medicinske opreme bez prijevoznih sredstava neće radikalno i u planiranom vremenskom roku unaprijediti društvene prilike u zemlji.¹⁹

Program automobila i drugih prijevoznih sredstava provoden je u razdoblju od 1948. do 1966. godine. U razdoblju od osamnaest godina isporučeno je: 437 putničkih, sanitarnih i terenskih automobila, 1.096 bicikala i tri motocikla²⁰ u sklopu, prije svega, sljedećih zdravstvenih programa: "Zdravstvena zaštita majki, djece i omladine" (1947. – 1956.), "Suzbijanje trahoma" (1953. – 1958.), "Suzbijanje malarije" (1949. – 1953.), "Borba protiv tuberkuloze" (1948. – 1958.), "Mala asanacija seoskih škola" (1956. – 1969.) i "Izgradnja mljekarske industrije" (1949. – 1964.).²¹ Iznosu od 730.471 \$, UNICEF je 1953. godine priložio strojeve i alate u visini od 15.000 \$ kako bi se u Zagrebu podigla radionica za otklanjanje kvarova na vozilima Fonda. Dvanaest godina kasnije tj. 1965. godine, novih 8.000 \$ trebalo je poboljšati razinu usluge tada već dotrajale

¹⁶ ASCG, 536-13; Izveštaj sa službenog putovanja po NR Crnoj Gori u vezi sa pregledom rada raspodele hrane MDF-a sa posmatračem Misije g. Foresterom, oktobar 1949.

¹⁷ UNICEF-ov Program dopunske dječije prehrane proveden je u Jugoslaviji u razdoblju od 1948. do 1952. godine; „Pregled programa UNICEF-a u Jugoslaviji po godinama i dolarskim iznosi od 1948. do 1971. godine“, u: Međunarodni fond Ujedinjenih nacija za pomoć deci u Jugoslaviji 1948. – 1971., Beograd 1971., 201.-207.

¹⁸ UNICEF-ov Program sirovina za izradu obuće i odeće sproveden je u Jugoslaviji u intervalu od 1949. do 1951. godine., *Isto*.

¹⁹ Đuro SVEČNJAK, "UNICEF transport i vozila", *Međunarodni fond Ujedinjenih nacija za pomoć deci u Jugoslaviji 1948. – 1971.*, Beograd 1971., 189.

²⁰ „Pregled programa UNICEF-a u Jugoslaviji po godinama i dolarskim iznosi od 1948. do 1971. godine“, u *Međunarodni fond Ujedinjenih nacija za pomoć deci u Jugoslaviji 1948. – 1971.*, Beograd 1971., 201.-207.

²¹ Đ. SVEČNJAK, *n. dj.*, 189.

autoradionice.²² UNICEF-ovo vlasništvo nad vozilima regulirano je formulacijom "tuđe sredstvo" koja je predstavljala dio jedne od klauzula ugovora koji je potpisivan sa svakom od ustanova korisnica vozila Fonda.²³

"Automobili služe u sve druge svrhe, a najmanje za koje su namenjene"²⁴

Analiza provođenja "Programa automobila i drugih prevoznih sredstava" u razdoblju od 1948. do 1954. godine upućuje na mnogobrojne nepravilnosti i zloupotrebe koje su značajno umanjile realnu vrijednost jednog od najskupljih UNICEF-ovih programa u FNRJ i time oštetile državu i korisnike slabe i nedovoljno izgrađene zdravstvene službe. Prva UNICEF-ova vozila mogla su se vidjeti na jugoslavenskim cestama već krajem 1948. odnosno početkom 1949. godine. Nepune dvije godine kasnije prvi put se postavilo pitanje opravdanosti daljnjih isporuka prijevoznih sredstava Jugoslaviji jer je "više puta uočeno da ovi automobili služe u sve druge svrhe, a najmanje za koje su namenjene".²⁵ Sumnje jugoslavenskih vlasti potvrdile su izjave članova delegacije UNICEF-ovih stručnjaka koja je tijekom proljeća 1953. godine posjetila zemlju. Zatečeno stanje na terenu uvjerilo ih je "da se (...) kola koriste u razne svrhe...najmanje za zaštitu majke i deteta".²⁶ Reorganizacija raspodjele UNICEF-ovih vozila bila je preduvjet ne samo za daljnje isporuke, već i za prijenos vlasništva kompletnoga voznog parka s Fonda na državu. Već 30. rujna 1953. godine Nacionalni odbor za UNICEF usvaja sugestije Komisije za reorganizaciju i raspodjelu vozila Fonda. Izvještaji s terena upozorili su na golemu koncentraciju automobila u velikim jugoslavenskim gradovima²⁷ i prijeku potrebu preraspodjele voznog parka zbog mnogobrojnih zloupotreba.²⁸

Upotrebu UNICEF-ovih transportnih sredstava definirale su precizne odredbe ugovora. Ugovori su predstavljali jamstvo za pravilnu upotrebu automobila Fonda, isključivo u sklopu onih programa (Zdravstvene zaštite majki, djece i omladine (1947. – 1956.), Suzbijanja trahoma (1953. – 1958.),

²² "Pregled programa UNICEF-a u...", 201.-207.

²³ Đ. SVEČNJAK, *n. dj.*, 189.

²⁴ ASCG, 536-29; Poverljivi dopis Komisiji državne kontrole, 26. maj 1950.

²⁵ *Isto.*

²⁶ ASCG, 536-51; Zapisnik sa drugog redovnog sastanka Nacionalnog komiteta za UNICEF, 29. jun 1953.

²⁷ Beograd – 34, 8% (29) od ukupnog broja automobila u Srbiji (83); Zagreb – 24, 5% (13) od ukupnog broja automobila u Hrvatskoj (53); Ljubljana – 42, 3% (11) od ukupnog broja automobila u Sloveniji (26); Sarajevo – 23, 2% (13) od ukupnog broja automobila u Bosni i Hercegovini (56); Skoplje – 40, 7% (11) od ukupnog broja automobila u Makedoniji (27); Cetinje – 31, 2% (5) od ukupnog broja automobila u Crnoj Gori (16); ASCG, 536-43; Raspodjela UNICEF automobila, 16. oktobar 1953.

²⁸ Srbija – 16. automobila od 83; Hrvatska – 14. automobila od 53; Slovenija – 5. automobila od 26; Bosna i Hercegovina – 14. automobila od 56; Makedonija – 2. automobila od 27; Crna Gora – 3. automobila od 16; *Isto*

Suzbijanja malarije (1949. – 1953.), Borbe protiv tuberkuloze (1948. – 1958.), Male asanacije seoskih škola (1956. – 1969.), Izgradnje mljekarske industrije (1949. – 1964.) koji su podržavani dopremanjem UNICEF-ovih prijevoznih sredstava. Dakle, da bi jedna ustanova ostvarivala pravo na korištenje UNICEF-a voznog parka, nije bilo dovoljno da joj jedna od primarnih funkcija bude zdravstvena. Iako potrebne, postaje za prvu pomoć, instituti za zaštitu zdravlja i zdravstveno prosvjećivanje, udruženja liječnika, medicinski fakulteti pri sveučilišta nisu bili poželjni korisnici za upotrebu UNICEF-ovih vozila pa je Misija Fonda u Jugoslaviji u rujnu 1951. godine tražila da se, bez obzira na nesporan značaj spomenutih ustanova u razvoju zdravstva u Jugoslaviji, njima uskrati UNICEF-ov prijevoz jer je službena politika Fonda vrlo precizno određivala tko su korisnici usluga i roba.²⁹

Osnovana po sustavu političke podobnosti, a u godinama opće „nestašice“ kadrova, troma i neefikasna, administracija je i u godinama kada su zemljom harale zarazne bolesti kao što su tuberkuloza, leus, malarija, mikoza, bruceloza i trahom predstavljala glavnu prepreku za proces emancipacije i modernizacije jugoslavenskog društva pa samim tim i izgradnje efikasnoga zdravstvenog sustava. Nedovoljno zainteresirana za problem distribucije UNICEF-ovih usluga i roba, osim kad su do nje dolazila jasna upozorenja o eventualnom uskraćivanju pomoći, administracija je svojim postupcima jasno iskazivala bahat odnos prema dragocjenoj pomoći, između ostalog, i voznom parku Fonda tretirajući ga kao nešto što je “vlasništvo (...) Vlade” i s čim “korisnici mogu” rukovati “po vlastitom nahodjenju i lokalnim potrebama”.³⁰ Pojava da republičke ustanove “vrlo često mijenjaju korisnike a tome nikoga ne obavijeste” ilustrira do kraja neodgovorno stajalište prema Fondu.³¹

Prikazi zloupotreba položaja u cilju pribavljanja osobne koristi nezaobilazno su mjesto u analizi upotrebe jednog od najskupljih “artikala” Fonda u Jugoslaviji. Prisiljene da se na različite načine snalaze u namjeri da pomognu pacijentu i u nemogućnosti da do njega dođu jer nisu raspolagale primjerenim prijevoznim sredstvima, mnogobrojne beogradske zdravstvene ustanove su se u veljači 1954. godine žalile u vezi s nepravilnim korištenjem sedam automobila marke Land Rover. Spomenuta vozila “redovito” su korištena za prijevoz službenika Saveznog zavoda za narodno zdravlje, Komisije za suradnju s međunarodnim zdravstvenim organizacijama, Instituta za mljekarstvo, Srpskog lekarskog društva i Centra za rehabilitaciju invalida, “od kuće do kancelarije”.³² UNICEF-ovo vozilo Doma narodnog zdravlja u Županji služilo je, između ostalog, za privatna putovanja lokalnih funkcionara i članova njihovih obitelji.

²⁹ ASCG, 36-28-72; Dopis Misije UNICEF-a u Jugoslaviji, 28. septembar 1951.

³⁰ ASCG, 536-43; Putni izveštaj o završenom kontrolnom putovanju po NR Srbiji, jun 1953.

³¹ ASCG, 31-105-151; Mjesečni izveštaj o radu UNICEF vozila; Dopis *Jugosanitarije*, preduzeća za uvoz i raspodjelu lijekova i sanitetskog materijala Komitetu za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ, 31. svibnja 1950.

³² ASCG, 536-64; Korišćenje automobila Land Rover-a UNICEF-ovog; Dopis Nacionalne komisije za UNICEF Saveznom zavodu za narodno zdravlje, 13. februar 1954.

U izvještaju s terena navode se imena lokalnih funkcionara koji su automobile koristili "po privatnom poslu" tj. kada bi išli u posjet "svojoj rodbini" ili da bi im se članovi najuže obitelji prevezli od Županje do Osijeka iako je postojao "redovan željeznički saobraćaj, dnevno nekoliko puta".³³ Svjesni mnogobrojnih zloupotreba automobila koji su im stavljeni na raspolaganje, direktori i upravitelji različitih zdravstvenih ustanova pokušavali su skinuti odgovornost sa sebe tražeći od partijskih i lokalnih moćnika da svoje zahtjeve za upotrebom vozila pravdaju izdavanjem putnih naloga. Svjestan formalno-pravne neutemeljenosti dokumenta kojim bi Partija naredila direktoru bolnice da prekrši zakon, sekretar Komiteta u Sinju obratio se direktoru bolnice riječima: "Što tražiš od mene pismeno naređenje kada znaeš i sam, da ti (...) isto ne mogu dati. Ti treba da daeš kola, a pravdaj kako god znaeš".³⁴ Svakidašnje zloupotrebe koje su se događale pod okriljem službenika Ministarstva narodnog zdravlja Crne Gore obeshrabrivala su upravitelje zdravstvenih ustanova, poput upravitelja higijenskog zavoda na Cetinju. Maksimalna zloupotreba UNICEF-a vozila koje je prešlo 16.983 km dok je "u najboljem slučaju na stvarne programske vožnje" otpadalo "svega 6.000 km" poprimala je sramotni epitet ako se zna da se njima odlazilo "na nogometne utakmice Cetinje – Titograd, na izlete i na plažu".³⁵ Svaki pokušaj odupiranja željama lokalnih vlastodržaca završavao se prijetnjama, uhićenjima ili u najgorem slučaju gubljenjem posla. Budući da je odbio zahtjev predsjednika kotarskoga narodnog odbora "da ga vozi po raznim linijama, samo ne u one svrhe u koje su kola namenjena", vozač UNICEF-a vozila u Kutini je najprije uhićen i "nakon daljnjih nekoliko dana otpušten iz službe".³⁶ "Partijski interesi" stavljeni su ispred interesa nemoćnog pojedinca. Da bi se domogli UNICEF-a vozila, zdravstvene postaje, predstavnici Kotarskoga narodnog odbora u Donjem Lapcu služili su se "takvim trikovima da liječnika daju nazvati (...) iz onog mjesta kojima misle po njihovim poslovima otići, da dođe hitno zbog neke liječničke intervencije". U takvim slučajevima "liječnik je napuštao s pacijentima prepunu zdravstvenu postaju" i upućivao se na teren. Tako su predstavnici mjesnih vlasti i partijske organizacije osiguravali sebi prijevoz dok je liječnik nakon dolaska na mjesto intervencije mogao "samo ustanoviti da od bolesnika nema ni traga ni glasa".³⁷ Neograničeno zadržavanje vozila u posjedu lokalnih organa vlasti bez ikakvih sankcija oduzimalo je svaki smisao ideji o naprednoj zdravstvenoj službi u Jugoslaviji. Svaka mogućnost da se dopremanjem vozila pridonese izgradnji i razvoju zdravstvenog sustava postajala je besmislena kada su lokalni medicinari

³³ ASCG, 536-81; Zloupotreba organa vlasti u pogledu korišćenja automobila UNICEF; Izveštaj Komiteta za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ Javnom tužilaštvu, 25. avgust 1950.

³⁴ Isto

³⁵ Isto

³⁶ ASCG, 31-8-22; Nepravilnosti oko korištenja vozila UNICEF porijekla; Dopis Jugosantarije, preduzeća za uvoz i raspodijelu lijekova i sanitetskog materijala Komitetu za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ, 6. jul 1950.

³⁷ ASCG, 536-81; Zloupotreba organa vlasti u pogledu korišćenja automobila UNICEF; Izveštaj Komiteta za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ Javnom tužilaštvu, 25. avgust 1950.

poput liječničkog Doma narodnog zdravlja u Udbinama počeli moliti lokalne vlasti i partijske jedinice da im bar na neko vrijeme dodijele UNICEF-ovo vozilo "za prijevoz zaraženog djeteta u bolnicu".³⁸

Radeći kao kulturni ataše pri američkom veleposlanstvu u Beogradu (1947. – 1950.), bivši politički analitičar Ministarstva pravde Sjedinjenih Američkih Država, Amerikanac srpskoga etničkog podrijetla, Aleks Dragnić, upustio se u analizu poslijeratnog jugoslavenskog poretka temeljeći svoje zaključke, kako sam tvrdi, na podacima iz tiska, publikacija i razgovora. Neke od opservacija američkog službenika na radu u FNRJ postale su dio, sada već pedeset godina starog rukopisa, pod nazivom "Titova obećana zemlja Jugoslavija". Više predočavajući nego analizirajući "dramatične epizode" jugoslavenske poslijeratne stvarnosti, autor navodi podatak o efikasnosti koju su u radu postizali agenti OZN-e zahvaljujući pomoći UNRRA-e tj. upotrbi vozila Uprave Ujedinjenih naroda za obnovu i razvoj u svrhe koje planom podjele nisu bile predviđene.³⁹ Analiza distribucije i upotrebe vozila Međunarodnoga dječjeg fonda temeljena na bogatim arhivskim fondovima predstavlja potvrdu spoznaja do kojih je službenik američkog veleposlanstva dolazio uz pomoć, kako sam ističe, tiska, publikacija ili, kao u ovom slučaju, razgovora.

Raspoloživa građa upućuje na jednog od "najsavjesnijih" korisnika UNICEF-a voznog parka tj. Upravu državne sigurnosti. U godinama kada su primjerena prijevozna sredstva predstavljala pravu rijetkost, pojava UNICEF-ovih džipova marke Land Rover bila je ohrabrenje za zdravstvenu službu kojoj je konačno dana prilika da dopre do bolesnih od trahoma, malarije i tuberkuloze, ali i za ažurna policijska tijela kojima je raspolaganje velikim terenskim vozilima omogućavalo da se prevezu do najnepristupačnijih dijelova zemlje u cilju od brane države i poretka.

Pretjerana upotreba vozila, koja su dopremena uz pomoć humanitarnih organizacija, u nepropisane i nedopuštene svrhe, prisilila je službenike Komiteta za zaštitu narodnog zdravlja FNRJ da se obrate Javnom tužilaštvu obrazloženjem da postupci pripadnika Ministarstva unutarnjih poslova dovode do toga "da se...već u nekim mjestima govori, da je Vlada FNRJ, UNICEF-ove automobile s oznakom Crvenog križa, nabavila s ciljem, da tijela sigurnosti ovim automobilima mogu pod zaštitom oznake UNICEF i Crvenog križa mogu uhićivati ljude".⁴⁰ Posjete pripadnika Uprave državne sigurnosti pojedinim mjestima bile su, prema svjedočenju vozača Doma narodnog zdravlja u Županji, do te mjere učestale da su meštani čim bi ugledali vozilo sa oznakom UNICEF-a govorili: "Ljudi bježite, auto je sigurno opet stigao da nekoga uhitite".⁴¹ Jednom stavljeno na raspolaganje pripadnicima UDB-e, vozilo je trajno ostajalo u njihovu posjedu. Ažurna policija nije se odmarala ni dana. Uprava Mljekare "Pionir" iz

³⁸ Isto.

³⁹ Aleks N. DRAGNIĆ, *Titova obećana zemlja Jugoslavija*, Beograd 2004, 56.

⁴⁰ ASCG, 536-81; Zloupotreba organa vlasti u pogledu korišćenja automobila UNICEF; Izveštaj Komiteta za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ Javnom tužilaštvu, 25. avgust 1950.

⁴¹ Isto.

Županje žalila se na "zločinačko" postupanje vozilom Međunarodnoga dječjeg fonda koje je "za nepunih dva mjeseca napravilo preko 9.600 km" jer "vozi sve i svakog po nalogu milicije i UDB-e, da se šoferu ne daje niti toliko vremena, da vozilo uredi i očisti".⁴² U državi koja je neprijatelje novog poretka tražila tamo gdje ih nije bilo, svaka policijska akcija imala je prednost u odnosu na potrebu iskorjenjivanja zaraznih bolesti koje su se pokazale kao deklarirani neprijatelji jugoslavenskog društva. Na primjedbu o prijeko potrebi vozila UNICEF-a u akciji besežiranja koja se u proljeće 1951. godine provodila na teritoriju Bosne i Hercegovine, major UDB-e u Ključu je zaključio "da on zna da... ne smije ta kola upotrijebiti, ali da će (...) ako ima neki hitan vojni slučaj, kola uzeti barem silom i svoj čin onda opravdati pred drugom ministrom Rankovićem".⁴³ Uz ustanove, koje su po pravilu raspolagale vozilima, najveći pritisak je vršen na vozače. Prisiljeni da pišu "frizirane" izvještaje, daju lažna priopćenja, trpe različite vidove torture koji su podrazumijevali, u nekim slučajevima, potezanje pištolja,⁴⁴ ustaju noću kako bi udovoljili pripadnicima UDB-e koji su obavljali najneobičnije zadatke kao što su: "izvidi oko samoubojstva jedne žene", "obilaznja mjesta radi" posjeta "objekata odnosno straža koje su čuvale te objekte u vezi s proslavom 1. maja", predaja "jedne aktovke", mnogobrojna uhićenja, vozači UNICEF-ovih vozila često su napuštali ionako loše plaćen posao.⁴⁵

Podjednako odgovorna za očuvanje države i poretka, Jugoslavenska armija je predstavljala još jednoga "povlaštenog" korisnika vozila Međunarodnoga dječjeg fonda. Svjesni privilegiranog položaja, kao i zadataka koji su imali prednost u odnosu na "suzbijanje endemija", pripadnici Armije, slično kao i djelatnici UDB-e nisu tražili formalnu suglasnost nadležnih tijela. Vozila su oduzimana "na licu mjesta", tj. od vozača. U punom zamahu provođenja kampanje suzbijanja zaraznih bolesti kosovska zdravstvena služba ostala je bez vozila Međunarodnoga dječjeg fonda, jer ih je Armija "oduzela (...) otišla na manevre i (...) zadržala nekih 15 dana".⁴⁶ Nerazumijevanje svrhe UNICEF-ova voznog parka namijenjenog isključivo efikasnijem provođenju pojedinih programa Fonda u Jugoslaviji, nepoznavanje elementarnih činjenica o pravu vlasništva nad vozilima Fonda odrazilo se na politiku Ministarstva narodne odbrane. Odluka o vojnoj obvezi za automobile Fonda predstavljala je jednu u nizu nepravilnosti prema vlasništvu koji nije imalo epitet državnoga. Provođenje odluke na teritoriju Srbije i Slovenije poslužilo je kao povod za dopisivanje između Savjeta za narodno zdravlje i socijalnu politiku i Ministarstva narodne

⁴² ASCG, 536-29; Poverljivi dopis *Jugosanitarije* Grupi za izgradnju mlekara u akciji UNICEF-a Saveta za promet robom, 20. maj 1950

⁴³ ASCG, 536-81; Nepravilnosti u pogledu UNICEF-ovih automobila; Dopis *Jugosanitarije* Komitetu za narodno zdravlje i socijalnu politiku Vlade FNRJ, 26. rujan 1951.

⁴⁴ Isto.

⁴⁵ ASCG, 536-81; Zloupotreba organa vlasti u pogledu korišćenja automobila UNICEF; Izveštaj Komiteta za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ Javnom tužilaštvu, 25. avgust 1950.

⁴⁶ ASCG, 31-8-22; Nepravilnosti oko korišćenja vozila UNICEF porijekla; Dopis *Jugosanitarije*, preduzeća za uvoz i raspodijelu lijekova i sanitetskog materijala Komitetu za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ, 6. jul 1950.

obrane.⁴⁷ Neprijeporni autoritet uniformiranog lica u novoj jugoslavenskoj državi izražavao se u najbanalnijim situacijama. Tako je vozilo Gradske poliklinike služilo za prijevoz "jednoga avijatičarskog potpukovnika" od Nikšića do Dubrovnika.⁴⁸

Posjedovanje vozila u vremenu opće nestašice predstavljalo je privilegiju za zdravstvene ustanove koje nisu imale elementarna sredstva za rad. Privilegirani položaj uvijek je dvostruki izazov ili iskušenje za onoga tko je u prilici da odlučuje. Ni upravitelji povlaštenih zdravstvenih ustanova, poput lokalnih vlastodržaca i istaknutih partijskih radnika, nisu se uspijevali oduprijeti mogućnosti da uz pomoć položaja steknu određenu materijalnu dobit. Analiza anonimnih pisama korisnika zdravstvenih usluga predstavljala bi nesvakidašnji doprinos u nastojanju da se prikažu anomalije u razvoju zdravstvene službe, ali i čitavog jugoslavenskog društva u razdoblju poslije Drugoga svjetskog rata. Nepotpisano obraćanje anonimnog pacijenta nadležnim strukturama u povodu zloupotreba dr. Stevana Mrđana, upravitelja Doma narodnog zdravlja u Herceg Novom, samo je jedno u nizu svjedočanstava "nebitnih" pojedinaca koji su pokušavali ostvariti pravo na liječenje po mjeri čovjeka. Evidentno, pogođen time da se UNICEF-ova "kola upotrebljavaju kao taksi", anonimni korisnik usluga Doma narodnog zdravlja u Herceg Novom žalio se na činjenicu da "kola služe najmanje 80 % za privatne svrhe, slave, izlete, svadbe itd".⁴⁹ Taksiranje vozilima Međunarodnoga dječjeg fonda bio je kuriozitet samih vozača, što navodi na zaključak da je nadzor upotrebe UNICEF-ovih vozila bio do te mjere nedjelotvoran da je u lancu odgovornosti za postupanje s vozilima Fonda svaka karika mogla računati na "svoj dio kolača". Mnogobrojne primjere naplate vožnje u Boru, Kragujevcu,⁵⁰ Titovoj Korenici⁵¹ najbolje ilustrira svjedočanstvo jednog službenika Savjeta za narodno zdravlje koji je prilikom obilaska terena u Srbiji i Makedoniji, u prosincu 1951. godine, nekoliko puta, naišao na isto vozilo pretrpano pojedincima tj. civilima, oficirima i majkama s djecom koji, prema svim propisanim standardima, nisu imali pravo na prijevoz vozilima Fonda. Na sve sugestije u vezi s pravilima koja propisuje, ne samo UNICEF, već i država u vezi s upotrebom vozila Međunarodnoga dječjeg fonda "šofer i oficir u polupijanom stanju počeli su da (...) objašnjavaju da su ljudi ostali kod auto-puta i da nema smisla da ih (...) ne poveže u Beograd kada se i tako vraća prazan". Svaku primjedb u vezi s eventualnim naplaćivanjem vožnje, vozač je odlučno odbacivao što nije pokolebalo uvjerenje službenika da

⁴⁷ ASCG, 36-28-72; Vojna obaveza za automobile UNICEF; Dopis Saveta za narodno zdravlje i socijalnu politiku Ministarstvu narodne odbrane, 5. jun 1951.

⁴⁸ ASCG, 536-81; Zloupotreba organa vlasti u pogledu korišćenja automobila UNICEF; Izveštaj Komiteta za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ Javnom tužilaštvu, 25. avgust 1950.

⁴⁹ ASCG, 536-57; Anonimno pismo, 3. mart 1953.

⁵⁰ ASCG, 31-8-22; Izvod iz putnog izveštaja druga Đure Svećnjaka koji je u ime Komiteta izvršio kontrolu kola UNICEF u mestima: Šabac, Titovo Užice, Novi Pazar, Peć, Priština, Prizren, Leskovac, Vranje, Surdulica, Zaječar, Bor i Kragujevac

⁵¹ ASCG, 536-43; Putni izveštaj s puta po NR Hrvatskoj, septembar 1953.

je riječ o jasnoj zloupotrebi vozila u cilju pribavljanja materijalne koristi.⁵² Loš materijalni položaj, povezan s čitavim nizom rizika "stimulirao" je vozače da rad u zdravstvenom sektoru ili mljekarskoj industriji zamijene bolje plaćenim poslovima u drugim, više profitabilnim, ali manje zahtjevnim djelatnostima. Nada da će se iscrpljujući posao u relativno kratkom roku zamijeniti prikladnijim zanimanjem, nedovoljno dugo zadržavanje na jednome radnom mjestu, nije motiviralo vozače da se odgovornije i savjesnije odnose prema UNICEF-ovu voznom parku. Automobil marke Fiat Državnoga dječjeg doma na Palama vozilo je do lipnja 1953. godine dvanaest vozača.⁵³ "Davanje... automobila iz ruku jednog...u ruke drugog" predstavljalo je ilustraciju tvrdnje uprave Konzumne mljekare u Skoplju koje je ovu i slične formulacije podvodilo pod definiciju "bolno pitanje šofera... koji se osećaju kao posebno društvo unutar mljekare, prepušteni sami sebi".⁵⁴ Bez obzira na mnogobrojne "neplanirane" korisnike voznog parka najveća odgovornost za upotrebno stanje UNICEF-ovih automobila bila je na nemotiviranim i nesavjesnim vozačima koje mnogobrojni izvještaji s terena prikazuju u najgorem svjetlu, kao "gospodu šofere koji samo dođu da sednu za volan".⁵⁵

Zloupotrebe predstavnika vlasti, policije, vojske, upravljačkih struktura ustanova kojima su dodjeljivana na korištenje UNICEF-ova vozila samo su dio korpusa postupaka koji se mogu podvesti pod zajednički nazivnik. Postupanje "po vlastitom nahođenju" ostavljalo je mogućnost fleksibilnog pristupa robi i uslugama koje bez obzira na sva neprimjerena tumačenja nisu predstavljale vlasništvo Vlade.⁵⁶ Ipak, mogu li se uzroci nesavjesnog ponašanja pripisati bahatom pojedincu koji bez trunke odgovornosti demolira "rendgen automobil" i u njemu prevozi "repu za stoku"?⁵⁷ Je li uzrok navedenog postupka nedostatak elementarne odgovornosti ili pred sobom imamo uzornoga građanina koji s punim pravom daje prednost repi u odnosu na neprocjenjivo znanstveno postignuće? Jer što je rendgen mogao značiti građaninu koga nisu "krotili" visokodometni ciljevi razvijenog sustava prosvjetnih, zdravstvenih i socijalnih ustanova, podaniku koga je država, kako ona star tako i nova, prizivala u pamet samo onda kada su opći interesi bili iznad interesa pojedinca i njegova sela?

Mnogobrojne nepravilnosti dovodile su u pitanju svrhovitosti jednog od najznačajnijih UNICEF-ovih programa, ali i politiku Fonda koja se precizno određivala prema dobrim kategorijama korisnika. Vozilo Sektorske ambulante u Trepči služilo je "skoro isključivo za prijevoz ozlijeđenih na radu u" istoime-

⁵² ASCG, 536-25; Izveštaj sa puta po NR Srbiji i NR Makedoniji, decembar 1951.

⁵³ ASCG, 536-43; Dopis UNICEF-a Nacionalnom komitetu za UNICEF, 19. jun 1953.

⁵⁴ ASCG, 536-43; Putni izveštaj o obavljenom kontrolnom putovanju u NR Makedoniji, decembar 1953.

⁵⁵ ASCG, 536-60; Izveštaj o održavanju kola i ponašanju šofera Kragulj Mirka prilikom putovanja sa predstavnicima UNICEF-a, 15. maj 1954.

⁵⁶ ASCG, 536-43; Putni izveštaj o završenom kontrolnom putovanju u NR Srbiji, jun 1953.

⁵⁷ ASCG, 536-43; Korišćenje UNICEF automobila u akciji BSG; Dopis Saveta za narodno zdravlje i socijalnu politiku NR Hrvatske Centralnom higijenskom zavodu, 18. siječanj 1954.

nom rudniku.⁵⁸ Privilegirani pripadnici Ministarstva unutarnjih poslova koristili su se vozilom Sanitarno – epidemiološke postaje u Peći pod izgovorom "hitnog slučaja milicionera povređenog na dužnosti".⁵⁹ Uz dugoročne posljedice na intenzitet razvoja zdravstvene službe u Jugoslaviji, smanjenje stope smrtnosti među djecom dobi do 18 godina, trudnicama i dojiljama, mnogobrojne zloupotrebe i nepravilnosti pri upotrebi UNICEF-ovih vozila proizvodile su, u više slučajeva, tragičan rezultat među pripadnicima najugroženijih kategorija stanovništva. Medicinsko osoblje Zdravstvene postaje u Udbinama nije uspjelo spasiti život "porodilji koja je trebala biti iz obližnjeg sela hitno prebačena u bolnicu" jer se "nekoliko dana nije znalo za kretanje (...) UNICEF-ovih vozila".⁶⁰ Privatno vozilo direktora Dječje klinike u Zagrebu poslužilo je kao prijevozno sredstvo za transport teško bolesne sedmogodišnje djevojčice, koju je nakon pregleda u drugoj zdravstvenoj ustanovi trebalo prebaciti do Klinike čiji je pacijent bila, iako je u lipnju 1953. godine Zagreb raspolagao sa sedam UNICEF-ovih vozila.

Nepravilno postupanje s vozilima Međunarodnoga dječjeg fonda odrazilo se na korisnike i vozila čija je upotrebna vrijednost relativno brzo nakon primitka postajala beznačajna. Automobili se nisu mogli pokrenuti ali ni prepoznati. Iako se zabrinjavajuće loše stanje vozila u Jugoslaviji, s određenom dozom cinizma i arogancije, pravdalo standardima Svjetske zdravstvene organizacije koja "život automobila" u Ženevi procjenjuje na "četiri godine gde su ceste kao parket",⁶¹ predstavnici Komisije za suradnju s međunarodnim zdravstvenim organizacijama nisu bili u prilici argumentirano objasniti uzroke "dramatičnog" stanja UNICEF-ove „olupine“ marke Commer koja je do travnja 1953. godine služila kao sanitetsko vozilo Zdravstvene postaje u Malom Zvorniku. Loš rad motora i neupotrebljivost guma mogla se pravdati "životnim vijekom" automobila koji je čak i na švicarskim cestama često stao. Raspoloživi zapisnici sa sastanaka predstavnika jugoslavenskih vlasti i UNICEF-a ne pružaju uvid u argumentaciju koja bi mogla opravdati uništenu unutrašnjost kabine kojoj je "sjedalo oštećeno (...) volan iščupan (...) ručica ručne kočnice isključena od mehanizma za kočenje. Brisač stakla postoji bez vanjske gumice (...) uređaj za podizanje stakla ne radi na desnim vratima gde je ručica izmjenjena... pod unutrašnjosti polomljen (...) kutija za alat razbijena. Držači nosila oštećeni, dok su nosila potpuno uništena. Staklo između kabine i karoserije ispucano".⁶²

Bicikli Međunarodnoga dječjeg fonda predstavljali su primamljivo prijevozno sredstvo za veći broj "vozača" zahvaljujući jednostavnom i lakše savladivom postupku upotrebe. Kotarski higijeničar, Abdulah Salihović, žalio se na

⁵⁸ ASCG, 536-43; Puzni izveštaj o završenom kontrolnom putovanju po NR Srbiji, jun 1953.

⁵⁹ ASCG, 536-81; Zloupotreba organa vlasti u pogledu korišćenja automobila UNICEF; Izveštaj Komiteta za zaštitu narodnog zdravlja Vlade FNRJ Javnom tužilaštvu, 25. avgust 1950.

⁶⁰ Isto.

⁶¹ ASCG, 536-51; Stenografske beleške sa sastanka sa predstavnicima UNICEF-a i republičkim predstavnicima, 5. jun 1953.

⁶² ASCG, 536-43; Zapisnik sa primopredaje sanitetskog automobila marke Commer, 23. april 1953.

neppravilno korištenje bicikla Međunarodnoga dječjeg fonda koji je u Zvorniku vozio "svatko... a ne samo zdravstveno osoblje".⁶³ Tvrdnju lokalnog higijeničara objasnile su izjave predstavnika delegacije UNICEF-a koja je ocijenila stanje bicikala Međunarodnog dječjeg fonda kao "gore" pošto je utvrđeno da ih ima "malo... koji su u ispravnom stanju".⁶⁴ Uzroci zanemarivanja drugih vidova prijevoza uočeni su u postupcima predstavnika resora narodnog zdravlja i socijalnog staranja. Redovita godišnja kontrola UNICEF-ova voznog parka odnosila se na automobile. No, budući da su i bicikli bili u vrlo lošem stanju, i oni su podvrgnuti "sporednom pregledu".⁶⁵ Rijetke inspekcije nisu se upuštale u ozbiljnije potrage za biciklima smještenim po privatnim šupama ili garažama "korisnika" koji se, po pravilu, nisu mogli zateći u kući. Djelomičnom kontrolom zatečenih UNICEF-ovih bicikala moglo se zaključiti da im nedostaje: alat, pumpa, zvonce, gumene ručice, blatobrani, kočnice itd.⁶⁶

(Ne)sporni program

Prijenos vlasništva nad dobrima, odnosno voznim parkom Fonda s UNICEF-a na državu predstavljao je ideju vodilju autora politike Fonda. Realizacija jedne u nizu afirmativnih ideja podrazumijevala je konstantno dokazivanje spremnosti države korisnice da se brine o sredstvima uloženim u vlastiti razvoj. S druge strane, realizacija prijenosa vlasništva trebala je predstavljati najočigledniji dokaz mudre financijske politike Fonda. Je li provođenje "Programa automobila i drugih prijevoznih sredstava" u FNRJ predstavljalo dokaz mudrosti ili loše procjene stručnjaka Fonda? Raspoložive informacije pružaju točan uvid u visinu dolarskog iznosa uloženog u realizaciju spornog programa. Dostupna građa i istraživanje ograničeno na srpske arhive ne nude sasvim precizne odgovore na dvojbe u vezi s krajnjom svrhom spornog programa.

Neppravilna upotreba voznog parka izazvala je mnogobrojna oštećenja i kvarove na vozilima. Slaba opskrbljivost tržišta rezervnim dijelovima nije usporavala naknadno osposobljavanje vozila jer se UNICEF sve do listopada 1953. godine brinuo o nabavci traženih dijelova za automobile. Jesen 1953. predstavlja prekretnicu u politici Fonda prema provođenju "Programa automobila i drugih prevoznih sredstava" u FNRJ. Odluka UNICEF-a kojom je obustavljeno svako daljnje besplatno dostavljanje rezervnih dijelova za automobile Međunarodnoga dječjeg fonda može se i mora se tumačiti u svjetlu nekoliko događaja.⁶⁷ Mnogobrojne zloupotrebe jednog od najskupljih UNICEF-ovih programa nesumnjivo su ljutile čelnike Fonda. Uvjerenje da se svaki

⁶³ ASCG, 536-43; Putni izveštaj o putu po NR Bosni i Hercegovini, maj 1953.

⁶⁴ ASCG, 536-43; Dopis UNICEF-a Nacionalnom komitetu za UNICEF, 19. jun 1953.

⁶⁵ ASCG, 536-43; Popis pregledanih UNICEF bicikala, decembar 1953.

⁶⁶ ASCG, 536-43; Putni izveštaj o putu po NR Crnoj Gori, maj 1953.

⁶⁷ ASCG, 536-43; Osiguranje novčanih sredstava za nabavku rezervnih dijelova za automobile UNICEF; Dopis Saveta za narodno zdravlje i socijalnu politiku Vlade NR Hrvatske korisnicima UNICEF automobila, narodnim odborima, *Jugosanitariji*, Nacionalnom komitetu za UNICEF, 27. listopad 1953.

oštećeni dio može zamijeniti bez ikakve novčane nadoknade isključivo je "stimuliralo" bahato ponašanje korisnika UNICEF-ovih vozila.⁶⁸ Odluka je, prema svemu sudeći, imala afirmativni učinak. Neodgovorni korisnici postali su svjesni činjenice da će nedostatak ne samo dinarskih, već prije svega deviznih sredstava onemogućiti uvoz dotrajalih dijelova⁶⁹ preko Jugosantarije koja je odlukom Državnog sekretarijata za poslove narodne privrede u travnju 1953. godine postala uvozno poduzeće za rezervne automobilske dijelove za automobile primljene od UNICEF-a.⁷⁰ Uspaničene uprave zdravstvenih ustanova kojima je prijetele opasnost da ostanu bez skromnog i dotrajalog voznog parka ponovno su bile prisiljene da se oslanjaju na narodne odbore tj. lokalna tijela vlasti čiji su nezakoniti postupci s vozilima MDF-a dobrim dijelom pridonijeli njihovoj propasti.⁷¹ Bez obzira na sve propuste u radu, novi potezi čelnika Fonda prema provođenju Programa automobila i drugih prijevoznih sredstava u FNRJ moraju se promatrati u sklopu velikih zaokreta u vođenju šire politike prema svim zemljama korisnicama Fonda. Donošenje sporne odluke dio je dugoročne strategije prelaska s kratkoročnih na dugoročne programe čija je budućnost bila uvjetovana vođenjem restriktivnije politike Fonda. Prelazak na dugoročne programe podrazumijevao je strateški pristup rješavanju krupnih društvenih problema. Samim tim, podrazumijevao je puno veću angažiranost države korisnice, i kao svaki strateški postupak, potpuni uvid u raspodjelu sredstava svih strana u poslu.

Analiza nesavjesnog odnosa prema tuđem vlasništvu koje je služilo kao osobno vlasništvo u novoj jugoslavenskoj državi, upućuje na nemogućnost socijalističkog poretka da se u prvih deset godina nakon završetka Drugoga svjetskog rata suoči s nedovoljno efikasnim, tromim i prije svega kadrovski neutemeljenim činovničkim aparatom koji je, kao i u prethodnoj jugoslavenskoj državi, predstavljao nesvladivu prepreku na putu emancipacije jugoslavenskog društva. Zahtjevi vremena, obnove i izgradnje zemlje, zaštite poretka, učinili su da se sustav zdravstvene i socijalne zaštite nađe na začelju, a ne na početku liste prioriteta jugoslavenskih graditelja i branitelja. Tako je svako sredstvo namijenjeno podizanju životnog standarda građana postalo neprijeporno oružje u borbi protiv neprijatelja poretka. S druge strane, nesavjesni pojedinac predstavlja odraz neodgovorne države prema građaninu, korisniku nedovoljno razvijenog sustava prosvjetnih, socijalnih i zdravstvenih ustanova. Suočena s mnogobrojnim društvenim problemima, u vremenu opće nestašice novca i materijalnih dobara, prisiljena da se izgrađuje i "ograđuje" najprije sa Zapada, a

⁶⁸ Isto.

⁶⁹ Isto.

⁷⁰ ASCG, 536-43; Ugovor Saveta za narodno zdravlje i socijalnu politiku Vlade NR Hrvatske i Jugosantarije, preduzeća za uvoz i raspodelu lekova i sanitetskog materijala, 19. oktobar 1953.

⁷¹ ASCG, 536-43; Osiguranje novčanih sredstava za nabavku rezervnih djelova za automobile UNICEF; Dopis Saveta za narodno zdravlje i socijalnu politiku Vlade NR Hrvatske korisnicima UNICEF automobila, narodnim odborima, *Jugosantariji*, Nacionalnom komitetu za UNICEF, 27. listopad 1953.

poslije sukoba sa Staljinom i SSSR-om 1948. godine i s Istoka, jugoslavenska država gradila se u hodu. Analiza provođenja jednog u nizu UNICEF-vih programa upozorava na mnogobrojne prepreke koje su joj mogućnost da se u budućnosti izgradi kao moderan sustava učinile (ne)mogućim.

SUMMARY

AN ANALYSIS OF THE INTRODUCTION OF THE UNICEF PROGRAM CONCERNING AUTOMOBILES AND OTHER VEHICLES IN YUGOSLAVIA IN THE PERIOD 1948-1954

An analysis of the introduction of the UNICEF (United Nations International Children's Emergency Fund) program concerning automobiles and other vehicles in Yugoslavia in the period from 1948 to 1954 reveals a number of injustices and misuses which significantly reduced the real value of one of the most expensive programs UNICEF administered in Yugoslavia, ultimately hurting the state as well as the users of the insufficiently supplied health services. Representatives of the government, the police, the military, as well as leaders of organizations misused the vehicles which they obtained from UNICEF. It is apparent that representatives of the government, who were organized according to the principle of political loyalty, did not pay sufficient attention to the problem of allocating UNICEF's services of resources. More care was shown only in cases when clear warnings were given that further aid would be terminated. In all other cases, a clear lack of care and disregard was shown toward the precious help provided by UNICEF, while its automobile compound was treated as property of the state. Later UNICEF introduced stricter policies regarding the distribution of vehicles, because it realized that the Yugoslav side was using the resources distributed for other purposes than those for which they were intended. Besides this, ten years after the end of the Second World War the situation in Europe had improved to a significant degree, meanwhile new crisis areas requiring UNICEF's attention had appeared in Asia, Africa, and South America. This change in UNICEF policies created a number of problems for the Yugoslavian government in terms of future cooperation with the UN organization, that is, the Yugoslavians had to pay far greater care and attention to the distribution of services and resources offered by UNICEF.

Key words: UNICEF, The Cold War, Federative People's Republic of Yugoslavia, Program concerning automobiles and other vehicles, Public Health, Social Care System, State Apparatus