

М.А. Марко Миљковић, историчар  
Београд

УДК 94(497.111)''1939''(093.3)  
316.72:796.712.093(497.111)''1939''

## ***Grand Prix* Београда 1939 – спољнополитички контекст великих аутомобилских трка**

Апстракт: *Grand Prix* трка организована у Београду 3. септембра 1939. године представљала је једну од највећих спортских манифестација до тада одржаних у Краљевини Југославији. Истовремено, то је била и једина *Grand Prix* трка возена за време Другог светског рата. У чланку се анализира колико је одржавање те трке и само учешће на њој, у контексту почетка Другог светског рата, имало значај као средство којим су државе могле да представе своју оријентацију у драстично промењеним спољнополитичким околностима.

Кључне речи: *Grand Prix*, аутомобилски спорт, Други светски рат, Аутоклуб, Мерцедес, Ауто Унион.

### ***Grand Prix* трке и њихова употреба у политичке сврхе**

Са преласком из преиндустријског друштва у индустријско друштво, у 19. веку, у развијеним деловима света дошло је до појаве слободног времена као историјски потпуно новог концепта – слободно време више није било привилегија уског слоја елите, већ „убичајена ствар за већину грађана“.<sup>1</sup> Ово је био један од главних предуслова за настанак масовне културе као још једне историјски нове појаве, а њен веома важан део била су, тада први пут организована, масовна спортска такмичења. Међутим, заједно са другим облицима масовне културе, спорт је убрзо постао и „простор дефинисања националног идентитета“.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Стојановић, Дубравка, *Калдрма и асфалт. Урбанизација и европеизација Београда 1890–1914*, Београд 2008, стр. 314. (у даљем тексту: Стојановић, Д., *Калдрма и асфалт...*)

<sup>2</sup> Стојановић, Д., *Калдрма и асфалт...*, стр. 317.

После Првог светског рата спорт је први пут постао интернационалан и политичари су одмах схватили потенцијал који је он имао као средство промовисања националних вредности и политичких идеја, „чак и за демонстраирање и рекламирање снаге одређене политичке идеологије“.<sup>3</sup> Тако су током политичких криза тридесетих година 20. века спортске манифестације постале полигон на коме су се, преко спортиста, међусобно супротстављале различите идеологије.<sup>4</sup> Истовремено су успешни спортисти били уздизани на ниво националних хероја, у чему су власти отворено помагале, схвативши да овако снажни симболи националног јединства могу бити употребљени за психолошке или војне мобилизације грађана. Поред злоупотребе у политичке сврхе, спорт су државе користиле и као посебну врсту „предвојничке обуке“, што је посебно било својствено за тоталитарне државе и за оне које су се спремале за рат.<sup>5</sup>

Та тежња јасно се могла уочити и у аутомобилском спорту, посебно на *Grand Prix* тркама. Од својих скромних почетака 1906. године, када је била вожена прва *Grand Prix* трка у Француској<sup>6</sup>, ово такмичење је у међуратном добу дефинитивно постало најозбиљније аутомобилско спортско такмичење у оквиру којег се 1924–1937. године возило између 19 и 37 трка годишње и на којима су се фабрички тимови и такмичари борили за титулу шампиона Европе.<sup>7</sup> Иако су на стазама широм Европе супериорност своје технологије приказивали првенствено фабрички тимови, од самог почетка је истицан национални принцип, што је на симболичан и веома јасан начин било обележено посебним бојама у које су била офарбана возила. Тако су Италијани возили црвене, Немци беле, Французи плаве, а Британци зелене тркачке аутомобиле.<sup>8</sup> Значај који је нацистичка Немачка давала употреби аутомобилског спорта у свим наведеним контекстима, најбоље се може видети управо у чињеници да је од 1934. године традиционална бела боја немачких тркачких аутомобила замењена „сребрним“, необојеним алуминијумским лимом, што је на симболичан начин означило почетак „новог доба“ и у аутомобилском спорту, у којем су немачки тркачки аутомобили, популарне

<sup>3</sup> Arnaud, Pierre; Riordan, Jim, *Sport and International Politics: The Impact of Fasism and Communism on Sport*, London-New York 2003, стр. 1. (у даљем тексту: Arnaud, P.; Riordan, J., *Sport and International Politics...*).

<sup>4</sup> Arnaud, P.; Riordan, J., *Sport and International Politics...*, стр. 1.

<sup>5</sup> Čolović, Ivan, *Politika simbola*, Beograd 2000, стр. 349.

<sup>6</sup> „The Story of the Grand Prix“, у: [http://www.ddavid.com/formula1/story\\_a.htm](http://www.ddavid.com/formula1/story_a.htm), (15.09.2011).  
Трке за „Велику награду“ земље у којој су биле вожене (прим. аут.).

<sup>7</sup> Etzrodt, Hanz, „Grand Prix Winners 1895–1949“, у: <http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/gpw4.htm>, (15.09.2011).

<sup>8</sup> Schlegelmilch, Rainer, W., *Mercedes*, Königswinter, 2004, стр. 70. (у даљем тексту: Schlegelmilch, R. W., *Mercedes...*).

„сребрне стреле“ (*Silberpfeil*), све до почетка Другог светског рата у потпуности доминирали европским и светским тркалиштима.<sup>9</sup>

Кључни датум за аутомобилски спорт у Немачкој био је 11. фебруар 1933. године, када је Хитлер, отварајући сајам аутомобила у Берлину, најавио да ће држава финансирати производњу националних тркачких аутомобила.<sup>10</sup> Од тог тренутка два немачка концерна *Дајмлер Бенц*<sup>11</sup> и *Ауто Унион* добијали су од немачке државе по 450.000 марака годишње, уз додатних 20.000, 10.000 и 5.000 марака за свако прво, друго и треће освојено место на тркама. Између 1933. и 1939. године *Мерцедес* је од државе добио 2.780.000, а *Ауто Унион* 258.000.000 марака, уз додатних 330.000 и 217.000 марака<sup>12</sup> у наградама за освојене победе.<sup>13</sup> Међутим, то су суме које су се односиле на директна давања државе, која нису била ни приближно довољна за производњу технолошки напредних тркачких аутомобила будући да су трошкови спортских тимова *Мерцедеса* и *Ауто Униона* у наведеном времену били десетоструко већи.<sup>14</sup>

Иако нема података о томе да су у потпуности били покривени државним средствима, вероватно је држава била већински финансијер. О висини тих сума говори и податак да су најлуксузније лимузине у Немачкој у другој половини тридесетих година 20. века достизале цену од око 28.000 марака<sup>15</sup>, док је један од најјефтинијих *опела* коштао око 1.450 марака.<sup>16</sup>

Од *Мерцедеса* и *Ауто Униона* очекивале су се победе, које су нацистима биле значајне на много нивоа. На симболичном нивоу, победе су потврђивале прве стихове немачке химне – „Немачка изнад свега“ – што није било безначајно у контексту промоције супериорности аријевске расе и нацистичке

---

<sup>9</sup> Reuss, Eberhard, *Hitler's Motor Racing Battles: The Silver Arrows under the Swastika*, стр. 151–158. (у даљем тексту: Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*) Појс је доказао да је неистинита легенда која је и данас веома жива, а по којој су механичари фабричког тима *Мерцедес* на једној трци 1934. године, због тога што је њихово возило било 2 kg теже од дозвољеног максимума за старт, потребну уштеду у маси возила направили тако што су преко ноћи ишмирглали белу боју са возила, оголевши тиме алуминијумски лим од кога је тркачки *мерцедес* био направљен. Немачки тимови су заправо од 1934. године свесно промовисали супериорност нацистичке идеологије и долазак „новог доба“, чак и на том нивоу.

<sup>10</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 68.

<sup>11</sup> У даљем тексту *Мерцедес*. То је било име под којим је спортски тим овог концерна наступио у *Grand Prix* тркама (прим. аут.).

<sup>12</sup> Око четрдесет милиона америчких долара према курсу из 2010. године. „Historical Dollar-to-Marks Currency Conversion Page“, <http://www.history.ucsb.edu/faculty/marcuse/projects/currency.htm>, (11. 9. 2011).

<sup>13</sup> Schlegelmilch, R. W., *Mercedes...*, стр. 78.

<sup>14</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 81.

<sup>15</sup> „Mercedes-Benz 540K“, <http://www.rmauctions.com/CarDetails.cfm?CarID=r146&SaleCode=LF07> (22.08.2011)

<sup>16</sup> Tooze, Adam, *The Wages of Destruction: The Making and Breaking of the Nazi Economy*, New York 2006, стр. 152.

идеологије. На другом нивоу, победе на *Grand Prix* тркама биле су идеално средство за промоцију квалитета конструкције аутомобила победничког тима (компаније), и у том смислу су биле важне не само за немачке већ и за све друге произвођаче аутомобила. Међутим, развој аутомобилске индустрије и моторизације у нацистичкој Немачкој (*Motorisierungspolitik*) служили су као покретач целокупне тешке индустрије у земљи (производња цемента, гвожђа и челика, машинска индустрија), а добар показатељ значаја који је придаван том развоју је и податак да је у 1935. години готово подједнака сума новца одвајана за развој моторизације и за развој војне индустрије у Немачкој. Једном покренуто индустријску производњу, Хитлер је после могао лако да преоријентише на ратне услове.<sup>17</sup> Тако је и технологија освојена у изради модерних тркачких мотора велике снаге и мале масе искоришћена у ваздухопловној индустрији. Најбољи пример је управо компанија *Дајмлер Бенц* која је за време рата уместо мотора за тркачке аутомобиле *мерцедес* производила моторе за ловачки авион *месеримит 109*, један од најчешће произвођених борбених авиона током Другог светског рата.<sup>18</sup>

У погледу нацистичке идеологије, *Grand Prix* трке су биле идеална прилика за стварање возача хероја, модел немачког јунака. Један од таквих хероја био је и Бернд Розмајер, шампион Европе за 1936. годину. У јануару 1938. године, приликом једног од покушаја да обори светски брзински рекорд у, за то посебно направљеном моделу тркачког модела *Ауто Униона*, при брзини већој од 400 km/h, доживео је тежак удес и погинуо. Као припадник *SS (Schutzstaffel)*, доживео је праву војничку сахрану. Његов сандук носили су у свечаној поворци *SS* официри у свечаним униформама, док је чак и једна *SS* јединица по њему добила име. У телеграму саучешћа удовици Хитлер је написао: „Нека мисао да је погинуо вршећи своју дужност за част Немачке ублажи ваш дубоки бол.“<sup>19</sup> Тако су успеси једног великог возача и европског шампиона коришћени не само у пропагандне сврхе према другима већ и за домаћу немачку јавност, која је припремана да, угледајући се на Бернда Розмајера, ако треба, да и свој живот за част домовине.

Постојао је још један ниво употребе возача тркачких аутомобила у пропагандне сврхе. Наиме, у немачком тиму *Ауто Унион*, од средине 1938. године, као наследник Розмајера, наступао је Италијан Тацио Нуволари, такође велика звезда аутомобилског спорта<sup>20</sup>, што није било без значаја ако се узме у обзир

<sup>17</sup> Overy, Richard J., „Cars, Roads, and Economic Recovery in Germany, 1932–8“, у: *The Economic History Review*, Vol 28, No. 3 (Aug, 1975), стр. 472, 476–477, 483. <http://www.jstor.org/stable/2593594>

<sup>18</sup> „Performance of the Messerschmitt Bf 109, 1939–1945“, <http://www.kurfurst.org>, (2. 9. 2011); Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 217.

<sup>19</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 317–318.

<sup>20</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 240.

политичка блискост Немачке и Италије у то време. По сличном принципу у *Mercedesу* је од 1937. године Ричард Симан играо улогу „доброг Британца у немачком тиму“<sup>21</sup> све до своје погибије, 25. јуна 1939. године. И на његовом примеру може се „прочитати“ немачка политика избегавања рата са Британијом, која је била актуелна практично до самог почетка рата, а о томе говори и чињеница да је Хитлер лично потврдио његов избор за возача *мерцедеса*.<sup>22</sup>

Тако су тимови *Merцедеса* и *Ауто Униона*, које је финансирала немачка држава, остваривали победе и доминирали европским тркачким стазама од 1935. године, па све до почетка Другог светског рата. У свакој од тих сезона неки немачки возач био је шампион Европе. У години избијања Другог светског рата на ранг-листи европских возача водио је Херман Милер, док су све до шестог места позиције заузимали возачи немачких тимова – Херман Ланг, Рудолф Карачиола, Манфред фон Браухич, Тацио Нуволари и Рудолф Хасе.<sup>23</sup> Изузев Карачиоле и Хасеа, сва ова имена нашла су се 3. септембра 1939. године на стази у Београду.

Доминацију коју су демонстрирали на тркачким стазама Европе нацисти су постепено покушавали да остваре и на политичком плану. После аншлуса Аустрије, 14. марта 1938. године, Хитлер се осетио довољно моћним да 30. септембра 1938. године практично наметне европским силама Минхенски споразум, којим се Немачка проширила на Судетску област, да би свега пет и по месеци касније, 15. марта 1939. године сам прекршио тај уговор и извршио инвазију на Чехословачку, после чега је нови светски рат постао практично неизбежан.<sup>24</sup>

У таквим спољнополитичким околностима у Краљевини Југославији се све јасније и отвореније осећало приближавање Немачкој, које је започело још 1934. године склапањем повољних трговинских (клириншких) споразума с том земљом, којима је Југославији гарантована испорука немачких индустријских добара у замену за пољопривредне производе.<sup>25</sup>

Блиске економске и политичке везе са Немачком, која је у Југославији видела део свог „великог привредног простора“<sup>26</sup> осетиле су се и на пољу

<sup>21</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 202.

<sup>22</sup> „The Master Race“, <http://observer.guardian.co.uk/osm/story/0,,782811,00.html>, (11.09.2011).

<sup>23</sup> „Grand Prix Winners 1895-1949, part III“, <http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/gpw3.htm>, (11.09.2010). Шампиони су били по годинама Рудолф Карачиола 1935, Бернд Розмејер 1936, Рудолф Карачиола 1937. и 1938. године.

<sup>24</sup> Митровић, Андреј, *Време нетрпељивих*, Београд 1974, стр. 412.

<sup>25</sup> О немачкој политици употребе клириншких уговора у политичке сврхе: Ristović, Milan, *Немачки нови поредак и југоistoчна Европа 1940/41–1944/45*, Београд 2005; Лукач, Душан, *Трећи Рајх и земље југоistoчне Европе I, 1933–1936*, Београд 1982; Марјановић, Божидар, *Осовина Београд-Берлин*, Београд 2007; Лукач, Душан, „Привредна експанзија Немачке према југоисточку Европе“, у: *Balkanica*, XI, 1980, стр. 163–177.

<sup>26</sup> Чалић, Мари Ж., *Социјална историја Србије 1815–1941*, Београд 2004, стр. 394.

развоја аутомобилизма и аутомобилског спорта, будући да су у другој половини тридесетих година немачки произвођачи аутомобила држали највећи део југословенског тржишта.<sup>27</sup> У том смислу организација једне *Grand Prix* трке у Југославији, у којој би учествовали највећи немачки асови аутомобилског спорта, могла је да буде идеално средство за промоцију немачке аутомобилске индустрије, док је та значајна спортска манифестација истовремено могла да се употреби и у свим осталим наведеним контекстима у којима су немачки нацисти користили аутомобилски спорт.

*Табела 1. Статистика увоза аутомобила у Краљевину Југославију према земљама порекла, 1936–1939.*

Године	Италија		Немачка		САД		Француска		Укупно
	Бр.	%	Бр.	%	Бр.	%	Бр.	%	
1936.	51	4,1	745	60,7	240	19,5	31	2,5	1228
1937.	158	6,6	1.647	68,7	197	8,2	80	3,3	2396
1938.	364	12	1.693	55,9	319	10,5	108	3,6	3030
1939.	623	16,6	2.329	62	245	6,5	85	2,3	3756

*Извор: Статистике спољне трговине Краљевине Југославије 1936–1939.*<sup>28</sup>

Аутомобилски спорт у Краљевини Југославији и Београду није имао ни нарочито дугу ни значајну традицију. Прве аутомобилске трке у Београду вожене су тек 1923. године, на војном полигону на Бањици.<sup>29</sup> Прва међуградска трка „по угледу на европске клубове“, одржана је 1924. године на релацији Сарајево–Београд, и била је вожена сваке године све до 1927. године. Тада су први пут вожене и ауто-мото трке на Авали, у шест различитих класа, а иста манифестација поновљена је још само наредне године. После 1929. године, као последица светске економске кризе, такмичења у Београду потпуно су обустављена, све до 1938. године, када је вожена велика улична аутомобилска трка на Дорћолу.<sup>30</sup> На тако низак ниво развоја аутомобилског спорта пресудно

<sup>27</sup> Стојановић, Ђорђе С., *Почеци и развој српског аутомобилизма*, Београд 2003, стр. 59. (у даљем тексту: Стојановић, Ђ. С., *Почеци и развој српског аутомобилизма...*)

<sup>28</sup> Упореди, Стојановић, Ђ. С., *Почеци и развој српског аутомобилизма...*, стр. 59.

<sup>29</sup> Прва аутомобилска трка у којој је учествовао чак 21 такмичар, вожена је 22. јула 1894. године, у дужини од око 128 км између Париза и Руена.

<sup>30</sup> Петковић, Јеленка; Петковић, Братислав, „Аутомобилски клуб у Београду“ у: *Аутомобил у Београду, 1918–1941*, Београд 2002, стр. 133–135. (у даљем тексту: Петковић Ј., Петковић Б., „Аутомобилски клуб...“)

је утицала и чињеница да је Краљевина Југославија у погледу развоја аутомобилизма и моторизације била међу последњим земљама у Европи.<sup>31</sup>

Истовремено у Југославији су сви надлежни свакако били свесни колико су аутомобилске трке генерално биле важне за промоцију аутомобилизма и моторизације у земљи. Вероватно је то најбоље описао Бошко Миленковић, у то време познат и као „једини власник тркачког аутомобила у Београду“.<sup>32</sup> У свом ауторском тексту у листу *Аутомотор*, објављеном још почетком 1938. године поводом напада у штампи да организација једне велике аутомобилске трке у земљи представља „излишно сахрањивање пара“, Миленковић је истакао да „најважнија и најочигледнија општа корист... јесте врло велика, до крајности ефикасна, практична пропаганда аутомобилизма“.<sup>33</sup> Настављајући у истом тону, додао је и да постојање стручних часописа није довољно за популаризацију аутомобилизма будући да „њих чита ограничен број људи, који су већ придобијени“, већ да је потребно анимирати грађане „једним за најшире слојеве занимљивим спортом, који је кадар да усталаса јавно мњење“, што би у крајњој линији могло „натерати већ оног малог клинца да стручно говори о мотору, као што то данас чине о фудбалу“.<sup>34</sup> Оно што је посебно занимљиво јесте да је и Миленковићу било сасвим јасно да су „спортски интереси Немачке, Француске, Енглеске, Италије, Америке“ у организовању и учествовању у аутомобилским тркама, били пре свега „техничко усавршавање, национална пропаганда и извоз“.<sup>35</sup> Због тога је посебно занимљиво анализирати како је и са којим циљем организована *Grand Prix* трка у Београду, будући да ако изоставимо „техничко усавршавање“ и „извоз“, у земљи која није имала сопствену аутомобилску индустрију и у којој је постојао само један прави тркачки аутомобил, једино што заправо остаје јесте непосредна промоција нечије стране аутомобилске индустрије, а самим тим и „национална пропаганда“ неке друге земље.

<sup>31</sup> „Туризам – извор благостања“, *Аутомотор*, бр. 3, новембар 1936, стр. 23. Мерено бројем моторних возила на 1.000 становника, у 1936. години највиши степен моторизације је постигла Француска са 53 моторна возила на 1.000 становника, Енглеска 40, Данска 26, Немачка 15, Италија 9, Чехословачка 5, Румунија, Мађарска, Пољска и Грчка 2, док је у Краљевини Југославији тај број био свега 0,7 моторних возила на 1.000 становника.

<sup>32</sup> „У тркама учествују и загребачки мотоциклисти“, *Политика*, 21. мај 1938, стр. 13.

<sup>33</sup> Миленковић, Б, „Какав смисао имају данас, уопште, аутомобилске трке?“, *Аутомотор*, бр. 17, јануар 1938, стр. 18. (у даљем тексту: Миленковић, Б, „Какав смисао имају данас...“)

<sup>34</sup> Миленковић, Б, „Какав смисао имају данас...“, стр. 18.

<sup>35</sup> Миленковић, Б, „Какав смисао имају данас...“, стр. 18.

## Организација *Grand Prix* трке у Београду

На редовној годишњој седници Аутомобилског клуба Краљевине Југославије<sup>36</sup>, одржаној 12. фебруара 1939. године, одлучено је да се у септембру те године, у част рођендана краља Петра II, вози велика трка „око Калемегдана, кроз Доњи Град“.<sup>37</sup> Поред Аутоклуба, у организацију те трке укључени су и београдски дневни лист *Политика* и мото-секција Југословенског туринг-клуба Небојша и Београдски мото-клуб.<sup>38</sup> Међутим, тек у мају се дошло на идеју да се покуша са добијањем лиценце код Међународног удружења признатих аутомобилских клубова из Париза<sup>39</sup>, тј. да аутомобилска трка у Београду уђе у календар *Grand Prix* трка за 1939. годину.<sup>40</sup> То је било практично немогуће постићи пошто је у дугогодишњој пракси тог удружења постојало правило да се „интернационални календар за одржавање трка закључује сваке године у новембру месецу већ за идућу годину“.<sup>41</sup> Јасно је да шансе за добијање лиценце у тим околностима практично нису постојале. Због тога је веома занимљиво да је промена у држању АИИЦП уследила непосредно после повратка управе Аутоклуба са велике турнеје по Немачкој, организоване између 18. јуна и 5. јула „по позиву генерала Хинлајн-а, врховног Вође немачког моторизованог спорта и немачке аутомобилске индустрије“, током које је изведен обилазак читаве Немачке аутомобилима.<sup>42</sup> Иако нема директних података о томе да је том приликом од немачких званичника тражена подршка за добијање међународне лиценце, нити да је немачка страна извршила било какав притисак на управу АИИЦП, индикативно је што је лиценца за *Grand Prix* трку у Београду добијена 20. јула 1939. године, свега нешто више од месец дана пре него што је трку требало одржати! Наиме, „увиђајући значај аутомобилских трка код

<sup>36</sup> У даљем тексту Аутоклуб.

<sup>37</sup> „Аутомобилизам и код нас почиње нешто да значи за привреду, спорт и народну одбрану“, *Политика*, 13. 2.1939, стр. 6.

<sup>38</sup> Петковић Ј., Петковић Б., „Аутомобилски клуб у Београду“, у: *Аутомобил у Београду, 1918–1941*, Београд 2002, стр. 135.

<sup>39</sup> У даљем тексту АИИЦП (*Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus – AI-ACR*, прим. аут.)

<sup>40</sup> „Међународни аутомобилски форум послао је Ауто клубу из Париза сертификат за одржавање интернационалних аутомобилских трка“, *Политика*, 22. 7. 1939, стр. 5. (у даљем тексту: „Међународни аутомобилски форум...“)

<sup>41</sup> „Међународни аутомобилски форум...“, стр. 5.

<sup>42</sup> „Годишња скупштина централе Аутомобилског клуба Краљевине Југославије“, *Аутомотор*, бр. 33, мај 1939., стр. 4. Адолф Хинлајн је био председник NSKK (*Nationalsozialistische Kraftfahrkorps*), организације, која је по Хитлеровом наређењу у јуну 1933. године издвојена из редова SA (*Sturmabteilung*) и као независна нацистичка организација асимилвала све старије немачке аутомобилске клубове. Од тада је Хинлајн заправо био најважнија личност немачког аутомобилизма и ауто-мото спорта. Детаљније у: Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 100–101.



нас“ (у Југославији, прим. аут.), и упркос чињеници да су за 3. септембар „већ биле пријављене три интернационалне трке, и то у Енглеској, Италији и Француској“, управа *АИАЦП* је попустила и одлучила да дозволи одржавање *Grand Prix* трке у Београду.<sup>43</sup>

У земљи у којој *Grand Prix* трке никада нису биле вожене, која чак није имала ни било какву традицију одржавања међународних трка по европским стандардима и у којој готово десет година пре тога не само међународне већ било какве аутомобилске трке нису ни вожене, посебно је занимљиво колики су „значај“ могле да имају *Grand Prix* трке из угла *АИАЦП*. С друге стране, без ове лиценце трка би била проглашена за „дивљу (...) што би значило искључење сваког возача који на таквој трци учествује са свих међународних трка у Европи“. <sup>44</sup> Последњи датум за пријаву такмичара формално је био 1. август 1939. године.<sup>45</sup> То није било много важно за такмичаре који су учествовали у категоријама путничких аутомобила, али је у случају *Grand Prix* тимова и њихових возача значило да су имали свега 11 дана да се одлуче за учешће у тој трци. Ако се узме у обзир да је спортска екипа *Мерседеса* у Београд дошла са пет великих камиона и више од тридесет механичара и других чланова тима који су били неопходни за припрему два тркачка аутомобила<sup>46</sup>, јасно је да је за припреме једног таквог каравана било потребно много више времена. Тај податак добија сав свој смисао тек када се узме у обзир да је већ 27. јула најављено да ће на трци у Београду учествовати све највеће звезде немачких тимова<sup>47</sup>, што је довољан показатељ да су они већ увелико планирали и били спремни за долазак у Београд и да се једино чекала формална лиценца за одржавање трке. То додатно потврђује и податак да су пријаве двојице француских такмичара стигле тек 14. августа, нешто више од две недеље пре одржавања трке и далеко иза нереално постављеног рока за пријаву.<sup>48</sup> Истовремено се стиче утисак да је циљ Аутоклуба, који је уз београдски лист *Политика* био организатор трке, управо и био да се у Београду појаве само немачки тимови, а да су у последњем тренутку Французи покушали то да спрече. То је, заправо, чак и вероватно будући да су француски тимови током читаве 1939. године „из много разлога“ избе-

<sup>43</sup> „Међународни аутомобилски форум...“, стр. 5.

<sup>44</sup> „Конференција у Ауто-клубу поводом организовања првих интернационалних трка у Београду“, *Политика*, 23. 7. 1939, стр. 21.

<sup>45</sup> Овај датум био је званично објављен као крајњи рок за пријаве такмичара, али су пријаве стизале и касније, подједнако и домаћих и страних возача (прим. аут.)

<sup>46</sup> „Стигли су славни аутомобилски асови Херман Ланг и фон Браухич“, *Политика*, 31. 8. 1939, стр. 7.

<sup>47</sup> „Због великих интернационалних аутомобилских трка, одложена је фудбалска утакмица Југославија-Румунија од 3. за 10. септембар“, *Политика*, 27. 7. 1939, стр. 15.

<sup>48</sup> „На аутомобилске трке у Београд долазе и два Француза: Мазо и Грињар“, *Политика*, 15. 8. 1939, стр. 11. (у даљем тексту: „На аутомобилске трке у Београд...“)

гавали да се такмиче с Немцима, а „из истих разлога и Немци с Французима“, што је организаторима трке у Београду очигледно било добро познато, док су управо због трке у Београду француски возачи отказали своје учешће на *Grand Prix* трци која је такође 3. септембра била заказана у самој Француској! Иако то свакако није била намера организатора, „београдска писта“ је лако могла да постане „поприште борбе између Француза и Немаца“.<sup>49</sup>

Коначно, као што све говори у прилог томе да је идеја за организовање *Grand Prix* трке у Београду потекла увелико од самих Немаца, да су Адолф Хинлајн и његови сарадници имали пресудан утицај да Београд добије међународну лиценцу, тако су Немци дали и коначно „зелено светло“ да се трка одржи. Наиме, 17. августа 1939. године у Београд је дошао Фриц Динеман, представник *АИАЦР*, који је важио за једног од највећих стручњака аутомобилског спорта у Европи, и који је имао дугогодишње искуство у организовању великих аутомобилских трка. Међутим, много је важнија чињеница да је Динеман био и члан *НСКК*, чији је „врховни вођа“ био Адолф Хинлајн.<sup>50</sup> Пошто је био задовољан стазом, Динеман, који је репортера *Политике* подсећао на „неког доброг и мирног Швабу“, поделио је још последња упутства у стилу „овде морате предузети то, а ваши људи морају урадити ово...“.<sup>51</sup> Већ сутрадан је Динеман напустио Београд, али је обећао да ће се вратити три дана пред трку са тројицом својих помоћника.<sup>52</sup> Нема сумње да је тако и било пошто је приликом сваког ангажмана у иностранству интересе *НСКК* заступао „импресивни број званичника“.<sup>53</sup> Коначно, Аутоклуб је и званично захвалио и изјавио „своју благодарност и немачком стручњаку г. Динеману и вођи немачке сувоземне моторизације г. Хинлајну“, који су их „у првом реду задужили“ за одржавање читаве манифестације.<sup>54</sup>

Београђани су током августа 1939. године готово свакодневно имали прилике да се увере у значај и величину предстојеће манифестације. Већ средином августа, због потреба припреме стазе око Калемегдана, затворене су трамвајске линије које су саобраћале на потезу између Карађорђево и Душанове улице, док су као замена уведене аутобуске линије, које су заобилазним путем, возећи улицом Краља Петра, повезивале Дорћол са савским пристаништем.<sup>55</sup> Само уређење стазе и изградња трибина представљали су огроман посао. На мно-

<sup>49</sup> „На аутомобилске трке у Београд...“, стр. 11.

<sup>50</sup> „Ланг ће око Калемегдана возити брзином од 220, а Нуволари ће сећи кривине са 130 километара“, *Политика*, 18. 8. 1939, стр. 11. (у даљем тексту: „Ланг ће око Калемегдана...“)

<sup>51</sup> „Ланг ће око Калемегдана...“, стр. 11.

<sup>52</sup> „Г. Фриц Динеман отпутовао је јуче из Београда“, *Политика*, 19. 8. 1939, стр. 11.

<sup>53</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 360.

<sup>54</sup> „Захвалност *Политике* и Аутоклуба заслужнима за трке и подела награда победницима у Аутоклубу 3. IX 1939“, *Аутомотор*, бр. 36–37, август–септембар 1939, стр. 23.

<sup>55</sup> „Од Карађорђево па до Душанове улице не саобраћа више трамвај“, *Политика*, 29. 8. 1939, стр. 9.

гим деловима стазе, чија је укупна дужина износила тачно 2.764 метра, било је неопходно заменити или поправити калдрму од ситне коцке. Такође је било неопходно потпуно преуредити кривину код Зоолошког врта и припремити је за велике брзине. На том делу је насипањем земље ниво Душанове улице подигнут за читава два метра, захваљујући чему је направљена „права тркачка кривина с десет посто нагиба“. Велике дрвене трибине изграђене су на читавом потезу бедема Калемегдана, од Карађорђевог до Душанове улице, док је место за старт трке било на простору између хотела *Српски краљ* и *Српска круна*.<sup>56</sup> Свечана лежа налазила се на самој тераси хотела *Српски краљ*.<sup>57</sup> Безбедност трибина свакако је била на првом месту, тако да је после завршетка њихове изградње, обављено и њихово „пробно оптерећење“. Не препуштајући ништа случају, организатори су се потрудили да непосредно пред почетак тренинга на стази на трибине изведу читав батаљон војске: оптерећење трибина било је тада два и по пута веће него што је то пројектом предвиђено, тако да је тамо где је планирано 150 места изведено око 400 војника.<sup>58</sup> На сву срећу, пројекат и изведени радови били су сасвим солидни и трибине су успешно „прошле“ тестирање.

Поред саме стазе и трибина, и остали делови града били су посебно уређени. Свакако је за ту сврху и за свега неколико дана са градских улица било уклоњено више од стотину београдских просјака и уличних продаваца.<sup>59</sup> Са сличним циљем донета је и одлука да се у најкраћем року „дрварске радње“ преместе из најужег центра града у посебну зону у широј околини престонице, коју је за то одредила Општина града Београда.<sup>60</sup> Чак је и Јатаган-мала, чувено нехигијенско насеље у Београду, после много година планирања о преуређењу тог простора, крајем августа 1939. године, када је за само један дан срушено 145 кућа, дефинитивно престала да постоји као ругло града и језгро ситног криминала.<sup>61</sup>

Новоизграђено београдско савско пристаниште је годину дана било предмет бројних полемика између неколицине архитеката и градских урбаниста. Проблем су представљали магацини, који су били подигнути на другом спрату и који су заклањали поглед на град и тврђаву са леве обале Саве. Зато је 31.

<sup>56</sup> „Припреме за уређење тркачке писте око града и Калемегдана приводе се крају“, *Политика*, 12. 8. 1939, стр. 11.

<sup>57</sup> „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада Аутомобилског Клуба“, *Аутомотор*, бр. 36–37, август–септембар 1939, стр. 22. (у даљем тексту: „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада...“)

<sup>58</sup> „Данас је готова, а 3. септембра биће пуштена у продају специјална серија поштанских марака“, *Политика*, 30. 8. 1939, стр. 11.

<sup>59</sup> „Полиција је предузела мере да уклони све просјаци са београдских улица“, *Политика*, 3. 8. 1939, стр. 7.

<sup>60</sup> „Дрварски трговци траже да се не исељавају из ужег средишта града до маја месеца“, *Политика*, 26. 8. 1939, стр. 10.

<sup>61</sup> „Општина града Београда срушила је јуче у Јатаган мали сто четрдесет и пет кућа“, *Политика*, 26. 8. 1939, стр. 12.

августа, буквално у последњем тренутку, одлучено да се тај спрат потпуно поруши и грађа уклони „да не би кварила леп изглед града“, а читав посао је требало обавити за свега два дана, „тако да већ 3. септембра на дан међународних трка, не буде више ни трага од магацина на бетонској плочи новог пристаништа“.<sup>62</sup>

Све те припреме свакако су морале да скрену пажњу Београђана на предстојећу трку. Неки од њих су чак били толико фасцинирани да су пожелели и сами да у њој учествују. „Шофер и аутомеханичар“ Радослав Пушић, запослен у гаражи Народне банке, дошао је лично у уредништво *Политике* да преко новина позове да му „који заступник или фабрика“ уступе један аутомобил само за трку. Био је спреман да се трка на било којем возилу, али је нагласио да би највише волео „американска кола са што већом запремином“.<sup>63</sup> У редакцију *Политике* је тим поводом дошао и Душан Рашковић, „шофер експресне поште“. Он је свакодневно по граду прелазио најмање 150 километара и сматрао да је то његово искуство било довољно да се снађе и у аутомобилској трци. За разлику од Пушића, овом шоферу је било „свеједно ко ће му поверити једна кола и које ће марке она бити“. Његов једини циљ био је да учествује у трци и да не буде последњи међу југословенским возачима.<sup>64</sup> Многи анонимни Београђани такође су по сваку цену желели да се нађу на тим тркама. Један од њих је свега три недеље пред одржавање трке са ознаком „хитно“ тражио преко огласа да за готов новац купи „Форд... двосед, кабриолет“, са мотором од око 85 коњских снага<sup>65</sup>, док је један други Београђанин, можда чекајући последњи тренутак и праву цену, недељу дана касније нудио управо аутомобил „Форд, американац, 8 цилиндера, 85 к. с. двосед спортски у одличном стању тегет боје, беле гуме“ који је „учествовао на прошлогодишњим тркама“.<sup>66</sup>

Поред припрема за трку, међутим, током јула и августа 1939. године, Београђани су се убрзано припремали и за рат, у чију извесност очигледно нико није сумњао. Између 15. и 31. јула 1939. године Одбор за заштиту од ваздушних напада града Београда одржао је укупно осам предавања о активним и пасивним средствима и мерама одбране од напада из ваздуха. Предавања су одржавана у касним поподневним сатима (почињала су у 18.15 часова, после радног времена), у сваком од седамнаест београдских квартова, и углавном у

<sup>62</sup> „Рушење другог спрата магацина који су имали да се изграде на новом савском пристаништу“, *Политика*, 1. 9. 1939, стр. 21.

<sup>63</sup> „Шофер и аутомеханичар Радослав Пушић тражи аутомобил с којим би могао учествовати на великим тркама око Калемегдана“, *Политика*, 3. 8. 1939, стр. 21.

<sup>64</sup> „Да ли ће шофер експресне поште доживети најсрећнији дан у свом животу“, *Политика*, 10. 8. 1939, стр. 11.

<sup>65</sup> *Политика*, 12.08.1939, стр. 22.

<sup>66</sup> *Политика*, 19.08.1939, стр. 20.

просторијама основних и средњих школа или домова културе,<sup>67</sup> што све говори о очигледном труду градских власти да предавањима присуствује што већи број грађана и грађанки. За сваки случај, *Политика* је редовно објављивала комплетне текстове тих предавања, уз препоруку грађанима да чланке исецају из новина и чувају.<sup>68</sup> На тај начин становници Београда, Земунa и Панчева били су обавештени о начину деловања ловачке авијације и противавионске артиљерије, процедурама евакуације града, правилној изради подземних склоништа, употреби гас-маски, мерама које треба предузети у случају објаве ваздушне опасности.

Круна свих тих напора биле су дневне и ноћне вежбе „за чување од напада из ваздуха“, организоване у Београду, Земуну и Панчеву 5. августа 1939, у 12.30 и 21.00 час, у трајању од по 10 минута.<sup>69</sup> Пропуста је било, посебно на ноћним вежбама, где многи грађани нису испоштовали наредбу о замрачивању града, оставивши „своје прозоре да бљеште у мору светлости“, а било је и оних „што нису хтели да се уклоне са улице“, тако да је њих стотину на крају било кажњено, мада „доста благо“, за разлику од Лондона и Париза, где је такав прекршај „био квалификован као дело против заједнице и био кажњаван немилосрдно“.<sup>70</sup> У жељи да се примећени пропусти исправе, ноћне вежбе су поновљене већ 22. августа, а према наредби команданта Београда прекршиоцима процедуре замрачивања града забрањено је драстичним казнама и објављивањем њихових имена „као пример грађанске непослушности и недисциплинованости“.<sup>71</sup> Стицајем околности, десило се да је рат за који су се Београђани припремали и трка коју су прижељкивали почели практично истовремено. На њихову срећу, не и на истом месту.

## ***Grand Prix* Београда и Други светски рат**

Пробне вожње за упознавање са стазом у Београду и тренинзи за стартну позицију на *Grand Prix* трци вођени су између 31. августа и 2. септембра 1939. године. За то време, судећи према веома детаљним извештајима које је *Политикин* извештач из Варшаве Грга Златопер свакодневно објављивао, немачки напад

<sup>67</sup> „Последња четири предавања одбора за заштиту становништва од ваздушних напада“, *Политика*, 26. 7.1939, стр. 11.

<sup>68</sup> „Какве ће дужности имати грађани оба пола у заштити од ваздушних напада“, *Политика*, 16. 7. 1939, стр. 14.

<sup>69</sup> „Београђани су јуче бежали са улица и склоњени по кућама чекали да прође тобожњи напад из ваздуха“, *Политика*, 6. 8. 1939, 11.

<sup>70</sup> „Управа града казнила је све оне грађане који су прекршили наредбу приликом вежбе за одбрану од напада из ваздуха“, *Политика*, 20. 8. 1939, стр. 4.

<sup>71</sup> „Ноћне вежбе за заштиту од ваздушних напада у Београду, Земуну и Панчеву“, *Политика*, 21. 8. 1939, стр. 13.

на Пољску се великом брзином развијао, а сама Варшава је трпела свакодневне разарајуће нападе немачких бомбардера. Тачно у 11 часова, 3. септембра 1939. године, премијер Чемберлен је преко радија објавио да је Велика Британија и званично у рату са Немачком, а до краја дана то је учинила и Француска.<sup>72</sup> У 11 часова по београдском времену, интонирањем југословенске химне, отворене су Прве међународне аутомобилистичке и мотоциклистичке трке у Београду, како се испоставило, једине *Grand Prix* трке вожене за време Другог светског рата.<sup>73</sup>

Та велика манифестација у Београду је почела надметањем мотоциклиста у пет различитих категорија, после којих су уследиле трке путничких и спортских аутомобила у три различите категорије. Трка за „велику награду“ Београда је почела у 17 сати. На стазу су изашли возачи немачких тимова *Мерцедес* и *Ауто Унион*, а са њима и Бошко Миленковић, који у свом аутомобилу три пута мање снаге заправо није имао никакве шансе, али је за организаторе било веома значајно да покажу како се и југословенски возачи могу такмичити са највећим светским звездама.<sup>74</sup> А у Београду су се заиста појавиле светске звезде. На стартној линији нашли су се редом по постигнутим резултатима на квалификационим тренинзима Манфред фон Браухич и Херман Ланг (возачи *Мерцедеса*), Херман Милер и Тацио Нуволари (*Ауто Унион*), и коначно Бошко Миленковић у свом старом „бугатију“.<sup>75</sup> Иако најављивани до последњег тренутка, француски возачи и тимови нису се појавили у Београду.<sup>76</sup>

На стартеров знак, возила су, „уз заглашну грмљавину снажних мотора“, излетела „као из топа избачена“ и на стази се одмах развила озбиљна борба за прву позицију између водећег Фон Браухича и Ланга. Још у почетном делу трке, камен који је са стазе подигло Фон Браухичево возило разбио је заштитне наочаре Ланга, који је услед лакше повреде ока, морао да напусти трку. Његово возило преузео је резервни возач Бојмер, али је и он у кривини код куле Небојша излетео са стазе и ударио у дрво. Возило је било тешко оштећено, али је Бојмер остао неповређен. Трку је даље водио Фон Браухич, али је свега минут касније пребрзо ушао у кривину „код француског посланства“, услед чега је његово возило почело да „клизи, блокује и заноси“, а затим се окренуо „два пута у круг у месту“.<sup>77</sup> Вођство је преузео Нуволари и на крају остварио победу. Фон Браухич

<sup>72</sup> Митровић, А., *Време нетрпељивих...*, стр. 415.

<sup>73</sup> „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада...“, стр. 16.

<sup>74</sup> „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада...“, стр. 13–22.

<sup>75</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 359.

<sup>76</sup> „На стази око Калемегдана постигнуте су јуче фантастичне брзине“, *Политика*, 2. 9. 1939, стр. 9. (у даљем тексту: „На стази око Калемегдана...“)

<sup>77</sup> „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада...“, стр. 13–22; „Пехар Његовог Величанства Краља Петра II добио је летећи Италијан Нуволари“, *Политика*, 4. 9. 1939, стр. 9. (у даљем тексту: „Пехар Његовог Величанства Краља Петра...“)

је после излетања успео да настави трку и да стигне други, а као трећи кроз циљ је прошао Милер. Бошко Миленковић је трку завршио убедљиво последњи, са 19 кругова закашњења.<sup>78</sup> Иако је постигао најбоље време на стази од свих југословенских возача, својим „аматерским знањем и препотопском машином“ није могао да конкурише светским звездама.<sup>79</sup> Тиме је први и до сада једини београдски *Grand Prix* био завршен.

Одржавање једне такве манифестације, која је очигледно од идеје све до коначне реализације била понајвише немачка, у време када је та земља својим нападом на Пољску изазвала почетак Другог светског рата, нужно је имало и важан политички значај, и то не само у погледу југословенско-немачких односа, већ је увелико означило позицију и однос Краљевине Југославије према новом светском рату. Да је та трка заиста носила тај значај, најбоље се може видети из чињенице да француски возачи једноставно нису дошли у Београд. Организациони одбор трке је 31. августа чак и добио потврду да су они кренули у Југославију, али, како се испоставило, „њих су француске власти вратиле са границе и задржале их у земљи због тешке међународне ситуације“.<sup>80</sup> Французи, који су и раније избегавали да учествују у тркама заједно са Немцима, а који су ипак желели да се појаве у Београду, престоници макар још само формално савезничке земље, очигледно нису могли да пређу преко одређених „граница“ и на тај начин послали сасвим јасну политичку поруку иако се формално објашњење могло наћи и у чињеници да је у Француској 1. септембра проглашена општа мобилизација.

Наступ Италијана Нуволарија, возача немачког тима *Ауто Унион*, такође је био сасвим у складу са правцима италијанске спољне политике, у којој је Мусолини одмах после немачког напада, покушао „да одигра улогу миротворца“ и избегне да уведе Италију у рат, нудећи да се решење нађе у преговорима између четири велике европске силе.<sup>81</sup> Наиме, попут његових француских колега, и сам Нуволари је био задржан на граници, а његов пут у Београд је одобрен, како се стиче утисак, тек после интервенције спортске дирекције *Ауто Униона*, тако да је Нуволари стигао у Београд тек 2. септембра и практично директно из воза сео у свој тркачки аутомобил и одвезао квалификациони тренинг, без кога не би ни могао да наступи у трци.<sup>82</sup>

Међутим, ни међу самим немачким возачима расположење није било сјајно. Манфред фон Браухич, возач *Мерцедеса*, на квалификациони тренинг

<sup>78</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 361.

<sup>79</sup> „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада...“, стр. 21.

<sup>80</sup> „На стази око Калемегдана...“, стр. 9.

<sup>81</sup> Митровић, А., *Време нетрпељивих...*, стр. 415.

<sup>82</sup> „И два последња возача Нуволари и Штук успели су да стигну у Београд“, *Политика*, 3. 9. 1939, стр. 10. (у даљем тексту: „И два последња возача...“)

2. септембра изашао је „још увек пијан од претходне вечери“ и под утицајем алкохола одвезао, како се испоставило, најбржи круг, чиме је изборио стартну позицију за сутрашњу трку. На сам дан трке, 3. септембра, Фон Браухич се није појавио на доручку у свом хотелу. Можда подстакнут чињеницом да је Енглеска тог преподнева објавила рат Немачкој, Фон Браухич је покушао да побегне у неутралну Швајцарску, али га је спортски директор *Мерцедеса* Алфред Нојбауер у последњем тренутку пронашао на београдском аеродрому и вратио назад на стазу.<sup>83</sup> Такво понашање једног пруског племића и велике звезде свакако је представљало срамоту за немачки тим, међутим да је успео у својој намери, његово бекство би сигурно било још већи проблем за *Мерцедесову* екипу будући да је Манфредов ујак био чувени генерал Валтер фон Браухич<sup>84</sup>, у том тренутку начелник генералштаба немачке војске и један од главних стратега напада на Пољску. Сличне намере очигледно је имао и Ханс Штук, резервни возач *Ауто Униона*, који се 1. септембра налазио у Швајцарској, коју је напустио тек пошто му је из техничке дирекције клуба стигла изричита наредба да крене за Београд.<sup>85</sup> Питање да ли треба наступити на трци у Београду у таквим политичким приликама постојало је и међу руководиоцима *НСКК*, који су се налазили на лицу места. Међутим, из немачког посланства у Београду је 1. септембра дошла инструкција да би „у погледу пријатељских односа са Југославијом“ немачки тимови ипак требало да наступе.<sup>86</sup>

Између 1. и 3. септембра, када су се не само велике силе већ и већина европских влада изјашњавале поводом немачког напада на Пољску, влада Цветковић-Мачек је била изненађујуће нема. Свој став југословенска влада је изнела тек 5. септембра, једним штурим саопштењем на насловној страни *Политике*, у којем се каже да ће „и даље остати доследна политици коју је Југославија одлучно спроводила за последњих пет година Краљевског Намесништва, негујући брижљиво пријатељске односе са свима великим силама, унапређујући постојеће добре односе са свима суседима и остајући неутрална у сукобима у којима нису тангирани њена независност и њен интегритет“.<sup>87</sup> Овакав став се може протумачити као изјава неутралности, што је негде и формално изречено, мада прилично невешто и нејасно. Друга битна тачка на овај начин формулисане спољнополитичке оријентације земље било је очување пријатељских односа „са свима великим силама“, што је било практично неизводљиво у ситуацији где су од четири велике европске силе (Енглеска, Француска, Немачка и Италија)

<sup>83</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 361.

<sup>84</sup> Henry, A., „Obituary: Manfred von Brauchitsch“, *The Guardian*, 8. 2. 2003. <http://www.guardian.co.uk/news/2003/feb/08/guardianobituaries.germany>, (18. 8. 2011).

<sup>85</sup> „И два последња возача...“, стр. 10.

<sup>86</sup> Reuss, E., *Hitler's Motor Racing Battles...*, стр. 360.

<sup>87</sup> „Службено саопштење краљевске владе о ставу Југославије у данашњој међународној ситуацији“, *Политика*, 5. 9. 1939, стр. 1.



три биле званично у ратном стању, док је Италија још била неодлучна, мада политички сасвим окренута Немачкој. Најјасније је, заправо, речено да југословенска влада неће мењати своју спољну политику у којој је у другој половини тридесетих година доминантна црта било политичко, економско, а донекле и идеолошко приближавање Немачкој. С друге стране, југословенској влади је већ на примеру отказивања доласка француских возача морало да буде јасно да одржавање те трке носи веома јасну политичку поруку. Другим речима, у датим околностима било је апсолутно немогуће одржати у том тренутку званично чак ни необјављени неутрални став. У сваком случају, трка је одржана и одговарајућа порука послата, подједнако јасна као и порука француске или немачке владе, а накнадно саопштење југословенске владе није донело нимало другачији став.

Сасвим је разумљиво што је при таквом, макар формално непостојећем ставу владе и Аутоклуб, као главни организатор читаве манифестације, био потпуно посвећен намери да се трка одржи. Његово чланство чинили су најелитинији слојеви београдског друштва, неретко и актуелни министри и народни посланици, тако да се њихов став сигурно није могао знатно разликовати од званичног става владе.<sup>88</sup> Истовремено не треба губити из вида ни економски интерес Аутоклуба да се *Grand Prix* трка упркос свему одржи, будући да се у случају отказивања „евентуални пуни губитак на Београдским тркама и процењивао од јавности на милионске цифре. На срећу организатора, овако велики губитци су изостали, захваљујући огромним напорима њих самих, да се трке по сваку цену одрже“.<sup>89</sup>

Коначно, трке су заиста биле идеално средство за промоцију аутомобилизма у земљи, посебно ако се има у виду да је читаву манифестацију посматрало, према најоптимистичнијим проценама, око 80.000 људи.<sup>90</sup> Тако је практично сваки пети Београђанин<sup>91</sup> имао прилике не само да види највеће светске звезде аутомобилског спорта него и наступ Бошка Миленковића, који је као „један Давид противу четири Голијата“, покушао да очува част југословенског аутомобилског спорта. „На старом ‘Бугатију’ он се усудио да ступи у борбу са

<sup>88</sup> Павловић, Александар, *Београдски Ауто-клуб*, Београд 2006, стр. 47–62. Међу почасним и редовним члановима клуба су се налазили и краљ Петар II, краљица Марија, кнез Павле, Милан Стојадиновић (председник краљевске владе 1935–1939), генерал Милан Неђић, али и многи други представници београдске привредне елите, попут Михајла и Фрање Бајлонија, Радомира Пашића, председника београдске општине и индустријалца Владе Илића, Гедеона Дунђерског и многих других.

<sup>89</sup> „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада...“, стр. 14.

<sup>90</sup> „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада...“, стр. 22; упореди „Пехар Његовог Величанства Краља Петра...“, стр. 9.

<sup>91</sup> *Statistički godišnjak 1938–1939*, Београд 1939, стр. 111. Према званичним проценама, на дан 31. 12. 1938. године Београд је имао 409.000 становника.

најновијим типовима тркачких кола. Наравно, он није рачунао на неки пласман. Једино је желео да покаже, да и Југословени знају да возе, и да би са машинама какве имају Ланг, Милер, Браухич и Нуволари, знали да се озбиљно понесу и са најбољим возачима<sup>92</sup>. Другим речима, једино што је Југословенима фалило да и сами постану звезде, пошто се показало да су „природно“ талентовани за аутомобилске трке, јесте добар аутомобил, а како се показало да су најбоље резултате постизали возачи немачких фабричких тимова, то је требало набавити немачки аутомобил. Или, како је то рекао сам Бошко Миленковић, „свет се обично према резултату на тркама одлучује која ће кола да купи. Разумљиво је да после трке гледалац неће купити тркачки аутомобил већ путнички, спортски или туристички.“<sup>93</sup>

У ту кампању се непосредно после трке укључила и фирма *Аранђеловић а. д.*, генерални заступник концерна *Ауто Унион*, чији је возач Тацио Нуволари и остварио победу у Београду. Та фирма је путничке аутомобиле *Ауто Униона* рекламирала управо успехом који је Тацио Нуволари постигао, тврдећи да је то „најбољи доказ ненадмашног квалитета материјала продуката Ауто Унион“.<sup>94</sup> Ово је само један од примера компанија и пословних људи у Београду који су имали директан економски, односно пословни интерес да се трка одржи. Бар када је реч о увозницима аутомобила у Београду, не треба заборавити чињеницу да је немачка аутомобилска индустрија била најзаступљенија на београдском и југословенском тржишту у то време, чиме се простом рачуницом долази до закључка да је и већина увозника аутомобила имала директне пословне везе са Немачком и самим тим била заинтересована да се трка по сваку цену одржи.<sup>95</sup> Иако не постоје прецизни подаци, може се с правом претпоставити и да су многи од увозника аутомобила у Београду били чланови Аутоклуба, преко којег су могли да утичу на одлуке те институције.

Завршну реч је и буквално дао Велизар Јанковић, председник Аутоклуба, увече, 3. септембра, на свечаном пријему у просторијама Аутоклуба<sup>96</sup>, на којем су, поред свих учесника трке, били присутни и представници југословенске владе, Управе града Београда, Београдске општине, страни и домаћи новинари и други угледни гости. Том приликом Јанковић је одржао говор у којем је оценио да су „ове велике трке потпуно успеле и са гледишта спортског и са гледишта

<sup>92</sup> „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада...“, стр. 21–22.

<sup>93</sup> „Београд – центар аутомобилског спорта на Балкану“, *Политика*, 25. 7. 1939, стр. 7.

<sup>94</sup> *Политика*, 6. 9. 1939, стр. 20.

<sup>95</sup> Занимљив је и пример Душана Сувајџића, који је као заступник *Шкоде* учествовао на тркама у једној од нижих категорија, возећи аутомобил ове компаније. Треба нагласити и да је у то време *Шкода* већ увелико била под немачком контролом, у оквиру Чешко-Моравског протектората, сателитске државе Трећег рајха. „Душан Сувајџић такмичиће се са најмањим колима која учествују на тркама – на малој ‘Шкоди’ типа ‘Рапид’“, *Политика*, 9. 8. 1939, стр. 5.

<sup>96</sup> Данас су то просторије Клуба књижевника Србије у Француској 7. (прим. аут.)

учешћа међународних тркача“, док је посебна захвалност упућена „славним аутомобилским асовима, шампионима света, као што су Немци Ланг, Браухич, Милер и Италијан Нуволари“. <sup>97</sup> Редослед којим је председник Аутоклуба набројао највеће звезде које су учествовале на трци говори да су немачки возачи, упркос чињеници да је Нуволари практично без тренинга и на потпуно непознатој стази успео да победи, ипак били важнији гости. То је негде између редова и изречено у наставку говора, када је наглашено да је победник трке био „славни Италијан Нуволари на *немачким* (прим. аут.) колима Ауто-Унион“. <sup>98</sup> Такође, тешко је оценити те трке као успеле „са гледишта учешћа међународних тркача“, будући да и у осталим категоријама, осим Немаца и пар возача из Бугарске и Румуније, и упркос најавама, на тркама није било других страних возача, док је отказивање доласка француских возача, чак и ако занемаримо за тренутак политичку поруку коју је носио тај гест, из чисто организационог угла свакако представљао фијаско. Трке које су претендовале на епитет међународних, у ствари су највише биле немачко-југословенске.

Непосредно пре саме доделе награда победницима трка, Велизар Јанковић је, свакако као добар домаћин, али и као добар пријатељ свог немачког колеге, „одржао на немачком пригодан говор, у коме се захвалио у име приређивача трка вођи немачког аутомобилизма г. Хинлајну што је одржао реч и у пркос ратних тешкоћа послао немачке тркаче и тиме омогућио међународне трке у Београду“. <sup>99</sup> Тиме је не само исказана солидарност са немачким народом који се налазио у „ратним тешкоћама“, него се у томе отишло толико далеко да је неке ко можда није био упознат са ситуацијом у Европи, могло да звучи као да је Пољска изненада и без објаве рата напала Немачку, што, додуше, и јесте било званично немачко оправдање за почетак рата. <sup>100</sup>

### „Мали људи“ на великој трци

Упркос веома детаљним извештајима Грге Златопера, *Политикиног* репортера из Варшаве, о рату који се у Пољској распламсавао, у Београду је атмосфера била готово свечана, док су грађани у великом броју и са великим задовољством посматрали тренинге мотоциклиста, возача спортских аутомобила и коначно, највећих звезда аутомобилског спорта. Није их у томе спречила ни чињеница да за време тренинга стаза није била отворена за публику, тако да су се „упркос тешким вестима које су долазиле из иностранства и упркос

<sup>97</sup> „Захвалност Политике и Аутоклуба заслужнима за трке и подела награда победницима у Аутоклубу 3. IX 1939“ ..., стр. 23. (у даљем тексту: „Захвалност Политике и Аутоклуба...“)

<sup>98</sup> „Захвалност Политике и Аутоклуба...“, стр. 23.

<sup>99</sup> „Захвалност Политике и Аутоклуба...“, стр. 23.

<sup>100</sup> Kalvokorezi Piter, Vint Gaj, *Totalni rat*, Београд 1987, стр. 79.

забрани полиције“<sup>101</sup>, у великим масама скупљали по градским крововима, прозорима и оградама.<sup>101</sup> Висока цена улазнице, која је износила 10 и 20 динара на местима за стајање, а чак 60–200 динара за седење на трибинама,<sup>102</sup> такође није поколебала велики број Београђана, који су карте за трку разграбили неколико дана раније, што је пружио прилику организаторима да „наместе нарочите столице“ на неколико делова стазе, чиме су добили још неколико стотина додатних места по цени од 30 и 50 динара.<sup>103</sup> У граду у којем је просечна плата износила свега око 1.200 динара, што је тек за једну четвртину прелазило егзистенцијални минимум за једног човека,<sup>104</sup> потрошити неколико десетина динара на улазницу за аутомобилске трке представљало је изузетан луксуз, бар за огромну већину Београђана.

Београд је између 31. августа и 2. септембра 1939. године, када су се возили квалификациони тренинзи за трку, лично на „право аутомобилско логориште, а тркачка стаза око Калемегдана на опседнут град“,<sup>105</sup> док је на сам дан трке, 3. септембра, слика која се могла видети на Калемегдану и око стазе, била више него импресивна. Званичне процене посећености те манифестације приказивале су цифру од око 80.000 грађана, мада је тај број вероватно био и већи, будући да је Аутоклуб одлучио да на сам дан трке пусти све заинтересоване да присуствују, независно од тога да ли су платили карту или не. Чак је процењено да је око 90% посетилаца чинио „народ широких маса“, а занимљиво је да је наглашено и да „њему организатори нису ни хтели, а ни могли да наплате никакве улазнице“.<sup>106</sup> Колики год да је био тачан број посетилаца, опис *Политикиног* извештача, који је тврдио да у претходних двадесет година „у Београду није приређена већа спортска приредба и ни на једном скупу људи није било толико света“, чини се као сасвим објективан.<sup>107</sup>

Људи су на Калемегдан почели да пристижу већ у раним јутарњим сатима, гурајући се да заузму што боља места, и пре осам сати гужва је била толика да је било готово немогуће кретати се Калемегданом, а слична ситуација била

<sup>101</sup> „На стази око Калемегдана...“, стр. 9.

<sup>102</sup> „Десет специјалних возова довешће публику из унутрашњости, а организатори су већ пустили карте у претпродају“, *Политика*, 22. 8. 1939, стр. 11.

<sup>103</sup> „Херман Милер стигао је јуче у Београд и одмах почео да тренира“, *Политика*, 1. 9. 1939, стр. 11.

<sup>104</sup> Историјски архив Београда (ИАБ), Општина града Београда (ОГБ), Одељење за штампу и туризам – инв. бр. 315. Извештај Отсека за дечју заштиту Општине града Београда, јануар 1941. године.

<sup>105</sup> „Нуволари је на јучерашњем тренингу возио 200 километара на сат поред куле Небојше“, *Политика*, 3. 9. 1939, стр. 9.

<sup>106</sup> „3. IX 1939 – Круна 20-годишњег рада Аутомобилског Клуба...“, *Аутомотор*, бр. 36–37, август–септембар 1939, стр. 22.

<sup>107</sup> „Пехар Његовог Величанства Краља Петра...“, стр. 9.

је и на трибинама са најскупљим местима.<sup>108</sup> Већина посетилаца ипак није имала „стодинарку да да за улазницу на трибине“, тако да су се распоредили по бедемима калемегданске тврђаве, где је гужва била све већа како је дан одмицао. Сунце је било доста јако, тако да се велики број посетилаца још пре почетка манифестације, који је био заказан за 11 сати, склонио у хлад, док су они најупорнији, који су остали на бедемима, били принуђени да импровизују неку врсту заштите, тако да су се свуда по бедемима правили „калпаци од новина, везивале марамике на главу“, а поједини су чак користили гране са дрвећа уместо лепеза.<sup>109</sup>

Трке мотоциклиста, којима је отворена читава манифестација, изгледа да нису превише фасцинирале гледаоце, јер је било готово немогуће препознати возаче, због чега су морали да се ослањају на званичне резултате које је спикер објављивао преко звучника. Уз огромну врућину, то је изгледа био довољан разлог за већину гледалаца да се одмах после наступа мотоциклиста, повуку у хладовину. *Политикин* извештач са лица места није крио своје разочарење: „У подне, калемегдански травњаци су страдали. Гомиле народа са уживањем су легле у зелене травне ћилиме и из торба и корпа почели да ваде масне пакете, боце с пивом, ћупове с водом, чутуре, тестије и све могуће судове. Као код своје куће, Београђани су се извалили по трavi и после ручка мирно почели да читају новине и дремуцају. Слабо им је сметало што су доле на стази почели да ричу спортски аутомобили и да у бесомучном трку обилазе око града“.<sup>110</sup>

Тек је главна трка „размрдала“ успаване Београђане, који су пожурили да поново заузму своја места „на крововима кућица, на зидинама, на прозорчићима градским“, док су се најхрабрији дечаци попели на високе гране дрвећа, које су се опасно њихале над осталим посетиоцима.<sup>111</sup> Читава та слика вероватно се није много разликовала од сцене из филма Федерика Фелинија *Амаркорд*, чија је радња смештена управо у тридесете године, а у којој су дечаци окупљени на једној од високих кула на градским бедемима, дочекујући такмичаре чувене трке „1.000 миља“ (*Mille miglia*) који су пролазили кроз њихов град, погађали њихова имена према бројевима на возилу и замишљали себе како за воланом тркачких аутомобила маме уздахе девојака из публике.<sup>112</sup> Током саме трке, међутим, показало се да Београђани нису имали своје фаворите, већ су навијали за оног возача који је тренутно водио. Тако је публику најпре одушевљавао Ланг, а када је он морао да напусти трку због повреде, фаворит је постао Фон

<sup>108</sup> „Од раног јутра до вечери међу гледаоцима“, *Политика*, 4. 9. 1939, стр. 10. (у даљем тексту: „Од раног јутра до вечери...“)

<sup>109</sup> „На калемегданским травњацима“, *Политика*, 4. 9. 1939, стр. 10. (у даљем тексту: „На калемегданским травњацима...“)

<sup>110</sup> „На калемегданским травњацима...“, стр. 10.

<sup>111</sup> „На калемегданским травњацима...“, стр. 10.

<sup>112</sup> *Amarcord*, Federico Fellini, 1973.

Браухич, затим Милер, да би на крају највеће аплаузе Београђана побрао и победник трке Нуволари.<sup>113</sup>

Свесни или не значаја који је та трка имала, грађани Београда су ту манифестацију искористили као одличну прилику да последње дане лета и прве дане Другог светског рата проведу на калемегданским травњацима, уз пикник-корпе и дремеж у хладовини, подједнако мало заинтересовани и за саму трку и за судбину грађана Варшаве и читаве Пољске. Таква реакција великог броја Београђана је углавном била последица понашања југословенске владе, која се тих дана поводом немачког напада на Пољску није оглашавала. Стиче се чак утисак да су надлежни органи у Београду и Југославији били сасвим спремни да коначну одлуку о одржавању трке препусте Немачкој као снажнијем партнеру у том односу, те да догађаји радије сустижу њих, попут новопостављеног председника владе Драгише Цветковића, који тих дана „по савету лекара“, није напуштао своју собу.<sup>114</sup> Уз изостанак евентуалних милионских губитака у случају отказивања трке, и остали представници београдске политичке и привредне елите, окупљене у овом случају око Аутоклуба, такође су могли да буду задовољни што је трка одржана. Другим речима, у Краљевини Југославији, међу онима који су могли да утичу на то да ли ће се трка одржати или не, није постојао нико коме би отказивање једне такве манифестације одговарало, а тако нешто свакако није одговарало ни Немцима, који нису пропустили прилику да и ову трку искористе у свим видовима у којима су им и иначе *Grand Prix* трке служиле. Независно од тога којим су се конкретним интересима надлежни органи и институције у Београду водили, одржавањем *Grand Prix* трке у Београду у првим данима Другог светског рата, у време када су се владе европских, али и осталих земаља на један или други начин опредељивале и бирале страну у том сукобу, и југословенска влада је у том смислу послала свету јасну поруку.

<sup>113</sup> „Од раног јутра до вечери...“, стр. 10.

<sup>114</sup> „Закључци донети на седници Претседништва Главног одбора Југословенске радикалне заједнице“, *Политика*, 4. 9.1939, стр. 7.

---

## Summary

Marko Miljković

### ***Belgrade Grand Prix 1939 – Foreign Policy Context of Great Car Races***

*Grand Prix* championship in the inter-war era was the most important car competition in which factory teams and drivers competed for the title of European Champion. At the same time, Grand Prix races were the ground on which various states and nations conducted political or ideological propaganda, aimed at modelling public opinion both in the country and abroad. In the inter-war period, the greatest success in both directions was achieved by the Nazi Germany, whose teams and drivers of *Mercedes* and *Auto Union* dominated European races since 1935, spreading the message of superiority of German technology, but also Nazi ideology.

Holding *Grand Prix* in Belgrade on September 3<sup>rd</sup>, 1939, at the time when Great Britain and France had already declared war to Germany, marked symbolically a degree of political closeness between Kingdom of Yugoslavia and Nazi Germany, and commitment of Yugoslav political elite in the forthcoming world war.