

POČETAK JAVNOG PRIJEVOZA U SPLITU

UDK: 656.121(497.583Split)“1850/1948“

Primljeno: 3. XI. 2014.

Stručni rad

JOŠKO BARIĆ

Stari Pazar 4

21000 Split, HR

U članku se na osnovi podataka iz tadašnjeg tiska donosi kronološki pregled razvoja javnog prijevoza u Splitu od kraja XIX. stoljeća do početka Drugoga svjetskog rata. Spominju se poduzetnici koji su u organiziranju prijevoza odigrali važnu ulogu, kao i nastojanje općinske vlasti da uredi taj važan segment gradskog života.

Ključne riječi: prijevoz, poduzeće, kočija, omnibus, poduzetnik, autobus, taxi

Kad se grad Split na prijelazu iz XIX. u XX. stoljeće počeo širiti izvan svoje stare jezgre i predgrađa Veli varoš, Dobri, Manuš i Lučac, pojavila se potreba organiziranog javnog prijevoza. Nasipavanjem istočnog dijela gradske luke materijalom dobivenim tijekom prokopavanja željezničkog usjeka (1875.-1877.) i formiranjem nove obale i broskog pristaništa, uređenjem morskih kupališta, u prvom redu kupališta u uvali Bačvice (1891.), te širenjem grada u prostor Splitskog polja u prvim desetljećima XX. stoljeća, organiziranje javnog prijevoza postalo je nužnost i preduvjet daljnjeg razvoja grada.

Kako najamne kočije nisu više mogle zadovoljiti novonastale potrebe, nekolicina splitskih poduzetnika započela je s organiziranim prijevozom putnika, u početku kočijama, nedugo potom konjskim omnibusima (tramvajima, *giardinijerama*) te poslije automobilima i autobusima.

KOČIJE I KONJSKI OMNIBUSI

Poduzetnik Josip Šperac novinskim je oglasom u studenome godine 1892. najavio početak rada svojeg poduzeća i mogućnost najma raznih vrsta kočija, po cjeniku odobrenom od C. k. Namjesništva 8. kolovoza 1890. godine. Šperac je također posjedovao zaprežna kola za prijevoz tereta, skrbio za povjerene mu jahaće konje i prodavao sijeno. Njegova konjušnica nalazila se iza Prokurativa, između današnje Ulice bana Jelačića, Tončićeve i Marmontove ulice.¹

Godine 1891. obitelj Koščina podigla je prvo kupalište u uvali Bačvice. U oglasu koji je potpisao Ante Koščina spominje se i prijevoz do kupališta: *Bit će i kola, koja će voziti simo i tamo uz malu nagradu.*²

Prijevoz putnika konjskim omnibusom započeo je poduzetnik Josip Šperac u lipnju 1900. godine. Bila su to kola za desetak osoba koja su prevozila posjetitelje kupališta na Bačvicama. Prometovala su od šest sati ujutro do osam sati navečer, uz dužu popodnevnu stanku. Kretala su s obale, a cijena prijevoza iznosila je po osobi 10 novčića. Šperac je uredio dio puta do kupališta, a najavio je uređenje malog restorana kod kupališta.³ Treba spomenuti da su se godine 1900. poduzetnici Josip Šperac i braća Kaliterna obratili pomorskoj vlasti s molbom da im dopusti uređenje kupališta Bačvice. Namjeravali su podignuti hotel i restoran, urediti prilaz kupalištu s Lučca te nabaviti dva nova konjska omnibusa.⁴ Nadležne vlasti njihovu ponudu, kao ni ponudu još jednog društva, nisu prihvatile.⁵

Iste godine prijevoz putnika po gradu konjskim omnibusom započeo je poduzetnik Vicko Valle. Prometovao je oko grada do kuće obitelji Katalinić u istočnom dijelu gradske luke, nedaleko od kupališta Bačvice.⁶ Do ove mitske splitske plaže dugi niz godina vozio je i omnibus braće Kaliterna, te su oni po tome ostali zapamćeni. U samom početku naišli su na poteškoće. Namjeravali su voziti kupače oko grada, pa preko Lučca do samog kupališta. Vlast im to nije dopustila, već je odredila da smiju voziti od Bačvica do česme na Lučcu, blizu današnje Biskupove palače.⁷

Pristup Bačvicama preko gradske luke onemogućen je godine 1903., kada je željeznička uprava zagrabila put i preko željezničke pruge.⁸ Tako je put preko Lučca i privatnog posjeda braće Kaliterna ostao jedina veza do kupališta. Za prolaz tim putem kola su braći Kaliterna morala plaćati 70 para. Kaliternin konjski omnibus veoma je slikovito opisan u listu *Naše jedinstvo: Braća Kaliterna drže u službi za prevoz do Bačvica dvoja kola. Jedna nazvaše, Bog zna zašto,*

*tramvay-em, a druga se kotrljaju pod neslužbenim imenom gordinijera. Prva su, kažu, nabavljena u Trstu gdje su 20 godina prenašala mrtvace. Jedna pak i druga su sve što se dade primitivna zamisliti, nešto predpotopnoga, što nebi bili na diku ni u kakvom slavonskom selu... Uz put pitamo mi: ako je jedini put na Bačvice privatno vlasništvo braće Kaliterna, zar nema u Splitu vlasti da pazi na sigurnost građanstva pred spekulacijom privatnika.*⁹ Teško je danas ocijeniti koliko je ta kritika omnibusa braće Kaliterna bila objektivna. Možemo pretpostaviti da je njezin ton ipak odredila dnevna politika i pripadanje različitim političkim strankama, a ne smijemo zaboraviti ni *tvrdi splitski dišpet*. Zadnji kočijaš koji je vozio spomenuti omnibus bio je Marin Kaliterna. Poslije je bio kočijaš kod raznih građevinskih poduzetnika. Nakon svojeg redovnog posla radio je u splitskom kazalištu kao scenski radnik. Više od trideset godina podizao je i spuštao kazališni zastor.¹⁰

Novi put na Bačvice, preko istočne obale gradske luke, dovršen je tek godine 1909. i otvoren je za promet sredinom mjeseca lipnja.¹¹ Prije spomenuti poduzetnik Vicko Valle nabavio je godine 1909. dva nova omnibusa. Osim na relaciji između Bačvica i obale, uspostavio je promet između raznih gradskih predjela. Novi Vallini omnibusi ocjenjeni su u javnosti kao *ukusni, solidni i zgodni*, a vlasnik je dobio pohvale što nije štedio sredstva pri nabavi najboljih omnibusa.¹² Prometovanje je na spomenutim linijama započelo početkom lipnja, a vlasnik je najavio kako će voziti i tijekom zime, posebno do Bačvica i Pojišana. Objavio je i vozni red, koji se mogao nabaviti kod konduktera.¹³ Nadalje, Valle je ponudio i mogućnost pretplate. Za iznos od 3 krune mjesečno pretplatnik je imao pravo na neograničen broj vožnja tijekom dana. Premda je ponuda bila iznimno primamljiva, javilo se samo 30 pretplatnika. U to vrijeme Split je imao oko 20 tisuća stanovnika. Komentar u lokalnim novinama glasio je: *A kad nema kola svi viču za što nema i kako je u Splitu gore nego igdje!*¹⁴

Nedostatak organiziranoga javnog prijevoza posebno se osjećao u gradskoj luci. Naime, parobrodi na obalnoj liniji od Trsta do Kotora i obratno stizali su u splitsku luku u kasnim noćnim satima, te su putnici bili prisiljeni ili koristiti kočije kojih često nije bilo, posebno zimi po lošem vremenu, ili do hotela ići pješice. To se često pretvaralo u opasnu pustolovinu, jer je obala bila loše osvijetljena, a plinske svjetiljke često nisu ni bile upaljene. Treba napomenuti da obala nije bila popločana i zimi se za kišnih dana pretvarala u blatno jezero. Opasnost je predstavljao i brodski teret iskrcan na obalu i

konopi kojima su bili privezani brodovi.¹⁵ U novinskim kronikama zabilježen je veći broj nezgoda, od kojih su neke završile s tragičnim ishodom.¹⁶ Spominje se i nadredar Domazet, koji je u dva navrata putnike koji su pali u more spasio od sigurne smrti.¹⁷ Svjesna stanja na istočnoj obali Općina je godine 1913. uz plinske svjetiljke na 12 mjesta postavila sredstva za spašavanje utopljenika.¹⁸

Stanje na ovom dijelu gradske luke zorno je prikazao anonimni Splitsanin u članku pod naslovom *Split napreduje: Poslije nekoliko godina odsustva povratio san se u Split pa hoću da Vam saopćim moje utiske. Stigao sam Lloydovim 'Hôhenlohe' oko 1 sat po ponoći. U mrkloj jesenskoj noći pljušti kiša s vjetrom, putnici koji se iskercaše izgledaju kao Preradovićeve putnik, ne znajući puta ni staze, i zgražajući se 'kud su zašli'. Nema tramvaja, nema omnibusa, nema najprostije kočije. Kroz mrak i blato, pogiblju života, stranac čini svoje prvo poznanstvo sa Splitom.*¹⁹

Problem je pokušao riješiti poduzetnik Vicko Valle. U dogovoru sa splitskim hotelijerima njegovi omnibusi vozili su svake noći, od dvadeset dva sata do dva sata poslije ponoći, od hotela do pristaništa i obratno.²⁰ Omnibusi su vozili po svakom vremenu, a zimi su bili zatvoreni.²¹ Vallini omnibusi prometovali su do lipnja 1910. godine. Naime, on se nadao da će u tri ljetna mjeseca nadoknaditi gubitke nastale tijekom zime, međutim, kako su koncesiju za prijevoz posjetitelja do kupališta na Bačvice dobili i Kaliterne, Valle je bio prisiljen obustaviti vožnje.²² Najprije je obustavio liniju do Pojišana, a potom onu pri dolasku i odlasku brodova.²³ Novonastalo stanje opisano je u dnevnim novinama riječima: *Sada kada nema omnibusa V. Valle svak žali. Omnibusi od zore do zore, uvijek u pokretu, oko grada, niz obalu, na Lučac preko obale, na Bačvice – pa je ipak iskrsla poznata kampanja proti njemu. Da grne – a gubio je. Raspustio je poduzeće kad je doživio da ga napadaju.*²⁴

Osim spomenutih poduzetnika prijevozom putnika bavilo se i poduzeće J. Klaina. Nudilo je kočije koje su se mogle naručiti pozivom na telefonski broj 153, a redovito su bile u luci pri dolasku brodova i pred Kazalištem nakon završetka predstave.²⁵ V. Peruzović organizirao je vožnju omnibusom oko grada, preko obale, do Pojišana, gdje su se nalazile Obrtnička i Trgovačka škola. Osim ljeti, vozio je tijekom zime i jeseni.²⁶

Nakon što je redarstvena vlast naredila poduzetnicima da omnibusi ne smiju voziti više od 22 putnika, mnogi su obustavili prometovanje jer nisu mogli podmiriti troškove. Tijekom ljeta godine 1912. do Bačvica je vozio samo jedan Kaliternin konjski omnibus.²⁷

Kako je to izgledalo voziti se omnibusom istočnom obalom gradske luke, opisao je urednik *Nášeg jedinstva* A. Stražičić u prilogu *Moje šetnje po Splitu*, koji je povremeno izlazio u tom listu, a Stražičić potpisivao pseudonimom *Mali*: *...Jeste li se ikad provozali u našem TRAMU, koji se ljuđa, kao 'barka put sv. Marka', i to put Bačvica? Divno li je ono, kad od čoška kafane na Novoj obali, pa do kuće Katalinića, zagjete u naslage prašine. Nije da praši, već dimi, gore nego na novom trgu zeleni iza baštijuna. Sreća što ljudi idu na kupanje, pa se okvase, a na povratku iz mora što se im pore otvorene. Konji kaskaju po prašini do goljeni, tram se ljuđa, em na desno, em na lijevo, da ti se utroba pomiješa, a prašina se vitla, i sred prašine zagješ gore, nego ono po gradskim ulicama, kad metlari metu, oni ozdo a službenice i domaćice od ozgo, kad tresu sa pendžera ćilime, da je prava divota!*²⁸

U lokalnim su listovima u više navrata prozivani vlasnici kola, a posebno je oštro kritizirano ponašanje pojedinih kočijaša, ocijenjeno kao *divlja surovost*.²⁹ Česte su bile nesreće zbog prebrze vožnje i neispravnih kola,³⁰ tako da je javnost od nadležnih vlasti zahtijevala češće kontrole kočija i strože kazne za prekršitelje.³¹ Spomenimo jednu nezgodu koja je na kraju sretno završila. U kolovozu 1914. kod zgrade Lučke kapetanije, u trenutku kad su se mimoišli kočija u kojoj je bio Vice Katalinić sa suprugom i automobil kojim je upravljao kapetan Demeter, zapovjednik mjesne posade, konj se uplašio i s putnicima sletio u more. Prisebnošću Demetra supružnici Katalinić spašeni su od sigurne smrti.³² Kapetan Demeter je zbog pokazane hrabrosti odlikovan odličjem *Signum Laudis*.³³

Posebna je priča astronomska cijena koju su strani gosti plaćali za vožnju do solinskih iskopina i splitske okolice. Za jedan sat vožnje cijena je iznosila 10 kruna. Naime, cijenu su proizvoljno određivali poslužnici tadašnjih splitskih hotela, kojima su se stranci obraćali kako bi im organizirali prijevoz. Oni su zadržavali dio iznosa, a često i čitav iznos na štetu prijevoznika. O tome se problemu raspravljalo i na sjednici Općinskog vijeća u ožujku 1908. godine.³⁴

Mnoge primjedbe izrečene su i na račun poštanskih kola koja su prevozila poštu i putnike kroz Kaštela do Trogira. U dopisu iz Trogira u svibnju 1909. godine stoji: *One, kojih se tiče i koji su za to pozvani, zamolili bi, da malko pogledaju poštanska kola koja prevažaju izmegju Kaštela i Trogira. Kola izgledaju slično kakvoj staroj, od Boga i čovjeka zaboravljenoj, oderanoj škrinjetini, raspucana i izderana. U njima puše na sve strane, a po kiši moraš u kolima da otvoriš kišobran. Kotači padaju putem, a putnici moraju se iskrcavati i na putu*

*čekati, dok se veže, zaveže i priveže, a da se onda, u strahu za sam život, čovjek u toj Noevoj arci dopelja do Kaštela ili Trogira. Konji izgledaju kao prave krepaline, te se ljudi čude kako se što slična može trpjeti u jednoj evropskoj zemlji! Nego ovo nije sve. Kočijaš ovih kola, kao i onaj što prevaža poštu iz Kaštela do kolodvora, nepismeni su, a jedan od njih pijanica, te se radi toga događaju silni neredi. Takvom službom ugroženi su interesi općinstva, a napose oni trgovačkog stališa...*³⁵

I ovaj vapaj ostao je uzaludan.

U razdoblju prije Prvoga svjetskoga rata u Splitu se počeo razvijati automobilski promet, kao konkurencija kočijama i konjskim omnibusima. Vlasnici su se često žalili zbog male zarade i nemogućnosti pokrivanja troškova.³⁶ Nova prijevozna sredstva polako su potiskivala stara. Ipak, pred sam rat, godine 1940., na području Trgovačko – obrtničke komore u Splitu spominje se 14 fijakera.³⁷

Spomenimo i jednu zanimljivost. Petar Fradelić Gale posjedovao je tri kočije, kojima je desetljećima prevozio putnike. Otvorenu kočiju tipa *Victoria* odnijeli su njemački okupatori 1944. godine, a druga, istog tipa, prodana je u Kaštel Starom 1954. godine. Posljednju, zatvorenu kočiju tipa *Victoria* obitelj je prodala 1956. godine kupcima iz Makedonije. Bila je to posljednja splitska kočija.³⁸

AUTOBUSI I TAKSIJI

Prvi automobil na splitskim ulicama pojavio se za vrijeme izgradnje uskotračne željezničke trase od Splita do Sinja (1901.-1903.)³⁹, a koristili su ga inženjeri angažirani na izgradnji pruge. Do početka Prvoga svjetskoga rata u gradu je bilo već desetak privatnih automobila. Prvi je krajem ljeta 1907. godine kupio splitski gradonačelnik Vicko Mihaljević, a drugi je nabavio zubar Niko Gjivović. Mihaljevićev je proizvela firma *Darag*, a Gjivovićev je bio tipa *Izotta Franehini*.⁴⁰

Godine 1906. Preuređen je hotel *Bellevue*, a koncesiju je dobio bečki hotelijer Crown.⁴¹ On je nabavio automobil za prijevoz gostiju, kojim je također prevozio izletnike na Marjan. Na to opjevano splitsko brdo automobil je prvi put zabrujao 28. listopada 1906. godine.⁴² Čini se da je vozač tim automobilom veoma brzo jurio splitskim ulicama i obalom, jer je u kratko vrijeme *primećio tri psa*, pa je novinar u svom komentaru zavapio: *Kad počmu lijepa vremena biće puno dječice po obali. Zar da zbog jurnjave automobila roditelji uskraćuju šetnju i sunce svojoj djeci? To ipak ne!*⁴³

Poduzetnik Matocott utemeljio je godine 1910. prijevozničku tvrtku i bio je među prvima koji su se u Splitu bavili prijevozom putnika automobilom. Sjedište njegovog poduzeća nalazilo se iza Prokurativa. Izradio je cjenik usluga i izložio ga po javnim lokalima. Za vožnju do Marjana cijena je iznosila 10 kruna. Prometovao je između grada i luke te do kupališta Bačvice.⁴⁴ Godine 1914. naručio je kod splitskog obrtnika Korlaeta automobilsku karoseriju za automobil koji je mogao primiti 12 putnika.⁴⁵

Od hotela *Bellevue* do pristaništa u gradskoj luci putnike je prevozilo poduzeće *Protrka* vlasnika Ivana Petrića, koji je u prijevoznički posao uložio znatna sredstva.⁴⁶ Garaža tog poduzeća nalazila se na Solinskoj cesti. Raspolagalo je otvorenim automobilom za 3 osobe, zatvorenim za 5 osoba i omnibusom koji je mogao povesti 10 putnika. Stalni korisnici dobivali su popust.⁴⁷ Petrić je ranije, 1910. godine, zatražio koncesiju za prijevoz putnika i poštanskih pošiljaka automobilom na relaciji između Splita i Trogira, dva puta dnevno, te između Splita i Omiša jednom dnevno.⁴⁸ Nešto kasnije, 1913. godine, dobio je koncesiju na liniji između Splita i Trogira. Prevezio je dva puta dnevno putnike i poštu autobusom koji je mogao primiti 30 putnika. Ta je pruga bila koncesionirana i subvencionirana, a najavljeno je da će trajati dok se ne izgradi željeznički spoj između Trogira i Kaštel Sućurca,⁴⁹ što nikada nije ostvareno.

U razdoblju prije Prvoga svjetskoga rata prevoženjem putnika također se bavila tvrtka *Oliva i Cipci*. Prevozili su putnike do kupališta Bačvice, po cijeni od 30 para po osobi. Nadalje, poduzeće je posjedovalo i teretne automobile kojima su nedjeljom prevozili izletnike na Marjan,⁵⁰ a redovito su održavali linije s okolnim mjestima. Vlasti su neko vrijeme zabranile prijevoz putnika u kamionima, ali je ta zabrana poslije povučena.⁵¹ Ime poduzetnika Ivana Cipcija spominje se ponovo godine 1913., kada je sa splitskim obrtnicima i trgovcima Deškovićem i Mladinovom utemeljio novo prijevozničko poduzeće pod nazivom *Voz*. Firma je raspolagala s tri automobila. Kroničar ih je opisao riječima: *To su automobili automobilske tvornice 'HUPMOBILE', koji su sada naj snažnije mašine, jer ne buče, ne drmaju i ne umaraju, te mogu juriti brzinom od 90 km na sat.*⁵² Krajem godine poduzeće je dobilo koncesiju za prijevoz putnika i pošte između Splita, Omiša, Makarske, Metkovića i Vrgorca. Tada su povećali vozni park na ukupno 8 automobila. Svaki je mogao primiti 13 osoba.⁵³

Ratno razdoblje donosi stagnaciju, a vojne vlasti u više navrata provode rekviziciju, u prvom redu automobilskih guma i zračnica.⁵⁴ Kako je vlast oduzimala i konje, promet je potpuno zamro.

U poratnom razdoblju potreba organiziranoga javnog prijevoza dolazi u prvi plan. Grad se naglo širi, grade se novi stambeni blokovi, probijaju nove ulice i ceste, a razvojem obrta i industrije pojavljuje se prijevoza radnika od mjesta stanovanja do radionica i tvornica.

Dana 3. svibnja 1927. godine održan je u Trgovačko-obrtničkoj komori sastanak sazvan na inicijativu splitskoga gradonačelnika dr. Ive Tartaglie, na kojem je osnovana *Zadruga za lokalni saobraćaj* r.s.o.j. Nakana je bila uvesti dvije redovite autobusne linije. Prva, s polazištem kod Arheološkog muzeja, pa preko glavnih gradskih ulica, završavala bi na Bačvicama, dok bi druga povezala Split i Solin. Na sastanku je jednoglasno prihvaćen zadružni ugovor. U Upravni odbor ušli su: dr. Ivo Tartaglia, Marko Mikačić, Ljubo Marangunić, prof. Vjekoslav Stefanini i ing. Ivan Šakić. U Nadzorni odbor izabrani su: Marin Ferić, dr. Prvislav Grisogono i Bora Stojadinović. Utemeljen je i Tehničko-konzultativni odbor u kojem je bilo jedanaest inženjera, čiji je zadatak bio stručnim savjetima pomoći upravi Zadruga. Na čelu Odbora bio je ing. Ljubo Manola.⁵⁵

Ta je inicijativa bila predmetom rasprave na sjednici Općinskog vijeća održanoj 15. srpnja 1927. Rečeno je kako je prvotna namjera bila da poduzeće osnuju Općina, Gradska štedionica, mjesni novčarski zavodi i građanstvo. Od toga se odustalo jer je odaziv građanstva bio slab.⁵⁶ Nakon toga osnovano je *Splitsko autobusno poduzeće* d.s.o.j. (SAP). Udjel u ovom društvu imali su austrijska tvrtka *Lobeg*, dr. K. Krstulović, Gradska štedionica Split, Općina Split, Pučka trgovinska banka i Prva pučka dalmatinska banka. Treba napomenuti da se vlasnička struktura SAP-a nekoliko puta mijenjalo.⁵⁷

Prva dva autobusa naručena su od austrijske tvornice automobila *Perl*. Imali su 18 sjedala i 6 mjesta za stajanje, a krov je bio podešen za smještaj prtljage. Bili su svijetloplave boje. S obje strane pisalo je: *Splitsko Autobusno Poduzeće*, a u sredini se nalazio općinski grb. Bilo je odlučeno da autobusni promet započne 1. listopada,⁵⁸ no kako autobusi nisu isporučeni na vrijeme, od toga se odustalo. Konačno su stigli 28. studenog te je autobusni promet započeo u četvrtak 1. prosinca 1927. godine. Određene su i linije. Prva je bila kružna i kretala je od Fontane na obali, preko Bačvica, Pojišana, Smodlakine ulice, Zvonimirovom ulicom preko Pazara, Hrvojevom ulicom, pokraj stare Bolnice, tada Beogradskom ulicom, Marmontovom ulicom te preko Sokolske i Ban Mladenove ulice ponovo do Fontane ispred crkve sv. Frane. Druga pruga također je kretala od Fontane na Obali i vodila do Solina. Obje su bile

podijeljene u zone, a cijena za pojedinu zonu iznosila je 1 dinar. Prva pruga imala je 6 zona, a druge 4.⁵⁹

Splićani su s oduševljenjem dočekali početak redovitog autobusnog prometa u gradu. Tijekom prvog dana autobus za Solin prometovao je 17 puta, a onaj na liniji oko grada obavio je 46 vožnja. Novine su zabilježile: *Već prvi dan pokazao je opravdanost postojanja ovoga poduzeća i veliku potrebu naročito za periferiju grada.*⁶⁰ Zabilježeno je kako su se mnogi građani vozili autobusom *iz nužde, a bilo je i mušterija koje su pošle da se voze iz kurioznosti.*⁶¹ Ovaj važan događaj u životu grada vješto je iskorišten i u propagandne svrhe. U jednom splitskom listu osvanuo je članak sljedećeg sadržaja: *Danas poslije podne pao je iz autobusa jedan stranac, jer prije toga nije pio Jogurt Zora.*⁶²

Krajem prosinca 1927. stigla su u Split još dva autobusa iz tvornice *Perb*,⁶³ a krajem siječnja 1928. još četiri autobusa.⁶⁴ U proljeće iste godine najavljen je dolazak još 7 novih autobusa.⁶⁵ U gradskoj ljevaonici na Pisturi izrađeno je 40 tabli za autobusna stajališta,⁶⁶ a od sredine svibnja na autobusima su postavljene tablice s označenim linijama.⁶⁷ Nadalje, SAP je postupno uvodio nove pruge. Tako je u svibnju 1928. uvedena linija do novoga groblja,⁶⁸ a nedugo potom i linija do prvog vrha na Marjanu. Na toj liniji prometovao je manji autobus, sa 16 putničkih mjesta.⁶⁹

U proljeće 1929. godine Fric Deutsch, ing. Ivan Dubravčić i ljekarnik Antun Karlovac utemeljili su *Narodno društvo autobusa s.o.j.* (NADA), te je SAP time dobio konkurenciju.⁷⁰ Društvo je imalo dva autobusa, a namjeravalo je nabaviti još četiri. Zanimljivo je da su spomenuta kola izrađena u radionicama splitskih obrtnika Budimira i Plazibata, a u njih je naknadno ugrađen motor.⁷¹ Garaža ovog društva nalazila se u dvorištu kuće Katalinić kod lukobrana.⁷² Koncesiju za prijevoz putnika do Trogira poduzeće je dobilo 29. prosinca 1930. godine.⁷³ Treba naglasiti da je SAP s Općinom potpisao ugovor po kojem je jedini imao pravo održavanja gradskog prometa, dok je konkurencija drugih poduzeća na prugama za okolice sve više rasla.⁷⁴

Spomenimo i ostale prijevoznike koji su na području Trgovačke i obrtničke komore u Splitu imali dozvolu za prijevoz putnika i tereta. To su bili: Lovre Čizmić iz Zadvarja, Slavko Delić iz Muća, Hentlich Wolfram i Ivan Ratković iz Drniša, Stipan Ivković iz Brnaza te Jerko Dubravčić iz Nerežišća na otoku Braču. Na liniji između Omiša i Splita prometovali su braća Ćiril i Metod Stanić, Josip Stanić i Milorad Franceski.⁷⁵ Stajalište autobusa spomenutih

poduzetnika nalazilo se u početku na Obali, a zatim je premješteno u Hrvojevu ulicu.⁷⁶ Onim na Obali i nadalje se koristio SAP. Pred početak rata na području splitske Komore bilo je registrirano 117 autobusnih poduzeća i poduzeća za prevoženje robe motornim vozilima.⁷⁷

Povećavajući vozni park i otvarajući nove pruge, od kojih su neke bile nerentabilne, SAP je poslovao s gubitkom, što je dovelo do njegova stečaja u srpnju 1932. godine. Pokrenula ga je automobilska tvrtka *Perl*, kao glavni vjerovnik. Za stečajnog upravitelja imenovan je Lovre Đakun, a za stečajnog suca dr. Buljan.⁷⁸ Jedan od razloga SAO-ovih gubitaka bio je prestanak prometovanja na liniji između Splita i Trogira, koja je donosila najveću dobit. Naime, kako je na spomenutoj pruži prometovao i autobus Invalidskog poduzeća, dva su se autobusa, koja su istovremeno polazila iz Splita, međusobno natjecala koji će prije doći do pojedine stanice, što je putnike dovodilo u pogibelj. Poglavarstvo im je naredilo da izmijene vozni red, kako bi polasci autobusa oba poduzeća bila u različito vrijeme.⁷⁹ Nedugo zatim na zahtjev Sreskog načelnštva SAP je 5. rujna 1929. morao zbog konkurencije obustaviti prijevoz putnika na liniji Split – Trogir, Split – Sinj, Split – Imotski.⁸⁰ Tog je dana ove pruge preuzelo poduzeće NADA,⁸¹ čija je koncesija za liniju Split – Trogir, kako je prije navedeno, potvrđena krajem 1930. godine. Nakon toga SAP je preko Općine, kao koncesionara, ponovo zatražio koncesiju za prevoženje putnika na spomenutim prugama, čemu je djelomice udovoljeno. Tako je SAP od 21. prosinca 1929. godine održavao jednu liniju dnevno do Trogira, i to u 14 sati, s povratkom u 17 sati.⁸²

O poslovanju SAP-a raspravljalo se na sjednici Općinskog vijeća 28. rujna 1933. godine. Pozdravljena je činjenica što je poduzeće sada u domaćim rukama. Naime, poduzetnik Lovre Casolini i Bračko-amerikanska banka preuzeli su dio glavnice od tvrtke *Perl*. Također je rečeno kako je SAP morao prestati s međugradskim linijama, jer zbog prevelike konkurencije drugih prijevoznika nije mogao pozitivno poslovati. Odnos Općine, koja je bila nosilac koncesije za autobusni promet u Splitu i do Solina, i poduzeća SAP ostao je isti.⁸³

Spomenimo još neke zanimljivosti vezane uz prvo splitsko autobusno poduzeće. Već u početku uvođenja autobusnog prometa dogodile su se brojne prometne nezgode. Tako je tijekom prvog tjedna autobus u Marmontovoj ulici bacio prof. Petra Bulata, koji je prošao s lakšim ozljedama.⁸⁴ Zabilježeno je iskliznuće autobusa br. 313 u Poljudu,⁸⁵ tragedija u Vranjicu, kada je

SAP-ov autobus usmratio četverogodišnjeg Petra Benzona,⁸⁶ sudar autobusa i automobila u Marmontovoj ulici, kojom je zgodom oštećenje na autobusu iznosilo 6000 dinara,⁸⁷ sudar na Manuškoj poljani,⁸⁸ sudar autobusa i kamiona u Kopilici,⁸⁹ udar autobusa u telegrafski stup u Sirobuji, kada je teže ranjen Nikola Šore,⁹⁰ nezgoda na obali kojom prilikom je autobus pregazio Jelicu Vukelj, koja je zadobila teže ozljede.⁹¹ Sve navedeno dogodilo se tijekom prve godine prometovanja. Spomenimo još i nesretni slučaj koji se dogodio 29. svibnja 1940. godine na autobusnoj stanici na Obali. Tada je, nespretno rukujući revolverom, vojni rezervist Herman Bulat, inače kontrolor kod SAP-a, ubio svojeg kolegu, dvadeset osmogodišnjeg vozača autobusa Alda Babića, rodom iz Malog Lošinja.⁹² Na dan pogreba svi SAP-ovi autobusi vozili su s crnom vrpcom vezanom oko svjetala.⁹³ Treba napomenuti kako su prometne nesreće bile česte i lokalni listovi su o njima svakodnevno izvještavali. Najčešće su stradavali pješaci i tada još uvijek brojna zaprežna kola.

U svibnju 1930. stupio je na snagu Pravilnik o automobilskom prometu, pa su vlasnici automobila i autobusa koji su imali privremene dozvole ili ih uopće nisu imali, pozvani da podnesu molbu za izdavanje redovitih dozvola.⁹⁴ Pred početak rata Redarstveno ravnateljstvo izdalo je naredbu o regulaciji javnog prometa, koju je potvrdila Ispostava banske vlasti, a stupila je na snagu 21. siječnja 1941. godine. Kako bi se zainteresirani lakše upoznali s prometnim propisima, dr. Ćiril Simunić, *šefsaobraćaja* Redarstvenog ravnateljstva u Splitu, izdao je knjižicu pod naslovom *Novi saobraćajni propisi za grad Split*. Tu su nizom crteža protumačeni prometni propisi i pravilno ponašanje sudionika u prometu. Navedeni su razlozi zbog kojih su propisi doneseni: *Ovome su razlozi: manjkavi i zastarjeli propisi, slabo poznavanje saobraćajnih propisa sa strane vozača automobila, motocikla, kola, kočija, bicikla i ručnih kolica, nedisciplina pješaka, a naročito raskalašenost djece. U koliko vozači i Poznaju propise, oni ih se ne drže, nego pogrješno voze i ugrožavaju živote ljudi po ulicama.*⁹⁵

Nakon što je minulo prvotno oduševljenje zbog uspostave redovitog prometa, uslijedile su primjedbe i pritužbe građana na rad SAP-a. Odnosile su se na netočnosti pri dolasku i odlasku autobusa,⁹⁶ malom broju linija za pojedine gradske kvartove,⁹⁷ loše opremljena autobusna stajališta⁹⁸ te na lošu kvalitetu autobusa. Tako su stanovnici Firula autobus koji je prometovao do tog predjela, nazvali *crnim*, jer navodno nije imao prozora, bio je slabo pokriven i nije imao svjetala.⁹⁹ Zanimljiv je odgovor SAP-a roditelju koji se žalio što je

njegovom osmogodišnjem sinu za vožnju naplaćeno 2 dinara, dok je dječja karta zapadala 1 dinar.¹⁰⁰ U odgovoru stoji: *Mala djeca koja se nose na ruke ne plaćaju ništa, djeca koja su ispod visine 1.10 m plaćaju pola cijene, a djeca koja su viša od 1.10 m plaćaju punu razinu cijene. Prema tome ne ulazi u obzir starost djece već njihova veličina, kao što je to prema propisima autobusnog saobraćaja svugdje.*¹⁰¹ Treba spomenuti da je SAP tijekom školske godine izdavao đacima učeničke iskaznice s popustom od 50 posto.

Gospodarska kriza i stalni problemi u redovnom poslovanju te sve veći nameti bili su razlogom staleskog udruživanja i formiranja Zadruga autobusnih poduzeća Primorske banovine. Konstituirajuća sjednica održana je 13. ožujka 1931. godine u prostorijama Saveza za unaprjeđenje turizma u Splitu. Od 32 koncesionara koji su tada obavljali autobusni prijevoz na teritoriju Primorske banovine, sastanku su se odazvala 22 člana. Jednoglasno je zaključeno da se osnuje Udruženje za Primorsku banovinu u obliku obrtničke zadruge.¹⁰² Zahtjev za osnivanje podnesen je Banskoj upravi u rujnu iste godine, a potpisali su ga prijevoznici: J. Katunarić, Ć. Stanić, M. Franceski, L. Berović, J. Čulić i O. Pavlović.¹⁰³ Zadruga je tijekom svog djelovanja u više navrata reagirala na uvođenje novih taksa i nameta, te se protestima i rezolucijama obraćala nadležnim vlastima braneći interese autobusnih prijevoznika.¹⁰⁴ Na glavnoj godišnjoj skupštini 1939. godine članovi Zadruge usprotivili su se pokušaju spajanja sa zagrebačkom Zadrugom.¹⁰⁵

Početak četrdesetih godina, a kao posljedica rata koji je bjesnio Evropom, došlo je do ograničenja u opskrbi benzinom. To je posebno pogodilo autobusna poduzeća, koja su neke pruge morala ukinuti, a neke znatno reducirati. Tako je poduzeće *Trogirsko – splitsko autobusno društvo s.o.j.* (TROSPAD), koje su pred sam rat osnovali koncesionari koji su vozili na pruzi između Splita i Trogira, obustavilo po četiri pruge iz oba pravca.¹⁰⁶ Poduzetnik A. Abramović potpuno je obustavio prometovanje na pruzi od Splita, preko Sinja i Trilja, do Ciste,¹⁰⁷ a slično su bili prisiljeni postupiti i ostali prijevoznici. Zbog restrikcija i SAP je morao reducirati svoje linije, a neke privremeno ukinuti.¹⁰⁸ Osim ograničene količine benzina, razlog obustavi bio je i nedostatak automobilskih guma. Nadalje, uzaludni su ostali pokušaji da se organizira prijevoz učenika do nove gimnazijske zgrade na Lovretu, koja je otvorena u rujnu 1940. godine.¹⁰⁹ Kako se ograničenje u opskrbi gorivom povećavalo, tako su ukidane pojedine gradske linije. U takvom ozračju dočekala su splitska autobusna poduzeća početak rata.

Između dva svjetska rata broj automobila u gradu i okolici naglo je porastao. Godine 1929. kod Poglavarstva i Državnog redarstva u Splitu, a na području od Trogira do Omiša, bilo je registrirano 170 osobnih automobila (tu su ubrojani i autobusi), 60 motocikala i 25 teretnih automobila.¹¹⁰ Godinu dana poslije, od 90 registriranih osobnih automobila u samom je gradu bilo 50 taksija.¹¹¹

Usluge prijevoza najamnim automobilom nudili su: Petar Fradelić Gale, koji je imao i kočije,¹¹² Vjekoslav Gjuranec, koji se ovim poslom bavio od 1913. godine, kada je utemeljio svoju garažu,¹¹³ tvrtka Perlain,¹¹⁴ autogaraža Benzija,¹¹⁵ i mnogi drugi, koji su često u mjesnim novinama oglašavali svoje ponude. Osim za prijevoz po gradu, u prvom redu do kupališta na Bačvicama, taksiji su se najviše koristili za izlete tijekom nedjelje i blagdana. Zbog zaštite svojih interesa, a nakon što je uspostavljen redovnim autobusni promet, taksisti su sredinom prosinca 1927. godine osnovali svoju Zadrugu. Dužnost predsjednika obnašao je Dragutin Perlain, tajnik je bio Ante Benzija, blagajnik Juraj Kuzmanić, odbornici Rikard Franceski i Ivan Videka, dok je Miloš Ružić bio tehnički vještak.¹¹⁶

Svi splitski taksiji u početku su bili stacionirani kod Fontane na Obali, a od lipnja 1929. godine i kod Željezničke stanice, gdje je prema općinskoj odluci pet taksija imalo svoje stalno stajališta.¹¹⁷ Vlasnici taksija često su se žalili na konkurenciju koju su im stvarali *divlji* taksisti. O tome *Privrednička riječ* donosi: *Neka gospoda u našem gradu, nabavili su luksuzne automobile, na koje se plaća mnogo veća taksa, nego na obične, prometne. Ta gospoda, da izbjegnju plaćanju visokih taksa za svoj luksuzni automobil, našli su jedan način, koji nanosi ogromnu štetu našim obrtnicima. Oni su svoj automobil jednostavno prepisali na ime jednog, kojeg bilo šofera. Taj šofer i automobil imaju dvostruku ulogu, a to, da u jednom slučaju vozaču svog vlasnika, a u drugom, da šofer, kao tobožnji vlasnik tog automobila vozi publiku po potrebi.* Taksisti su se žalili i na veoma velike takse, koje su godišnje iznosile više od 4000 dinara po automobilu.¹¹⁸

Kako bi u ovu djelatnost uvela red i eliminirala neregistrirane taksiste, Općina je donijela odluku po kojoj su svi taksiji od 1. svibnja 1928. godine morali imati ugrađene taksimetre.¹¹⁹ Općina ih je nabavila preko tvrtke Perlain,¹²⁰ a odredila je i cjenik usluga, po kojem je vožnja po jednom kilometru iznosila pet dinara za automobile do tri osobe, te sedam dinara za automobile do pet osoba.¹²¹ Kako vlasnici taksija zbog visoke cijene od 3500

dinara nisu sami mogli nabaviti taksimetre, to je za njih učinila Općina, a oni su ih otplaćivali u mjesečnim obrocima.¹²² U samom početku korištenja taksimetra bilo je nesnalaženja. U novinama je zabilježeno: *Interesantno je, što sada mnogi taksisti ne znaju kako upotrebiti ove aparate i gdje da ga stave, jer nisu dobili nikakve upute. I tako je vožnja u Splitu i nadalje po staroj tarifi - od oka.*¹²³ Možemo ovdje spomenuti kako su taksiji karakterističnu žutu tablicu dobili odlukom nadležne vlasti Banovine Hrvatske 1940. godine.¹²⁴

Stalni problemi u poslovanju bili su predmet rasprave na sastanku Sekcije vlasnika autotaksija u siječnju 1940. godine. Istaknuto je kako su gubici nastali zbog loše turističke sezone, što je bila posljedica početka rata, te je odlučeno da se zatraži pomoć od Banske vlasti. Tom prilikom za pročelnika Sekcije ponovno je izabran Ivo Sinovčić, a za članove pročelnništva Ivan Viduka, Tonči Tomasović i Milivoj Fradelić.¹²⁵

Problemi koji su početkom rata pogodili vlasnike autobusa, odrazili su se i na poslovanje taksista. Kad je započela štednja goriva, uvedena je potrošnja na bonove, što je znatno ograničilo promet. Novom odlukom, osim goriva, ograničeno je vrijeme vožnje i udaljenost, a potom je zabranjeno prometovanje nedjeljom i blagdanom te noću od 22 sata do 6 sati ujutro.¹²⁶

To je bilo stanje u kojem su splitski prijevoznici, i vlasnici autobusa, i vlasnici taksija, dočekali početak rata i talijansku okupaciju. Djelatnost koja je tijekom dvadesetih i tridesetih godina doživjela dinamičan razvoj, sad se stjecajem ratnih okolnosti našla pred višegodišnjom stagnacijom. Tek nakon rata, 1948. godine, formiranjem autobusnog poduzeća *Promet*, postavljeni su temelji za početak ponovnog organiziranja javnog prijevoza u gradu Splitu i okolici.

BILJEŠKE

¹ *Manež*. Narod, Split 27. V 1892. 2; *Kočije u najam*. Narod, Split 1. XI. 1892. 4; *Nove kočije*. Narod, Split 8. XI. 1892. 3; *Nove kočije*. Pučki list, Split 6. I. 1893. 7.

² *Kupalište Košćina*. Narod, Split 29. V. 1891. 3.

³ *Bilo je vrijeme*. Jedinstvo, Split 6. VI. 1900. 3; *Živahnost*. Jedinstvo, Split 27. VII. 1900. 3.

⁴ *Bačvice*. Jedinstvo, Split 1. V. 1900. 3.

⁵ *Bačvice*. Jedinstvo, Split 8. III. 1901. 3.

⁶ *Živahnost*. Jedinstvo, Split 27. VII. 1900. 3.

⁷ *Zamjerka*. Jedinstvo, Split 13. VIII. 1901. 2.

⁸ *Put na Bačvice*. Jedinstvo, Split 15. V. 1903. 2; *Bačvice*. Jedinstvo, Split 5. VI. 1903. 3; *Put do kupališta*. Jedinstvo, Split 7. VII. 1903. 2-3 ; *Put na Bačvice*. Jedinstvo, Split 17. VII. 1903. 3.

- ⁹ *Neka se riješi pitanje puta do Bačvica*. Naše jedinstvo, Split 3. VIII. 1907. 2-3.
- ¹⁰ *Bić: Propušteni jubilej*. Slobodna Dalmacija, Split 29. II. 1956. 4.
- ¹¹ *Bačvice*. Naše jedinstvo, Split 12. VI. 1909. 2.
- ¹² *Omnibus*. Naše jedinstvo, Split 8. IV. 1909. 1; *Omnibus*. Naše jedinstvo, Split 8. V. 1909. 2; *Eto počeli su...* Naše jedinstvo, Split 3. VI. 1909. 2.
- ¹³ *Omnibus poduzeće V. Valle*. Naše jedinstvo, Split 11. XI. 1909. 1.
- ¹⁴ *Čudnovato je...* Naše jedinstvo, Split 9. X. 1909. 3.
- ¹⁵ *Nije nikakvo čudo*. Naše jedinstvo, Split 24. XII. 1910. 2.
- ¹⁶ *Nastradao*. Narod, Split 25. IX. 1891. 1. Dana 24. rujna smrtno je stradao carinski službenik Pave Radivanja, kada ga je tijekom noći orkanska bura bacila u more. *Utopio se...* Naše jedinstvo, Split 20. XII. 1901. 3. F. Magracia, poslužnik u biskupskoj palači, utopio se pavši u more 19. XII. U izvještaju stoji da u luci nije bila upaljena ni jedna svjetiljka. *Utopio se...* Naše jedinstvo, Split 31. VIII. 1916. 2. U jutro 30. VIII. pronađen je u luci u blizini Gata sv. Dujma lež konobara Vice Gentilizze. Otklonjena je mogućnost samoubojstva.
- ¹⁷ *Junačko djelo*. Naše jedinstvo, Split 5. XII. 1905. 3. U noći, od 3. na 4. prosinca spasio je stranca koji je pao u more. U izvještaju stoji: *Domazet se pružio na tle, izvadio sablju te balčak ove pružio utopljeniku, a on uhvatio oštricu, i tako ga malo po malo dovukao. Domazetu je sva ruka isječena, krvava*. Na sličan način spasio je utopljenika 1904. godine.
- ¹⁸ *Za spasavanje...* Naše jedinstvo, Split 9. X. 1913. 2.
- ¹⁹ *Split napreduje*. Sloboda, Split 25. XI. 1909. 4.
- ²⁰ *Za putnike*. Naše jedinstvo, Split 23. XI. 1909. 2.
- ²¹ *A gdje je tramvaj?*. Naše jedinstvo, Split 25. X. 1910. 2.
- ²² *Nema tramvaja*. Naše jedinstvo, Split 11. VI. 1910. 2.
- ²³ *A što će biti u jeseni i zimi?* Naše jedinstvo, Split 14. VI. 1910. 2; *Split bez tramvaja*. Naše jedinstvo, Split 3. XII. 1910. 2.
- ²⁴ *U nas kao u nas*. Naše jedinstvo, Split 12. VI. 1911. 2.
- ²⁵ *Kočije...* Naše jedinstvo, Split 6. XII. 1910. 2.
- ²⁶ *Omnibus*. Naše jedinstvo, Split 3. X. 1911. 2.
- ²⁷ *Zgodna naredba*. Naše jedinstvo, Split 21. VIII. 1912. 2. Kroničar je zabilježio: *...Kaliterna jedini vozi i ne može da odoli, pa su mnogi prekinuli kupanje*.
- ²⁸ *Mali:Moje šetnje po Splitu*. Jedinstvo, Split 26. VII. 1901. 3.
- ²⁹ *O vožnji na kupalište*. Naše jedinstvo, Split 8. VIII. 1907. 2.
- ³⁰ *Kočije i kočijaši*. Jedinstvo, Split 22. III. 1898. 3. U nesreći u Dujmovači prilikom prevrtanja kočije, kojom je upravljao dvanaestogodišnji sin vlasnika kočije, stradali su trgovac Neuman i njegova obitelj. *Opet kočije*. Jedinstvo, Split 1. IV. 1898. 3. Prilikom pada u provaliju, zbog neispravne kočije, stradali su Mate Valenta, J. Zavoreo i J. Mitrović, koji je teško ranjen. *Tramvaj - Kaliterna*. Naše jedinstvo, Split 13. VIII. 1907. 3. Spominje se često padanje putnika iz pretrpanog omnibusa.
- ³¹ *Kočije*. Jedinstvo, Split 26. III. 1898. 3. Općinska uprava u više navrata zahtijevala je od c. kr. političke vlasti pregled kočija i isključenje iz prometa kočija opasnih za vožnju.
- ³² *U malo utopljeni!* Naše jedinstvo, Split 26. VIII. 1914. 2.

- ³³ *Odlikovanje*. Naše jedinstvo, Split 1. XII. 1914. 2.
- ³⁴ *U našem Splitu*. Naše jedinstvo, Split 26. IX. 1908. 3; *Kočije u Splitu*. Naše jedinstvo, Split 3. X. 1908. 2
- ³⁵ *Odjeci iz pokrajine*. Naše jedinstvo, Split 1. VI. 1909. 1.
- ³⁶ *Kola*. Naše jedinstvo, Split 22. XI. 1906. 1; *Obrti koji propadaju*. Jadranska pošta, Split 16. I. 1929. 3.
- ³⁷ *Brojno stanje trgovačkih radnja*. Jadranski Lloyd, Split 12. IX. 1940. 1.
- ³⁸ *Prodana posljednja splitska kočija*. Slobodna Dalmacija, Split 25. IX. 1956. 6.
- ³⁹ *Radnje*. Jedinstvo, Split 13. VII. 1901. 2. ; *Željeznica*. Jedinstvo, Split 4. IX. 1903. 2.
- ⁴⁰ *Ante Kragić: 'vražja kočija' na splitskim ulicama*. Slobodna Dalmacija, Split 30. IV. 1960. 8.
- ⁴¹ *Hotel de la Ville*. Naše jedinstvo, Split 20. X. 1906. 3.
- ⁴² *Automobil na Marjanu*. Naše jedinstvo, Split 30. X. 1906. 2.
- ⁴³ *Automobil hotela*. Naše jedinstvo, Split 24. XI. 1906. 3.
- ⁴⁴ *Automobil u Splitu*. Naše jedinstvo, Split 27. IX. 1910. 2.
- ⁴⁵ *Naši i tuđi*. Naše jedinstvo, Split 2. VI. 1914. 2.
- ⁴⁶ *Tužbe naših*. Naše jedinstvo, Split 9. VI. 1914. 2. Vlasnik hotela *Bellevue* poslije duljeg oklijevanja sklopio je ugovor o prijevozu gostiju s Matocottom. Ugovoru se nadao Petrić, koji je za spomenuti hotel tijekom dva mjeseca obavljao prijevozničke usluge. U tom razdoblju zarada je iznosila 700 kruna.
- ⁴⁷ *'Protrka'*. Naše jedinstvo, Split 10. VI. 1914. 3.
- ⁴⁸ *Za saobraćaj*. Naše jedinstvo, Split 6. VIII. 1910. 2.
- ⁴⁹ *Omnibus-automobil*. Naše jedinstvo, Split 21. I. 1913. 2.
- ⁵⁰ *Osobni automobil za Bačvice*. Naše jedinstvo, Split 22. VII. 1911. 2.
- ⁵¹ *Krasna predusretljivost*. Naše jedinstvo, Split 19. IV. 1911. 2; *Dozvola vožnje*. Naše jedinstvo, Split 20. IV. 1911. 2.
- ⁵² *Novo automobilsko poduzeće*. Sloboda, Split 7. X. 1913. 3; *'Voz' – Društvo za promet osoba autobusima s.o.j.* Sloboda, Split 31. X. 1913. 2.
- ⁵³ *Poštanska automobilska pruga*. Sloboda, Split 21. X. 1913. 3.
- ⁵⁴ *Rekvizicija*. Naše jedinstvo, Split 20. XI. 1915. 2.
- ⁵⁵ *Za saobraćaj autobusima u Splitu*. Novo doba, Split 4. V. 1927. 5. Inženjeri su trebali odabrati najpogodnije prijevozno sredstvo za Split i okolice. Između trolejbusa, tramvaja i autobusa odlučili su se za autobusni prijevoz.
- ⁵⁶ *Sjednica općinskog vijeća*. Novo doba, Split 16. VII. 1927. 4; *Sjednica općinskog vijeća*. Jadran, Split 22. VII. 1927. 3.
- ⁵⁷ Branko Radica: *Novi Split*. Split 1931. 22; Zdravka Jelaska Marijan: *Grad i ljudi*. Split 1918.-1941. Zagreb 2009. 155-157.
- ⁵⁸ *Autobusi*. Jadranska pošta, Split 24. IX. 1927. 6; *Prekjučer su stigla prva dva autobusa*. Novo doba, Split 28. XI. 1927. 4.
- ⁵⁹ *U četvrtak se uspostavlja autobusni saobraćaj u Splitu*. Novo doba, Split 28. XI. 1927. 4; *Saobraćaj autobusima*. Jadranska pošta, Split 29. XI. 1927. 4.
- ⁶⁰ *Prvi dan autobusnog saobraćaja*. Novo doba, Split 2. XII. 1927. 4; *Autobusni saobraćaj*. Jadran, Split 3. XII. 1927. 5. Najavljena je izrada još 100 tabli.

- ⁶¹ *Prvi dan autobusnog prometa u gradu*. Jadranska pošta, Split 2. XII. 1927. 4.
- ⁶² *Pao iz autobusa*. Jadranska pošta, Split 16. VI. 1928. 5.
- ⁶³ *Saobraćaj novim autobusima*. Jadranska pošta, Split 23. XII. 1927. 3; *Autobusni saobraćaj*. Novo doba, Split 22. XII. 1927. 5.
- ⁶⁴ *Autobusi*. Jadranska pošta, Split 23. I. 1928. 3; *Novi autobusi za Split*. Jadranska pošta, Split 24. I. 1928. 3; *Danas su prispjela još dva autobusa*. Novo doba, Split 1. II. 1928. 4.
- ⁶⁵ *Automobili u Splitu i srezu*. Jadranska pošta, Split 12. V. 1928. 5.
- ⁶⁶ *Stajalište autobusa*. Jadranska pošta, Split 25. I. 1928. 3.
- ⁶⁷ *Tablice na gradskim autobusima*. Jadranska pošta, Split 14. V. 1928. 4.
- ⁶⁸ *Autobusna vožnja do Novog groblja*. Jadranska pošta, Split 4. V. 1928. 4; *Autobus do Novog groblja*. Jadranska pošta, Split 5. X. 1929. 5.
- ⁶⁹ *Autobusi do prvog vrha Marjana*. Jadranska pošta, Split 23. V. 1928. 3.
- ⁷⁰ *Još jedno autobusno poduzeće*. Jadranska pošta, Split 22. V. 1929. 3; *Novo autobusno poduzeće (NADA)*. Novo doba. Split 14. VI. 1929. 4.
- ⁷¹ *Novi autobusi*. Jadranska pošta, Split 23. VII. 1929. 3.
- ⁷² *Pao s krova autobusa*. Jadranska pošta, Split 25. I. 1930. 5.
- ⁷³ *Autobusna pruga Split – Trogir*. Jadranska pošta, Split 20. XII. 1930. 4.
- ⁷⁴ Branko Radica: *Novi Split*. Split 1931. 226.
- ⁷⁵ *Automobilsko i autobusno poduzeće*. Jadranska pošta, Split 16. XII. 1929. 6.
- ⁷⁶ *Premještaj stajališta autobusa*. Jadranska pošta, Split 31. III. 1929. 3.
- ⁷⁷ *Brojno stanje trgovačkih radnja*. Jadranski Lloyd, Split 26. IV. 1940. 3.
- ⁷⁸ *Stečaj 'SAP-a' – autobusnog društva*. Jadranska pošta, Split 27. VII. 1932. 4.
- ⁷⁹ *Split – Trogir*. Jadranska pošta, Split 6. VII. 1929. 4.
- ⁸⁰ *Novi autobusi i pruge u Splitu i okolici*. Jadranska pošta, Split 12. IX. 1929. 3.
- ⁸¹ *Splitsko autobusno poduzeće SAP obustavilo vožnju na prugama Trogir i Sinj*. Jadranska pošta, Split 5. IX. 1929. 3.
- ⁸² *'SAP' ponovo otvara prugu Split – Trogir*. Jadranska pošta, Split 21. XII. 1929. 3.
- ⁸³ *Jedna živahna sjednica općinskog vijeća*. Novo doba, Split 29. IX. 1933. 4.
- ⁸⁴ *Nezgodna na ulici od autobusa*. Jadranska pošta, Split 10. XII. 1927. 6.
- ⁸⁵ *Autobus skliznuo u Poljudu*. Jadranska pošta, Split 18. I. 1928. 3. Kako bi izbjegao sudar sa zaprežnim kolima koja su se kretala sredinom ceste, vozač Vlado Delić udario je autobusom u zid. Nastala su manja oštećenja.
- ⁸⁶ *Automobilska nesreća u Vranjicu*. Jadranska pošta, Split 16. I. 1928. 3.
- ⁸⁷ *Šteta pri sudaru*. Jadranska pošta, Split 18. VII. 1928. 3.
- ⁸⁸ *Sudar autobusa i auta*. Jadranska pošta, Split 26. III. 1928. 3. Tom prigodom sudarili su se SAP-ov autobus i privatni automobil vlasnika Sinovčića. Automobil je znatno oštećen.
- ⁸⁹ *Automobilska nezgoda*. Jadranska pošta, Split 18. VII. 1928. 3. Kako bi izbjegli sudar sa zaprežnim kolima, sudarili su se kamion iz Trilja i autobus. Šteta na kamionu iznosila je 1200 dinara.
- ⁹⁰ *Autobus polomio telegrafski stup*. Jadranska pošta, Split 17. VIII. 1928. 3.
- ⁹¹ *Pregažena od autobusa*. Jadranska pošta, Split 11. IX. 1928. 3.
- ⁹² *Nehotično ubistvo u autobusu na obali*. Novo doba, Split 30. V. 1940. 5.

- ⁹³ *Dirljiv sprovod Alda Babića*. Novo doba, Split 31. V. 1940. 6.
- ⁹⁴ *Vlasnicima autobusa na znanje*. Jadranska pošta, Split 14. V. 1930. 5.
- ⁹⁵ *Novi saobraćajni propisi za Split*. Novo doba, Split 8. II. 1941. 7. Predviđene su kazne od 500 dinara do 10 dana zatvora. Knjižica se mogla nabaviti u splitskim knjižarama, a stajala je 10 dinara.
- ⁹⁶ *Neurednosti kod autobusnog poduzeća*. Jadranska pošta, Split 29. XII. 1927. 4; *Tužbe protiv SAP-a*. Jadranska pošta, Split 13. VII. 1928. 3.
- ⁹⁷ *Autobusni saobraćaj i želje periferije*. Jadranska pošta, Split 27. VIII. 1928. 4.
- ⁹⁸ *Autobusna čekaonica od kišobrana*. Jadranski dnevnik, Split 11. I. 1938. 5.
- ⁹⁹ *Crni autobus*. Jadranska pošta, Split 22. I. 1929. 3.
- ¹⁰⁰ *Javna govornica: Upravi 'Sapa'*. Jadranska pošta, Split 13. VII. 1928. 4.
- ¹⁰¹ *Iz splitskog autobusnog saobraćaja*. Jadranska pošta, Split 16. VII. 1928. 3.
- ¹⁰² *Zadruga autobusnih poduzeća Primorske banovine*. Privrednička riječ, Split 21. III. 1931. 2.
- ¹⁰³ *Obrtna zadruga autobusnih poduzeća u Splitu*. Privrednička riječ, Split 6. X. 1931. 3.
- ¹⁰⁴ *Izvanredni sastanak članova Zadruga autobusnih poduzeća Primorske banovine*. Privrednička riječ, Split 21. IV. 1932. 4; *Neprilike autobusnog saobraćaja*. Privrednička riječ, Split 28. IV. 1932. 4. Na sastanku održanom 6. travnja 1932. godine vlasnici autobusnih poduzeća donijeli su jednoglasno rezoluciju u kojoj su istaknuli kako im je neprihvatljivo uvođenje novih taksa koje su uvedene 1. travnja te godine. Naglasili su kako je u prethodne tri godine došlo do smanjenja cijena autobusnih karata, u nekim slučajevima i do 50 %, te da im je ugroženo daljnje poslovanje. Spomenuto je kako devedeset posto autobusnih pruga u Dalmaciji predstavljaju jedinu vezu tih krajeva s njihovim prirodnim središtima.
- ¹⁰⁵ *Udruženje autobusnih poduzeća*. Jadranski Lloyd, Split 18. X. 1939. 3.
- ¹⁰⁶ *Privremeno smanjenje saobraćaja na pruzi Split – Trogir*. Novo doba, Split 25. III. 1941. 6.
- ¹⁰⁷ *Obustava autobusne pruge*. Novo doba, Split 11. I. 1941. 7.
- ¹⁰⁸ *Obustava autobusa*. Novo doba, Split 30. XII. 1940. 6.
- ¹⁰⁹ *U novu gimnaziju...* Novo doba, Split 5. X. 1940. 7.
- ¹¹⁰ *Automobili i motocikli*. Jadranska pošta, Split 4. I. 1929. 3.
- ¹¹¹ Branko Radica: Novi Split. Split 1931. 227.
- ¹¹² *Najam kočija i automobila*. Jadranska pošta, Split 4. V. 1927. 3.
- ¹¹³ *Autogaraža Gjurevec*. Jadranska pošta, Split 1. VI. 1927. 3.
- ¹¹⁴ *Luksuzni auto obala – Bačvice*. Jadranska pošta, Split 26. VII. 1927. 6.
- ¹¹⁵ *Automobili...* Jadranska pošta, Split 7. IV. 1928. 11.
- ¹¹⁶ *Zadruga splitskih najamnih automobila*. Novo doba, Split 13. XII. 1927. 4.
- ¹¹⁷ *Auto – taksi kod kolodvora*. Jadranska pošta, Split 10. VI. 1929. 4.
- ¹¹⁸ *U zaštiti obrtnika vlasnika automobila*. Privrednička riječ, Split 3. IX. 1928. 2.
- ¹¹⁹ *Taksimetri na najamnim automobilima*. Novo doba, Split 4. IV. 1928. 4; *Uvođenje taksimetra za aute*. Jadranska pošta, Split 4. V. 1928. 4.
- ¹²⁰ *Autotaksi u Splitu*. Jadranska pošta, Split 31. VIII. 1928. 3.
- ¹²¹ *Dobivamo auto-takse*. Jadranska pošta, Split 13. VII. 1928. 3.
- ¹²² *Na automobilima su postavljeni taksimetri*. Privrednička riječ, Split 20. IV. 1929. 3.
- ¹²³ *Vlasnici najamnih automobila dobili su taksimetre*. Jadranska pošta, Split 4. IX. 1928. 3.

¹²⁴ *Nove automobilske tablice*. Novo doba, Split 12. III. 1940. 6.

¹²⁵ *Vlasnici autotaksija*. Novo doba, Split 18. I. 1940. 7.

¹²⁶ *Teško stanje šofera autotaksija*. Novo doba, Split 11. X. 1940. 6.

PUBLIC TRANSPORT DEVELOPMENT IN SPLIT

Summary

The intensive development of the city of Split, that occurred in the late 19th and the early 20th centuries, was also marked by the increased need for well-organised public transport. Entrepreneurs, who founded the very first transport companies, were the first to initiate organised public transport in the city. The major modes of transport at the time included carriages and horse-drawn omnibuses.

Before and particularly after the Great War, horse carriages were replaced by motor vehicles that became the major mode of transport. Aside from entrepreneurs, the city council founded a public transport company in 1927, the so-called SAP – Splitsko autobusno poduzeće (the Split Autobus Company). The city and intercity bus service in Split saw rapid development in the 1930s, when more than ninety percent of towns in the region were linked to the regional centre by bus lines. Public transport went through the period of stagnation during the Second World War and, near its end, was completely discontinued. It was re-established in 1948, when the public transport company *Promet* was founded.



Slika 1. Stajalište autobusa SAP-a i taksija kod fontane na obali



Slika 2. Stajalište međugradskog autobusa u Hrvojevoj ulici



Slika 3. Šofer Ante Kranjec sa svojim automobilom marke Mercedes 1925. g.



Slika 4. Automobil poduzeća "Putnik" s izletnicima za Trogir 30-ih godina prošlog stoljeća



Slika 5. Stajalište taksija na obali kod fontane 1941. g.