

# ZRAKOPLOVSTVO NA PODRUČJU SREDNJE DALMACIJE IZMEĐU DVA SVJETSKA RATA

*Koristeći pri pisanju rada prije svega dnevne novine iz toga vremena, Novo doba i Jadranski dnevnik, autor je nastojao na što jasniji i cjelovitiji način prikazati uspostavu i razvoj zrakoplovstva u srednjoj Dalmaciji između dva svjetska rata. Prikazao je osnutak krovne organizacije za razvoj zrakoplovstva u tom području, „Aerokluba Split“, te sve njegove aktivnosti u navedenom razdoblju. Autor je ukratko prikazao i nastajanje aerodroma u ovom području: vojnog hidroavionskog aerodroma u Divuljama u Kaštelanskom zaljevu, te civilnih aerodroma u Sinju i Splitu (Matejuška). Također, prikazao je i nastajanje zrakoplovnih linija između Splita i unutrašnjosti zemlje, bilo korištenjem regularne civilne avijacije ili hidro avijacije, te njihovo ukidanje uslijed financijskih poteškoća, a naposljetku i neposredne ratne opasnosti.*

**Ključne riječi:** zrakoplovstvo; srednja Dalmacija; Aeroklub; Sinj; Divulje; 20. stoljeće

## 1. UVOD

Ovaj rad govori o razvoju zrakoplovstva na području srednje Dalmacije u razdoblju između dva svjetska rata, no prije nego li počnemo pisati o samoj temi, naglasit ćemo nekoliko bitnih odrednica.

Prostor srednje Dalmacije obuhvaća teritorij današnje Republike Hrvatske uz obalu od Rogoznice do Gradca, a u unutrašnjosti sve do današnje granice s Bosnom i Hercegovinom. U vremenu između dva svjetska rata navedeni prostor bio je dio teritorija nekoliko državnih tvorevina: Država SHS, Kraljevina SHS i naposljetku Kraljevina Jugoslavija. Prostor srednje Dalmacije je izuzetno siromašan kraj u kojem su veliku većinu stanovništva činili seljaci koji su se bavili isključivo poljoprivredom. Međutim, među određenim brojem gradskog stanovništva javit će se interes za zrakoplovstvom, novom granom prometa koja će se pojaviti u srednjoj Dalmaciji već 1912. godine. Na tom su prostoru postojala su 3 aerodroma: vojni aerodrom u Divuljama i civilni aerodromi u Splitu (Matejuška) i Sinju.

Kako je došlo do pojave zrakoplovstva u srednjoj Dalmaciji i kad je zabilježen prvi let u srednjoj Dalmaciji? Što je Aeroklub i koja je njegova društvena uloga u razdoblju između dva svjetska rata? Kako i kada je došlo do osnivanja ogranka Aerokluba u Splitu, tko su osnivači i najistaknutiji članovi? Koja je važnost vojne hidroavionske baze u Divuljama? Kada i kako je Split dobio prvu civilnu zrakoplovnu vezu s ostatkom ondašnje države i gdje se nalazio „splitski aerodrom“? Kada i na koji način je uspostavljena prva civilna zrakoplovna veza između Splita i jednog europskog grada? Zašto su zrakoplovi koji su odlazili iz Splita redovno bili prazni, zbog cijena avionskih karata ili zbog straha

putnika? Kako je izgledao putnički zrakoplov tridesetih godina 20. stoljeća i koliko je putnika u njemu moglo putovati?

Odgovarajući na ova, ali i na mnoga druga pitanja, pokušat ćemo što jasnije prikazati razvoj zrakoplovstva u srednjoj Dalmaciji između dva svjetska rata. Kako bismo došli do što točnijih informacija koristit ćemo, osim stručne literature koja govori o navedenoj temi, dnevne novine iz tog razdoblja: *Naše Jedinstvo*, *Novo doba* i *Jadranski dnevnik*. Tema zrakoplovstva bila je u tom razdoblju izuzetno popularna, pa s toga i ne čudi više stotina novinskih članaka vezanih upravo uz zrakoplovstvo.

## 2. RAZVOJ ZRAKOPLOVSTVA U HRVATSKOJ I SVIJETU PRIJE POČETKA PRVOG SVJETSKOG RATA

Jedan od prvih spomena o letu čovjeka zrakom vezan je uz mit o Dedalu i njegovu sinu Ikaru, koji su leteći pokušali pobjeći sa Krete koristeći ptičja pera, koja su voskom pričvrstili za svoja tijela. Prve leteće naprave počele su se rabiti u staroj Kini, i to su bili zmajevi već u III. tisućljeću pr. Kr., a maleni baloni punjeni toplim zrakom (u obliku letećih lanterna) u II. ili III. stoljeću. U renesansnom razdoblju pojavile su se prve ozbiljne zamisli o napravama koje bi omogućile čovjeku kretanje zrakom. Tako je Leonardo da Vinci proučavao let ptica, te idejno razradio konstrukcije više letećih strojeva, među kojima i helikoptera i ovjesne jedrilice. Iznimna je i pojava hrvatskoga velikana Fausta Vrančića, koji je u svojem djelu *Novi strojevi (Machinae novae)* 1615. dao crtež čovjeka s padobranom kojega je nazvao *Leteći čovjek (Homo Volans)*.<sup>1</sup>

Potkraj XIX. st. američki astronom, fizičar i izumitelj S. P. Langley iskušavao je modele i stvarne konstrukcije motornih zrakoplova, no njegovim se konstrukcijama čovjek nije uspio vinuti u nebo, pa je 1903. odustao od daljnjih pokusa. Prvi pilotirani let upravljivoga zrakoplova, tj. letjelice teže od zraka pokretane vlastitim pogonom, veže se uz braću Wilbura i Orvillea Wrighta. Godine 1903. poletio je njihov zrakoplov *Wright Flyer I*, koji su konstruirali pod velikim utjecajem Otta Lillienthala te uz pomoć i savjete Octavea Chanutea, koji se kao i Lillienthal u to doba bavio zračnim jedrilicama. Zrakoplov braće Wright bio je pogonjen motorom s unutarnjim izgaranjem, a uključivao je i neke vrlo suvremene elemente, kao što su male prednje aerodinamičke površine (tzv. kanari) te upravljanje deformiranjem krila (nisu postojala klasična krilca, a zrakoplovom su upravljali u ležećem položaju). Ubrzo nakon leta Wrightovih javio se niz konstruktora koji su gotovo svakodnevno ostvarivali nove pothvate. Tako je Alberto Santos-Dumont 1906. izveo prvi let u Europi, a Louis Blériot 1909. preletio je Engleski kanal.<sup>2</sup>

Razvoj zrakoplovstva u Hrvatskoj, uz djela svjetskih velikana poput Vrančića i Schwarza, u početcima letenja nije zaostajao za svjetskim kretanjima već je, upravo suprotno, bio u koraku s vremenom. Prvi hrvatski zrakoplov, konstrukcija Slavoljuba Eduarda Penkale, poletio je na vojnom vježbalištu Kajzerica u Zagrebu 1910., a njime je upravljao prvi hrvatski pilot Dragutin Novak. Prvi javni let zrakoplovom u Hrvatskoj ostvaren je iste godine, a izveo ga je slovenski konstruktor Eduard Rusijan, koji je sa svojim bratom Joškom na poziv Mihajla Merćepa došao u Zagreb, gdje su braća uz Merćepovu novčanu potporu izgradila zrakoplov. Joško je nakon bratove pogibije u Beogradu 1911. (prva zrakoplovna žrtva na ovim prostorima, 34. u svijetu) nastavio graditi zrakoplove uz pomoć D.

---

1 ZRAKOPLOVSTVO, <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651> (pristupljeno: 26.travnja 2016.)

2 ZRAKOPLOVSTVO, <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651> (pristupljeno: 26.travnja 2016.)

Novaka, koji je ujedno njima i pilotirao. Četvrtim od ukupno pet zrakoplova koje su izgradili, Novak je 1912. pobijedio na Drugom avijatičkom natjecanju u Budimpešti. Osim njih, u povijesti hrvatsko-ga zrakoplovstva ostala su zabilježena mnoga druga imena.<sup>3</sup>

Ivan Sarić u Subotici je 1910. počeo raditi na konstrukciji vlastitoga zrakoplova, kojim je u listopadu iste godine izveo uspješan let pred okupljenim mnoštvom, što je bio jedan od prvih javnih letova u tadašnjoj Ugarskoj. Riječanin Guido Prodam (1882–1948), koji je boraveći u Budimpešti savladao letačko umijeće, bio je prvi pilot u Austro-Ugarskoj koji je na javnom letu u Rijeci 1911. letio nad morem, a 1912. prvi je sletio (iako prisilno) na morsku površinu, pri čemu je on ostao neozlijeđen, a zrakoplov je potonuo. Ivan Bjelovučić, francuski zrakoplovac hrvatskoga podrijetla, već je 1910. posjedovao letačku dozvolu. Od te godine nastupao je i pobjeđivao na mnogim letačkim susretima diljem Europe, pa je 1912. bio proglašen najboljim francuskim pilotom, a izveo je i prvi uspješan prelet Alpa 1913. godine. Viktor Klobučar (1878–1965) bio je austrougarski mornarički časnik, pilot i prvi zapovjednik Austrougarskoga mornaričkog zrakoplovstva. Klobučar je ustrojio Austrougarsko mornaričko zrakoplovstvo, a osim toga stvorio je i mrežu baza za hidroavione od Istre do Boke Kotorske. Ignacije Bulimbašić, jedan od prvih hrvatskih pilota, pilotsku je školu završio u Parizu 1913. kod Louisa Blériota, a kao pilot akrobat prvi je u nas izveo petlju (luping).<sup>4</sup>

### 3. POČETCI ZRAKOPLOVSTVA U SREDNJOJ DALMACIJI

Godine 1911., osam godina od prvog motornog leta zabilježenog u svijetu, pročulo se u primorskim krajevima o jednom mladom i odvažnom zrakoplovcu, Ivanu Widmaru iz Trsta. On je 16. svibnja 1912. godine na svom brzom i elegantnom zrakoplovu tvrtke „Blériot“ (50 KS), model 1912, poletio s vojnog vježbališta u Splitu. To je bio prvi motorni let u Splitu, a samim time i u srednjoj Dalmaciji.

„Premda je puhala jaka južina, on se smjelo digao u zrak, ali je pri spuštanju jednim krilom udario u stablo. Srećom, Widmaru se ništa nije dogodilo. Mnogobrojni gledatelji srdačno su ga pozdravili. Polomljeno krilo zrakoplova uspješno su popravili učenici ondašnje Obrtne škole uz pomoć profesora Krešničkog. Popravak zrakoplova bio je prvi dodir naše mladeži s motornom letjelicom. Radu učenika divio se Widmar i poznati majstor iz Trsta, dok je splitski list *Jedinstvo* objavio: „Obrtna škola pokazala je i u ovoj prilici da nam je od potrebe i časti.“<sup>5</sup>

U godinama prije Prvog svjetskog rata pojavio se i prvi zrakoplovac rodом iz Splita, Vatroslav Ignacije Bulimbašić, rođen u Splitu 31. srpnja 1886. godine. U 16. godini života preselio se u Trst gdje je nakon petogodišnjeg školovanja dobio zvanje strojovođe. Već tada je razmišljao o letenju zrakoplovom, a u minijaturi je izrađivao razne modele aviona. Početkom 1914. godine iz Splita je otišao na školovanje u Pariz, gdje je upisao pilotsku školu. Nakon položenog pilotskog ispita, pohađao je i čuvenu školu u Vichyju gdje je završio viši avijatičarski tečaj. U Francuskoj je postao izrazito popularan pilotirajući na zrakoplovu „Blériot“ i izvodeći zračnu akrobaciju „looping“. Za uspješne izvedbe svojih akrobacija diljem Europe (Beč, Pariz, Cvitan) dobio je svjetsko priznanje i diplomu Međunarodne zrakoplovne federacije (FAI) kao i brojna druga priznanja.<sup>6</sup>

3 ZRAKOPLOVSTVO, <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651> (pristupljeno: 26. travnja 2016.)

4 ZRAKOPLOVSTVO, <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651> (pristupljeno: 26. travnja 2016.)

5 D. MAROVIĆ 1965: 28.

6 D. MAROVIĆ 1965: 28.

Osim Ignacija Bulimbašića, Split je u ovoj najranijoj fazi povijesti zrakoplovstva imao još jednog vrsnog pilota, Glauka Prebandu, rođenog u Splitu 1892. godine. Prebanda se posvetio vojničkom zvanju u mornarici Austro-Ugarske Monarhije “... noseći uvijek u srcu patriotske osjećaje”<sup>7</sup> kako ističe Duško Marović. Osim neznatnog prekida, služio je stalno u zrakoplovstvu, a tom se službom nastavio baviti i nakon raspada Monarhije. Za života se u zrak dizao oko 5.000 puta, a njegove smjele akrobacije u zraku bile su uobičajeni dio raznih proslava. U studenom 1922. godine zadesila ga je strašna nesreća u kojoj je izgubio život. Naime, spuštajući se u luci Kombor u Boki Kotorskoj, izgubio je moć upravljanja zrakoplovom i s visine od oko 50 metara srušio se u more i na mjestu poginuo. O veličanstvom sprovodu koji mu je bio pripravljen u Splitu svjedoči i tamošnji list *Novo Doba* koje prenosi poruku obitelji Prebanda:

„Toliko je bilo saučešće Splita i Ercegnovoga i toliko se mnogi pokazaše plemenita srca, da nas u golemoj tuzi utješe, a milom i nezaboravnom pokojniku da prirede što veličanstveniji sprovod, da nijesmo u stanju da svakome posebno zahvalimo. Duboko ganuti izrazujemo ovim svima našu najveću harnost i najtopliju zahvalnost.”<sup>8</sup>

### 3. 1. Osnivanje aerokluba Split

Budući da se zrakoplovstvo, prije svega u ratne svrhe, počelo koristiti već tijekom Prvog svjetskog rata, ne čudi da već u ranim poslijeratnim godinama dolazi do ubrzanog razvoja zrakoplovnih tehnika, ali i razvoja sportskog zrakoplovstva. Nedugo nakon sloma Austro-Ugarske Monarhije i uspostavljanja novoosnovane države, u Beogradu je 14. svibnja 1922. godine osnovan Aeroklub Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, s ciljem da se ljude upozna sa zrakoplovstvom kao sportom te kao važnim elementom za obranu zemlje u mogućim budućim sukobima. Iste godine, Aeroklub Kraljevine SHS primljen je u Međunarodnu zrakoplovnu federaciju (FAI), a izdavali su i svoj časopis pod imenom *Naša krila*. U ožujku 1926. godine u Dalmaciji počinju prve djelatnosti Aeroklub SHS na promicanju sportskog zrakoplovstva, osnivanju zrakoplovnih organizacija i prikupljanju članova.<sup>9</sup>

Kako nam prenosi *Novo doba*, član središnjeg Aerokluba u Beogradu, g. Radosavljević, povjerio je Dragutinu V. Kovačeviću zadaću da organizira mjesni Aeroklub u Splitu. Dragutin V. Kovačević tada je izradio pravila i uputstva o tome tko sve može pristupiti Aeroklubu, koja prava stječe ulaskom u Aeroklub i koji su troškovi upisnine i mjesečne članarine, pa navodi: “Redovni član Aerokluba može biti svaki naš pošten građanin i građanka, preko 16 godina starosti. Ovi članovi plaćaju 2 dinara članarine mjesečno i upisnine 8 dinara, prve godine za uvijek. Ovi članovi imaju pravo glasa, da biraju upravu i da budu birani. Ovakvih 100 članova bira mjesni odbor Aerokluba, a 300 članova bira upravu Glavnog odbora. Pomažući članovi mogu biti i strani podanici, vojnici i podoficiri, djeca i đaci ispod 16 godina starosti, svi ovi plaćaju 1 dinar članarine i 5 dinara upisnine, prve godine za uvijek, nemaju pravo glasa, izuzev podoficira...”<sup>10</sup>

Dana 27. ožujka 1927. u 11 sati, u kinu Eden u Splitu, održana je konstituirajuća skupština Aerokluba u Splitu. Dvorana kina bila je ispunjena do posljednjega mjesta, a prisustvovali su i delegati iz Beograda: umirovljeni pukovnik Damjan Vlajić i dr. M. Dojčinović. Najprije je uzeo riječ privremeni

---

7 D. MAROVIĆ 1965: 29.

8 NOVO DOBA, 260, *Javna zahvala*, 14. studenog 1922: 5.

9 D. MAROVIĆ 1965: 30.

10 NOVO DOBA, 225, *Za osnutak Aero-Kluba u Splitu*, 29. rujna 1926: 4.

predsjednik odbora načelnik dr. Ivo Tartaglia i srdačno pozdravio sve prisutne koji su došli uveličati ova-ko velik događaj te istaknuo kako je avijacija postala nužna za egzistenciju i razvitak privrede i prometa. Dao je zatim riječ predstavniku beogradskog aerokluba, gospodinu Damjanu Vlajiću, koji je najprije pozdravio prisutnu publiku, a zatim započeo svoj referat o razvoju zrakoplovstva te njegovoj važnosti u miru i ratu. Zaključio je na kraju da je razvoj zrakoplovstva izuzetno važan kod nas da bi pomogao u razvoju prometa u miru, ali i kako bi pomogao u obrani „otadžbine“ u ratu. Zatim je riječ uzeo dr. Dojčinić koji je razložio organizaciju Aerokluba i njegove ciljeve.

„Cilj je Aerokluba da upozna naš narod s koristima avijatike i kao športom i kao važnim faktorom za obranu Otadžbine. Taj cilj se postizava na više načina: živom riječi, javnim predavanjima, literaturom itd. Svaki klub ima svoju čitaonicu. Priređuju se aeronautičke utakmice, izložbe, priredbe, otvaraju se pilotske i mehaničarske škole. Aeroklub je sebi stavio za zadatak da kroz nekoliko mjeseci otvori jednu pilotsku školu sa mehaničarskom koja će biti pod upravom aerokluba.“<sup>11</sup>

Nakon nekoliko minuta pauze prešlo se na glasovanje kako bi se izabrali članovi odbora, a oni su u konačnici bili: predsjednik dr. Ivo Tartaglia, potpredsjednici: dr. Eugen Majšner, Dragoljub Todorčević, dr. Eduard Grgić, sekretarijat: Marko Mičin, Stjepan Roca, Aleksandar Kovačević, blagajnici: Karmelo Demarchi i Antun Hruš.<sup>12</sup>

Osnivanje Aerokluba za Split je bilo od izvanredne važnosti iz više razloga. Prvo, Split se našao na avionskoj karti Jugoslavije i Europe, što je prije svega bilo važno zbog njegovog povezivanja s unutrašnjom Jugoslavije, a kasnije i cijele Europe i svijeta. Drugo, dolaskom predstavnika iz centralnog Aerokluba iz Beograda, dana je garancija trajnosti splitskom Aeroklubu, jer bez financijske pomoći centra, postojanje ovakve organizacije ne bi bilo moguće. I treći razlog jest osnivanje pilotske i mehaničarske škole koje su trebale zainteresirati djecu i mlade za ova zanimanja, pokazati im prednosti koje zrakoplovstvo ima nad drugim granama prometa, ali i prednosti koje zrakoplovi imaju u ratnim okolnostima.

### 3.2. Hidroavionska stanica Divulje

Još je austrougarska mornarica započela 1917. godine graditi hidroavionsku stanicu u Divuljama, mjestu u Kaštelanskom zaljevu, zapadno od Splita na putu prema Trogiru. Tijekom 1925. godine započinje izgradnja zrakoplovnih objekata u Divuljama, da bi 1926. bila završena montaža jednog hangara i nešto pratećih objekata. Tada je formiran Mornarički odred Divulje, u početku s jednim do dva školska hidroaviona i tek s nekoliko pilota, tehničara i vojnika. Ovi objekti su bili namijenjeni formiranju nove hidroavionske komande i Pomorsko-zrakoplovne škole. Zahvaljujući završetku građevinskih radova, škola je iz Boke preseljena u Divulje 1. studenog, a svečano su je otvorili komandant II pomorske obalske komande kapetan bojnog broda Nikola Stanković, načelnik štaba kapetana korvete Anđeli i novi komandant škole potporučnik bojnog broda Medlička, 1. prosinca 1928. godine. Prilikom posvete služili su katolički svećenik g. Coce iz Trogira i pravoslavni svećenik g. Bulovan iz Splita, a gradska glazba iz Trogira odsvirala je „tro-himnu“.<sup>13</sup>

„Danas u Divuljama imamo jednu lepo uređenu hidroavionsku instituciju. Onaj prvi hangar je dogotovljen, dogotovljen je također i drugi, a treći je ¾ gotov, velika i ukusna trokatnica sagrađena

11 NOVO DOBA, 72, *Osnivanje Aerokluba u Splitu*, 28. ožujka 1927: 4.

12 NOVO DOBA, 72, *Osnivanje Aerokluba u Splitu*, 28. ožujka 1927: 4-5.

13 JADRANSKA STRAŽA, 1, 1929: 16, 24.

je za Pomorsko-vazduhoplovnu školu, tri lepe vile za stanove oficira, stan podoficira i momčadi, prostrani i moderni magacin za materijal, za radione, itd... Intenzivni su radovi na posušivanju malarličnih, koji su bili glavna zapreka da se Divulje konačno urede.“<sup>14</sup>

Školovanje je nastavljeno prema ranije izrađenom planu i programu, dok je nova generacija započela obuku prema potpuno novom planu. „Naime, ranije praktično školovanje na hidroavionima počinjalo je tzv. „klizanjem“ na stepenici, odnosno voženje hidroplana po morskoj površini u raznim pravcima, dok je novim nastavnim planom učenik odmah počinjao s letenjem, uz nastavnika.“<sup>15</sup> Za polaznike Pomorsko-zrakoplovne škole raspisan je 1928. natječaj za prijem 100 mladića iz građanstva ili Mornarice. Za prijem u 1929. na dvogodišnji tečaj, počevši od 1. studenog te godine, raspisan je natječaj za prijem 120 mladića. U 1930., otvoren je tečaj za do 150 mladića. Tijekom 1930-ih redovno su primane nove klase na školovanje.<sup>16</sup> Ovo povećanje broja upisanih mladića iz godine u godinu svjedoči nam o većem interesu mladih ljudi za zrakoplovstvo i o tome koliko su ljudi, ne samo s prostora Dalmacije nego i u čitavoj državi, cijenili svaku vrstu zanimanja povezanog uz vojsku.<sup>17</sup> Ova škola je za mnoge bila prava škola životnog stasanja.

„Na svakom kao da je jedan izraz ponosa i zadovoljstva. Znaju da ih po svršetku škole, još onako mlade, čeka podnarednički čin. Njihov se položaj, pored moralnog zadovoljstva, i materijalno lijepo obezbjeđuje... Sva tvrdoća vojničkog života, bez koje se vojska ne smije zamisliti, dade se lakše snositi kad mlad čovjek osjeća da je tretiran kao čovjek i da pored truda ima i ljepote u njegovom životu.“<sup>18</sup> O ovome svjedoči kasniji narednik 26. hidroeskadrile Dušan Duka Božovič: „U Divuljama sam završio školu... Tu sam se pošteno obukao i najeo. Tu sam za dve godine porastao za glavu, jedva su me poznali kad sam na odsustvo došao.“<sup>19</sup>

#### 4. USPOSTAVA CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA U SREDNJOJ DALMACIJI

U prvim godinama rada članovi Aerokluba usmjerili su svoju djelatnost najprije na intenzivno promicanje okupljanja što većeg broja ljubitelja zrakoplovnog sporta. Življim radom oblasnog odbora mjesnog Aerokluba ulagao se veliki trud na osnutku što većeg broja odbora širom Dalmacije sa željom pomaganja na jačanju kadra i povećanju „voznog parka“ ondašnjeg zrakoplovstva. Već 1928. ukazano je na potrebu uspostavljanja što bržeg i što jeftinijeg zračnog prometa između primorja i unutrašnjosti. „Nervozno se radi u svim državama da se saobraćajne veze što je moguće više prošire, pa je i naša dužnost, da u tom pogledu započnemo neumornim radom, i da se postignu što bolji i korisniji rezultati. Saobraćajne veze imaju veliku ekonomsku prednost, a za naše primorje vazdušne veze su od neprocjenjive važnosti. U velikoj svjetskoj konkurenciji ne smijemo zaostati.“<sup>20</sup>

14 JADRANSKA STRAŽA, 1, 1929: 16, 24; JADRANSKA STRAŽA, 8, 1929: 229.

15 JADRANSKA STRAŽA, 8, 1929: 230-231.

16 B. B. DIMITRIJEVIĆ ET ALII 2012: 57.

17 Boravak u vojnoj zajednici osiguravao vam je, osim sigurnog zaposlenja nakon završenog školovanja i siguran krov nad glavom, ali i „pun želudac“.

18 JADRANSKA STRAŽA, 8, 1929: 229.

19 Autobiografske bilješke Dušana M. Božovića, u posjedu Milana Micevskog.

20 NOVO DOBA, 261, *Aktivnost „Aerokluba“*, 10. studenog 1930: 6.

#### 4.1. Vidićev piket = Splitski aerodrom

Dana 27. veljače 1931. godine malim sportskim zrakoplovom „Moth“ doletjeli su iz Beograda preko Mostara delegati Društva za zrakoplovni promet u Beogradu: tajnik dr. Andra Mitrović i šef letačkog osoblja gospodin Striževski. Oni su oko 8:15 krenuli iz Mostara i doletjeli nad Sinj u 9:05. Svrha njihova puta bila je ispitivanje terena u okolici Splita, gdje bi se mogao izgraditi aerodrom za pristajanje i dizanje putničkih aviona. Naime, društvo je odavno namjeravalo uspostaviti zračnu vezu između Beograda i Splita, a na tome su radili i značajniji faktori u Dalmaciji. Još godinu dana ranije društvo je ispitivalo mogućnost uspostave zračne veze Beograda i Splita te Zagreba i Splita, a osim ovih i jedne veze koja bi spajala cijelo Primorje od Sušaka do Kotora. Konačno su odlučili da će u ljeto 1931. godine uspostaviti najprije vezu između Beograda i Splita, a kasnije, eventualno Zagreb – Split i zračne veze uzduž Primorja.<sup>21</sup>

Kako je za uspostavu ovih veza u prvom redu bio potreban pogodan teren za aerodrom, to je upravo bilo ono što su izaslanici došli potražiti. Kako su obojica biliiskusni piloti, proučavali su u Beogradu na specijalnim kartama teren oko Splita, ali nisu uspjeli pronaći, u neposrednoj blizini Splita, pogodan teren za spuštanje i podizanje. Upravo su zbog toga i izabrali za mjesto svojega slijetanja Sinj, i to Vidićev piket, na kojemu su se održavale konjske trke *Dalmatinskog Kola Jahača*.<sup>22</sup> Izaslanike Društva za zrakoplovni promet dočekao je u Sinju direktor Putnika g. Jerko Čulić, te predstavnici sinjske općine g. Sever Varda i općinski predsjednik Nikola Čatipović. Odmah poslije samog spuštanja g. Striževski je krenuo pregledati teren i napraviti nacрте. „Obojici izaslanika svidio se neobično ovaj teren jer je ravan i toliko prostran da se na njemu može da uredi najbolji aerodrom. Osim ovog terena u neposrednoj blizini našlo se još pogodnih terena. Između izaslanika Društva za vazdušni saobraćaj i predstavnika sinjske općine razvio se razgovor o uređenju aerodroma na terenu sinjskih livada i g. načelnik Varda obećao je svu moralnu i materijalnu potporu sinjske općine. Izjavio je da su Sinjani spremni doprinijeti svaku žrtvu kako bi omogućili da i naši krajevi osjete blagodat ove tekovine našeg modernog vremena.“<sup>23</sup>

Poslije ovako detaljnog pregleda terena i razgovora sa predstavnicima sinjske općine, izaslanici Društva za zrakoplovni promet su se automobilom zaputili prema Splitu kako bi pogledali još dva moguća terena: Solinsko blato<sup>24</sup> i Stobrečko blato. Pregledom jednog i drugog terena utvrdili su da ni jedan ne dolazi u obzir za aerodrom, pa su započeli s planovima pretvaranja sinjskih livada u aerodrom.

Nakon ponovnog povratka u Sinj, jedan od novinara *Novog doba* razgovarao je s g. Mitrovićem o tome što Društvo za zrakoplovni promet namjerava učiniti u pogledu zračne veze koja bi spojila Split sa zaleđem, a ovaj je odgovorio: “Društvo je do sada podržavalo glavnu vezu sa svojim putničkim avionima iz Soluna preko Skoplja, Beograda, Zagreba i Graca do Beča. Osim toga društvo je uspostavilo zračnu vezu Zagreb-Sušak kao priključak na gornju glavnu liniju. Namjera je društva odavna da uspostavi zračnu vezu sa morem. Prošle godine je društvo uspostavilo i zračnu prugu Beograd-Sarajevo-Podgorica, a sada se bavimo mišlju da još ovoga ljeta, naime od 15. juna uspostavimo zračnu vezu Beograd-Split.“

21 NOVO DOBA, 48, *Vazdušni saobraćaj Beograd – Split uspostavlja se 15 juna, 27. veljače 1931: 6.*

22 *Dalmatinsko Kolo Jahača* je naziv za konjske utrke koje su se održavale na Vidićevu piketu u Sinju, a o visokoj razini natjecanja govori i to da je glavni pokrovitelj tih natjecanja bio kralj.

23 NOVO DOBA, 48, *Vazdušni saobraćaj Beograd – Split uspostavlja se 15 juna, 27. veljače 1931: 6.*

24 Solinsko blato se kao mogućí teren za splitski aerodrom spominje već 5. lipnja 1929. godine u Novom dobu (Novo doba, 141, *Sutrašnji Solin*, 5. lipnja 1929: 6.)



Dodao je također da dosta toga ovisi i o pronalasku pogodnoga terena za prizemljivanje aviona, ali i o samom avionu kojeg Društvo tek treba nabaviti. Naime, avion o kojem su oni razmišljali bio bi „Amfibija“, što je kombinacija uobičajenog i hidroaviona, a u tom slučaju veza koja bi se ostvarila spajala bi čitavu obalu od Sušaka do Crne Gore, što bi posebno plodonosno bilo za turizam. Osim navedene zračne linije, društvo je željelo uspostaviti direktnu vezu Beograd-Split, zbog koje su tom prilikom i došli. Trajanje leta na liniji Beograd-Split trajalo bi oko 3 sata, a na liniji Sarajevo-Split malo više sat vremena, a cijene avionskih karata na ovim linijama bile bi malo skuplje od cijena drugog razreda željeznice, pa su budući putnici mogli računati na cijenu između 800 i 900 dinara.<sup>25</sup>

#### 4.2. Otvorenje zrakoplovnog prometa između Splita i unutrašnjosti

Zračna pruga Split-Sušak-Zagreb i Split-Sarajevo-Beograd svečano je otvorena 15. lipnja 1931. godine. Svojim automobilima, ili posebno za ovu prigodu korištenim autobusima, iz Splita su u Sinj došli predstavnici vlasti i novinari, a u svečanosti je sudjelovao, pored predstavnika tamošnjih vlasti i udruženja, dobar dio sinjskog građanstva i seljaka iz okolice. Već između 9 i 10 sati veliki broj ljudi bio je na prostranom na novom aerodromu, tzv. Vidićevom Piketu. Na toj vrlo prostranoj livadi uz Cetinu bilo je sagrađeno, u formi drvene barake, prvi komadić budućeg aerodroma, a u neposrednoj blizini barake nalazio se i za tu prigodu izgrađeni buffet i šator u kojem se nalazila hrana za svečani domjenak koji je za dolazak prvih putnika priredila sinjska općina.<sup>26</sup>

„U 11:10 sati sa južne strane nad Prologom kod sela Voštane, pojavila se na nebu crna točka, koja je sve više rasla. Čim se primijetila, svijet je izašao iz sjene i razišao se po livadi. Avion se približavao i preletio aerodrom blješteći u suncu i odletio nad Sinj; i tad su sa sinjskog Grada zagruvali mužari. Tu je zaokrenuo i polako se počeo da spušta. Još jedan put je sad preletio preko aerodroma i na povratku se spustio. U tom trenutku masa svijeta potrčala je od radoznalosti prema aparatu, tako da se lako mogao desiti neki nesretan slučaj. Srećom su ipak žandari i vojnici uspjeli da zadrže masu i zrakoplov je nesmetano stigao.“<sup>27</sup>

Na domjenku koji je bio organiziran odmah nakon slijetanja aviona na aerodrom, ugledni gosti su održavali zasebne pozdrave i govore, a svaki je na svoj način hvalio stvaranje ove zračne veze između Splita i ostatka Jugoslavije. Po završetku domjenka, ljudi su se ponovno vratili na livadu kako bi ispratili avion.

„Tamo je čekao veliki aparat Farman, koji na vrhu repa nosi F. 306 No. 3. Kola su, odnosno trup modre boje, a nad njima su velika siva krila. Kroz mala vratašca ulazi se u neku vrstu predsoblja 1 do 1.5 četvorna metra prostora a odavde se prolazi u kabinu sa dva reda sjedala između kojih je prolaz. U kabini je 10 sjedala, a poviše kabine kod sredine krila je karlinga za pilota i mehaničara. Kako je poznato, aparat je izvrstan, sa tri motora, radi veće sigurnosti. Njime je upravljao naš najbolji pilot g. Striževski što je najbolji znak koliko se pažnje posvetilo ovoj pruži.“<sup>28</sup>

Avion koji je putovao na liniji Split-Sušak-Zagreb prometovao je utorkom i petkom s polaskom u 11:30, a na liniji Split-Sarajevo-Beograd srijedom i subotom s polaskom u 11:45. Karte koje su se mogle kupiti u Putničkom uredu u Splitu koštale su: 900 dinara do Beograda, 750 dinara do Zagreba

---

25 NOVO DOBA, 48, *Vazdušni saobraćaj Beograd – Split uspostavlja se 15 juna, 27. veljače 1931: 6.*

26 NOVO DOBA, 139, 16. lipnja 1931: 3.

27 NOVO DOBA, 139, 16. lipnja 1931: 3.

28 NOVO DOBA, 139, 16. lipnja 1931: 3.



i 450 dinara do Sušaka i Sarajeva. U cijenu karata bio je uračunat i trošak prijevoza autobusima od Splita do aerodroma u Sinju.<sup>29</sup>

#### 4.3. Izmjene i prestanak avionskog prometa

Već početkom mjeseca kolovoza 1931. godine javljaju se prvi problemi s brojem putnika u avionskom prometu na relaciji Split-Sušak-Zagreb.

„Pošto je avion na pruži Split-Sušak i obratno bio redovno skoro prazan,<sup>30</sup> to je odlučeno da se uvede direktan zračni promet Zagreb-Split. Ta izmjena izvršiće se na ovaj način: avion će odlaziti iz Zagreba direktno u Split, a odatle preko Sarajeva u Beograd. Iz Beograda će avion odlaziti preko Sarajeva u Split, a zatim direktno u Zagreb. Odlazak iz Zagreba u Split biće po novom voznom redu svake srijede i subote u 8 sati u jutro, a stizaće u Split u 9:30 sati, u Beograd u 11 sati. Na ovaj način veza između Zagreba i Splita biće skraćena za puna dva sata vožnje.“<sup>31</sup>

Osim izmjena u voznom redu, značajne su bile i promjene u cijenama karata za pojedine relacije koje su postale znatno povoljnije. „Dosada je cijena puta od Splita do Zagreba i obratno iznosila 750 dinara, dok odsada iznosi samo 400 dinara, tako da je jeftinija od II. razreda brzog voza, za koji se plaća 411.50 dinara. Tarifa Split–Sarajevo iznosi od sada također samo 400 dinara, a Split-Beograd samo 700, tako da je i na pruži Split-Beograd tarifa jeftinija nego li u II. razredu brzog voza, u kojem cijena vozne karte iznosi 730 dinara.“<sup>32</sup> Ovim izmjenama i u voznom redu i u cijenama pojedinih letova nastojalo se privući čim više putnika na svim od navedenih letova.

Prva sezona zračnog prometa između Splita i unutrašnjosti Jugoslavije završila je 12. rujna 1931. godine. Kako prenosi *Novo doba*, sezona je prema riječima Društva za vazduhoplovni saobraćaj bila uspješna, a razlog tome i jesu promjene u cijenama karata i znatnog skraćanja u vremenu trajanja samih letova. Kao i u slučaju mnogih drugih novonastalih prometnih sredstava, ljudi su ispočetka bili skeptični, pa i u tome možemo pronaći jedan od razloga početnih neuspjeha ove zračne linije, no zbog „izostanka“ zrakoplovnih nesreća na ovim prostorima, strah se zasigurno počeo smanjivati pa su i putnici radije sjedali u zrakoplov. Što se tiče samog aerodroma u Sinju, pilot Striževski tvrdio je da je aerodrom u Sinju na prostoru čitave države najpogodniji za slijetanje i uzlijetanje zbog toga što je ravan i čist. Naglasio je također da po svoj prilici i u sljedećoj sezoni letova, koja bi trebala započeti već u rano proljeće sljedeće godine, aerodrom za Split ostaje na istom mjestu, na Piketetu u Sinju.<sup>33</sup>

## 5. 1932./1933. - GODINE KRIZE I STAGNACIJE

Godine 1931., kada je Split napokon postao zrakoplovnom vezom povezan sa Beogradom i Zagrebom, mreža zrakoplovnih linija kojima je upravljalo Društvo za vazduhoplovni saobraćaj Aeroput iznosila je 2.332 kilometra. Ipak, kroz prve četiri godine koliko je Aeroput tada postojao, porast broja prevezenih putnika i robe nije bio ujednačen i u očekivanim razmjerima s povećanjem broja

29 NOVO DOBA, 139, 16. lipnja 1931: 3.

30 Glavni razlog tome što je avion bio „redovno skoro prazan“ treba prije svega tražiti u strahu i skeptičnosti ljudi prema avionskom prijevozu, a tek onda u cijeni samoga prijevoza.

31 NOVO DOBA, 179, *Direktna avijatička veza Zagreb-Split*, 3. kolovoza 1931: 6.

32 NOVO DOBA, 184, *Važne izmjene u avijonskom saobraćaju*, 8. kolovoza 1931: 5.

33 NOVO DOBA, 213, *Danas prestaje sezona vazduhoplovnog saobraćaja*, 12. rujna 1931: 5.

i dužine linija.<sup>34</sup> Zrakoplovni promet još uvijek nije bio dovoljno popularan u zemlji, međunarodni turizam bio je tada još u povojima, a poslovni ljudi, na koje se računalo kao potencijalne korisnike zrakoplova, zbog globalne ekonomske krize koja je započela još 1929. godine morali su ipak birati jeftinija prijevozna sredstva.

Utjecaj velike ekonomske krize odrazio se na rad Aeroputa, a samim time i na civilno zrakoplovstvo u srednjoj Dalmaciji. Naime, 1932. godine ukinute su sve do tada redovne zrakoplovne linije Aeroputa, izuzev one Beč-Beograd-Solun. Ovime je bio na određeno vrijeme obustavljen zrakoplovni promet između Splita i ostatka Jugoslavije. Jedna od posljedica obustave zrakoplovnog prometa u srednjoj Dalmaciji bilo je i zamiranje rada lokalnog Aerokluba u Splitu. Naime, uobičajeno je bilo da se nekoliko desetaka puta godišnje organiziraju različite tribine i predavanja vezana uz zrakoplove i zrakoplovstvo (upotreba zrakoplova u civilne i vojne svrhe), a sva događanja bila bi popraćena u lokalnim novinama. Nažalost, kroz 1932. i 1933. godinu takva se događanja se ne spominju.

## 6. PONOVI PROCVAT ZRAKOPLOVSTVA U SREDNJOJ DALMACIJI

Nakon dvije godine potpunog zastoja u zrakoplovnim aktivnostima, godina 1934. naznačila je novo buđenje. Ovaj ponovni procvat interesa za zrakoplovstvo bio je ponajprije potaknut od strane mjesnog aerokluba čija se aktivnost ponovno mogla osjetiti. Već 14. siječnja 1934. sastao se na svoju godišnju skupštinu Oblasni Aeroklub, koji je ujedno vršio i funkciju mjesnog odbora. U raspravi koja se razvila na skupštini do riječi je došao dr. Josip Jablanović koji je istaknuo kako je njihovo društvo prezasićeno djelovanjem različitih udruga, pa bi stoga bilo korisno da dođe do što tješnje suradnje između Jadranske straže i Aerokluba. Istaknuto je također da bi zrakoplovstvu trebalo pridavati onoliko pažnje koliko mu se pridaje u razvijenijim zemljama, te bi na taj način obični ljudi lakše i uvidjeli važnost ove vrste prometa.<sup>35</sup>

Kako bi se sve ovo (ali i više od toga) uspjelo ostvariti bilo je potrebno ponovno izabrati rukovodstvo Aerokluba, konstituirati sekcije i osnovati pomladak. Za predsjednika Mjesnog odbora izabran je inž. Žarko Dešković, potpredsjednici su bili dr. Marin Ivić i Marko Mikulić, tajnik dr. Vjenceslav Celigoj, blagajnik Jaki Gattin, a za predsjednika nadzornog odbora izabran je inž. Ivan Ivačić. U upravni Oblasni odbor birani su predsjednik dr. Josip Jablanović, potpredsjednici inž. Mihovil Kargotić i Edgar Vašić, tajnik Dušan Dukić a blagajnik Branko Novaković. Naposljetku, prema pravilima društva konstituirane su: propagandna, tehnička, sportska i financijska sekcija.<sup>36</sup>

Kada su sva mjesta u odborima bila izabrana, krenula je rasprava o propagandi i promicanju interesa za Aeroklub u Splitu. Jerko Čulić, direktor „Putnika“, govorio je o potrebi uspostavljanja jadranske avionske pruge između Sušaka, Splita i Dubrovnika i predložio da se za to zauzme Dušan Dukić na skupštini Aerokluba u Zagrebu, koja se trebala održati 28. siječnja 1934. Obrazložio je zatim potrebu uspostavljanja ove vrste zrakoplovne veze u kojoj vidi najbolju propagandu za turizam i zrakoplovstvo, kao i za prestiž pomorskog zrakoplovstva na Jadranu. Smatrao je također, ako nije moguće ovu vrste veze uspostaviti ove godine, neka se isto obavi sljedeće, ali onda neka barem uspostave ukinutu avionsku vezu Beograd-Sarajevo-Split-Zagreb.<sup>37</sup>

---

34 Prema statističkoj tablici koja se nalazi u knjizi *40 godina vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, između 1928. i 1931. godine, u avionima *Aeroputa* prevezeno je 7068 putnika, a težina tereta bila je 85 tona. (B. KRSTIĆ 1967: 20.)

35 NOVO DOBA, 12, *Skupština Oblasnog odbora Aerokluba*, 15. siječnja 1934: 5.

36 NOVO DOBA, 18, *Konstituirajuća skupština Aerokluba*, 22. siječnja 1934: 6.

37 NOVO DOBA, 18, *Konstituirajuća skupština Aerokluba*, 22. siječnja 1934: 6.

### 6.1. Prvi pokušaji uspostavljanja zrakoplovne veze sa Čehoslovačkom

Dana 21. veljače 1934. godine u novinama *Novo Doba* izašao je prvi članak koji govori o uspostavi zrakoplovne veze između Splita i Čehoslovačke.

„Dokora će, prema novinskim vijestima, biti opet otvorena avijonska služba s inozemstvom, a od velike bi važnosti za naš turizam na Jadranu bila kod toga vazдушna linija Bratislava-Zagreb-Sušak-Split. Ta je linija do Sušaka bila već uvedena prošle godine i imala je neobičan uspjeh, ali aerodrom na Sušaku je veoma nepogodan i start je avijona često spojen sa znatnom opasnošću. Sada praška dnevna štampa javlja da je Aerolinija zatražila od ministarstva za javne radove da se za tu liniju nabave aeroplani tzv. amfibiji koji mogu da startuju i da se spuštaju i na aerodromima i na moru. U Sušaku bi se spustili na moru. Budući se u Čehoslovačkoj takvi strojevi ne proizvode, namjerava ministarstvo za javne radove da kupi dva engleska avijona, a da se pojedini sastavni dijelovi proizvode u zemlji. Ta je stvar u početnom stadiju rješavanja, ali postoji opravdana nada da će proljetne sezone doći do povoljnog rješenja. Ova linija bi se tada, naravno, imala da produlji do Splita. Zadnji pokušaj vazdušne linije sa Splitom nije uspijevaao jer je aerodrom bio u Sinju, što je nezgodno za putnike koji traže brz saobraćaj. Kada spuštanje, odnosno dizanje bude u samom Splitu, sigurno je da će linija prosperirati.“<sup>38</sup>

### 6.2. Pitanje gradnje aerodroma u neposrednoj blizini Splita

Jedno od glavnih i najčešće postavljanih pitanja u razdoblju između 1934. i 1935. godine bilo je pitanje izgradnje aerodroma u neposrednoj blizini Splita. Naime, brojni novinari, ali i visoko rangirani činovnici i djelatnici Aerokluba u Splitu kao glavni razlog nepostojanja zrakoplovnih veza između Splita i unutrašnjosti države i inozemstva navodili su upravo nepostojanje aerodroma u neposrednoj blizini Splita, „...jer je aerodrom bio u Sinju, što je nezgodno za putnike koji traže brz saobraćaj.“<sup>39</sup> U brojnim raspravama i tekstovima koji se objavljuju u tadašnjim dnevnim novinama *Novo doba* i *Jadranski dnevnik* javlja se više prijedloga za potencijalno mjesto izgradnje budućeg splitskog aerodroma: Stobreč, Poljud, Solinsko blato, Trogirsko blato, „Ex-Ribnjak“ u Trogiru, zemljište između Kaštel Novog i Divulja i slično.

Kao jedna od najbolje obrazloženih studija, o mjestu izgradnje splitskog zračnog pristaništa ističe se studija kapetana korvete pilota lovca Julijana S. Saksa. On je u svojem tekstu, objavljenom u novinama *Novo doba* 4. kolovoza 1934., istaknuo područje trogirskog blata kao najpogodnije za izgradnju budućeg splitskog aerodroma. Istaknuo je da su prirodni preduvjeti za aerodrom na tom području prilično dobri, da je područje dobro zaštićeno od naleta bure i tramontane, da je more je na tom području dosta plitko pa se aerodrom po mogućnosti može i dodatno proširiti prema jugu, a plitkoća mora daje i dobru bazu za izgradnju hidroporta. Kao jedini nedostatak ove lokacije istaknuo je udaljenost od Splita, ali također dodao kako 40 minuta vožnje autobusom ravnom i dobrom cestom nije pretjerano vrijeme.<sup>40</sup>

Glavnu riječ kada se radilo o ponovnoj uspostavi zračnog prometa i gradnji splitskog aerodroma imala je skupština Oblasnog odbora Aerokluba koja se sastala 2. ožujka 1935. u vijećnici Direkcije pomorskog prometa u Splitu. Na ovom sastanku inž. Matulović najprije je podnio vrlo opširan izvještaj o radu Oblasnog odbora na podizanju aerodroma.

38 NOVO DOBA, 44, *Za vazdušni saobraćaj sa Čehoslovačkom*, 21. veljače 1934: 5.

39 NOVO DOBA, 44, *Za vazdušni saobraćaj sa Čehoslovačkom*, 21. veljače 1934: 5.

40 NOVO DOBA, 182, *Gdje da se izgradi splitsko zračno pristanište*, 4. kolovoza 1934: 11.

Matulović je naglasio kako je glavno pitanje bilo nalaženje za ovu svrhu pogodnog terena, a kojim oskudijeva čitava okolica Splita. Na raspolaganju su imali njih nekoliko: između Trogira i Divulja, Dugopolja i Klisa, na Poljudu, u Strožancu itd., no nijedno nije ispunjavalo sve njihove zahtjeve. Nakon detaljnih izviđanja, odbor se ipak odlučio za teren kod Divulja, jer je od svih, makar nesavršen, najbolje ispunjavao želje i ciljeve budućeg aerodroma. Kako je taj teren na močvarnom prostoru, za njegovo podizanje i nasipanje po kvadratnom metru bi se trebalo potrošiti oko 15 dinara, što bi ukupni trošak otkupa i uređivanja terena doveo na 2.000.000 dinara. Nakon što je ovaj izvještaj pročitao, bilo je vrijeme za raspravu. Sondermayer je istaknuo važnost podizanja aerodroma kod Splita. Rekao je da njegova izgradnja nije samo velika dobit za Split nego i za čitav Jadran, ali i za Hrvatsku koja bi time dobila jednu izuzetno važnu stanicu, a čija je potreba već odavno istaknuta. Kazao je također da bi se aerodrom sigurno kroz kratko vrijeme potpuno isplatio, jer bi pružio brze veze sa unutrašnjošću, a tim bi se i priliv turista u srednju Dalmaciju znatno povećao.

„Potvrđujući stanovište g. Sondermayera, ban g. dr. Jablanović kaže, da će za podignuće aerodroma uložiti sve snage, a za potporu pozvaće sve naše patriotske organizacije i društva, budući izgradnja aerodroma tangira naše kulturne, nacionalne, društvene, ekonomske i političke interese...Imajući u vidu sve navedeno, od važnosti brzine prometnih komunikacija, pa do uloge istih u razvitku turizma na Jadranu, skupština je konstatala da je izgradnju aerodroma u blizini Splita neophodno potrebna i da je to jedan od njezinih najvažnijih zadataka, pa će u tu svrhu poduzeti sve potrebno za ostvarenje istog.“<sup>41</sup>

Bilo je također i onih koji su smatrali da se splitski aerodrom mora vratiti na svoje staro mjesto, u Sinj, na Vidićev piket.

„Kako je poznato, tzv. Vidićev piket ili bolje sinjski aerodrom je jedan od najvećih. On može da primi najveći broj aviona. Dug je oko 2 kilometra, a širok oko 800 metara. Po svojoj prostornosti i idealnom položaju Vidićev piket je kao stvoren za aerodrom. Mislim za aerodrom na koji će se spuštati i sa koga će startovati aeroplani koji vrše kontinentalnu službu. Najveći prigovor koji se sa izvjesnih strana upućuje protiv sinjskog aerodroma je udaljenost iz Splita. Ta udaljenost je zapravo 40 minuta automobilske vožnje. Svi aerodromi u našoj državi udaljeni su najmanje jedan sat vožnje od centra. Tako je onaj u Borongaju kraj Zagreba udaljen od Zagreba tačno jedan sat. Beogradski aerodrom na Bežaniji kraj Zemuna isto tako udaljen je jedan sat od Beograda. Tako isto i ljubljanski. Berlinski aerodrom udaljen je 40 minuta vožnje ekspresnog vlaka. I ta udaljenost ni najmanje ne smeta ni putnicima ni društvima koja vrše zračni saobraćaj. Zašto se to ne bi moglo izvesti i u Sinju i tako Vidićev piket pretvoriti u splitski aerodrom? Mislim da ovome ne bi ništa moglo stajati na putu. Jedno da naglasim: sinjski aerodrom ne treba da bude trajan... Pred očima treba imati samo jedno da je Splitu i Dalmaciji potrebna zračna veza. Tu zračnu vezu treba čim prije uspostaviti, ali ne kroz godinu, dvije pa i tri. U interesu Dalmacije, njene privrede a i njenog prestiža treba sa time odmah započeti. Kasnije, kada to finansijske mogućnosti dopuste i kada se sagradi aerodrom u neposrednoj blizini Splita, zračni saobraćaj neka se prekine sa Sinjom, ali dok se to ne ostvari neka se uspostavi preko Sinja.“<sup>42</sup>

---

41 NOVO DOBA, 53, *Za uspostavu zračnog saobraćaja na Jadranu*, 4. ožujka 1935: 6.

42 JADRANSKI DNEVNIK, 141, *Za splitski aerodrom u Sinju*, 18. lipnja 1935: 5.

### 6.3. Osnivanje podmlatka Aerokluba

Još jedan od trenutaka koji je dao novi polet u radu Aerokluba zasigurno je bio i osnivanje „podmlatka Aerokluba“. Kako nas izvještava *Novo doba* 26. siječnja 1935. godine, odlukom tadašnjeg ministra prosvjete iz 15. prosinca 1934. odobrena su pravila podmlatka Aerokluba za sve srednje i srednje stručne škole u kojima se bude osnovalo ovakvo učeničko društvo. Ovom odlukom je ostvarena želja Aerokluba da se i srednjoškolicima omogući aktivnije sudjelovanje u razvoju i širenju pokreta. Rad s podmlatkom trebao je dati novi polet. Osnivanje podmlatka postavljeno je kao jedan od najvažnijih zadataka ovdašnjeg Oblasnog odbora i svih mjesnih odbora na njegovom području za 1935. godinu. Prema pravilima podmlatka Aerokluba, podmladak se smatrao ogrankom mjesnog odbora kluba s kojim je bio u neposrednoj vezi, a ta veza se ogledala prije svega u nastavi zrakoplovstva, čiji je cilj bio razvijanje osjećaja povezanosti između zrakoplovstva i školskog podmlatka. Posebno sastavljeni odbor pripremao je plan i program rada podmlatka u stručnim i srednjim školama, a sve u suradnji s lokalnim vlastima te ministarstvom prosvjete. Program rada bi obuhvaćao predavanja o zrakoplovstvu i ekskurzije na aerodrome, a prilikom aeromitinga ili dolaska zrakoplova obuhvaćao bi stručna objašnjenja i tumačenje o konstrukciji zrakoplova na licu mjesta. Još jedan od ciljeva ove organizacije bio je ostvarivanje tečajeva u zrakoplovnom modelarstvu i jedriličarstvu. Za tu svrhu osnovan je i poseban odbor koji je za cilj imao spremiti sve potrebno za ostvarenje prvog tečaja za izradu zrakoplovnih modela.<sup>43</sup>

Prvi ovakav tečaj modelarstva u Splitu je održan 2. ožujka 1935. godine u prostorijama Srednje tehničke škole. Svrha ovakvih modelarskih tečajeva, organiziranih za podmladak Aerokluba, bila je pobuditi zanimanje za zrakoplovstvo, izgradnju školskih modela raznih zračnih letjelica i upoznavanje svih mogućih tipova zrakoplova, kako bi jednom i oni postali tvorci zrakoplova.<sup>44</sup>

## 7. AEROMITING U SINJU - PRVI AEROMITING U PRIMORSKOJ BANOVINI

Već sredinom lipnja 1935. godina na sjednicama Oblasnog odbora Aerokluba u Splitu počelo se ozbiljnije razgovarati o nadolazećem aeromitingu u Sinju koji se trebao održati 18. kolovoza 1935., isti dan kada i Sinjska alka. Na toj sjednici Oblasnog odbora izabrano je posebno povjerenstvo, sastavljeno od članova Aerokluba iz Splita i Sinja, koje je imalo za cilj da sve predradnje budu čim prije privedene kraju. Tada je bilo najavljeno da će na aeromitingu sudjelovati velik broj vojnih aviona, svi avioni koje posjeduju Aeroklubovi diljem države te avioni engleskih i čehoslovačkih aeroklubova.<sup>45</sup>

Budući da se sam događaj počeo približavati, u dnevnim novinama je počelo izlaziti sve više obavijesti o samom događaju, a posebice u vidu pojedinosti koje bi mogle zanimati gledatelje. Aeroklub je nastojao omogućiti da ovu avionsku priredbu posjeti što veći broj ljudi, pa je odredio cijene ulaznice za sjedenje 5 dinara, za stajanje 2 dinara, dok je za seljake, vojnike, đake i djecu ulaz bio besplatan. Prijevoz do Sinjskog aerodroma također je bio organiziran autobusom i vlakom, uz vrlo povoljnu cijenu. Cijena autobusa Split-Sinj-Split po osobi je iznosila 30 dinara, a cijena karte vlakom, na istoj relaciji, bila je 50% niža nego obično.<sup>46</sup>

43 NOVO DOBA, 22, *Osnivanje podmlatka Aero-kluba*, 26. siječnja 1935: 6.

44 NOVO DOBA, 53, *Za uspostavu zračnog saobraćaja na Jadranu*, 4. ožujka 1935: 6.

45 JADRANSKI DNEVNIK, 137, *Pripreme za prvi aeromiting u našoj Banovini*, 13. lipnja 1935: 5.

46 NOVO DOBA, 191, *Aero-meeting i Alka u Sinju*, 16. kolovoza 1935: 6.

Ovako je trebao izgledati program samog mitinga:

„1. Avijatički pozdrav iz vazduha Splitu i Sinju u 8 sati. 2. Ratna eskadrila izvodi razna prestrojavanja u vazduhu i defile - u ovoj tački učestvovat će od 7-12 ratnih dvosjeda. Prestrojavana koja će biti izvedena, zanijeće gledaoce, tako da ni sunce ni kiša ne može primorati oko da svrati pažnju od ovih ratnih kolosa. Defile koji izvodi avijacija je precizniji i za oko prijatniji nego najelitnije konjice. 3. Napad iz vazduha na naseljei njegova obrana. - Ovo je najinteresantnija tačka programa; ista ratna eskadrila odmah po izvođenju defilea počće s napadom na improvizirano naselje koje će biti podignuto na protivnom kraju aerodroma od publike... Prasad teških bombi iz aeroplana na naselje, koje se pod ovim ruši i gori, ubrzana paljba topova i groktanje mitraljeza na napadače, sve to ostavlja na gledaoce duboki utisak, sa čime se dobiva približna slika pravog vazdušnog napada. 4. Utakmica u brzinisportskih aeroplana Sinj-Split-Sinj sa obaveznim bacanjem izvještaja kod kupališta Bačvice u Splitu. U ovoj utakmici učestvuju civilni aeroplani koji će se takmičiti za nagradni pehar Bana Primorske banovine, a koji će dobiti onaj aeroplan koji postigne najbolje vrijeme. 5. Lov na baloneizvode vojni aeroplani. Aeroplani koji učestvuju u ovoj tački najprije puste u zrak balone nakon čega se udaljuju i u brzom letu precizno elisom razbijaju jedan po jedan balon. 6. Povratak takmičara sportskih aeroplana. 7. Spuštanje sa ugašenim motorom u određeni krug. Tko nije letio aeroplanom taj ne može sebi da predstavi koliko je ugodan šum motora u zraku i kako je težak osjećaj kada se motor prekida, ma u kojoj se visini nalazili a da i ne govorimo o potpunom prestanku rada motora. Izvođenje ove tačke impresionira i zanosi gledaoce strahom da ih odmah prenese u veselo osjećanje kada pilot aterira tačno u određeni krug.8. Vazdušne akrobacije. - Ovu tačku, koja je još uvijek u avijatičkom programu najinteresantnija, najsmjelija i uvijek suviše malo izvedena za gledaoce, izvodiće vjerojatno naš as, pobjednik Alpa, major Šintić, na svojoj srebrenoj ptici, koja leti brzinom od 400 km na sat, a to je avion Hawker «Fury» sa Rolls-Royce motorom, i snagom od 450 konja. Publika će da gleda razne akrobacije, tonoc, ranversmane, lupinge itd. koje će tumačiti zvučnikom jedan član sportske komisije. U istim vještinama ili «smrtonosnoj igri» natjecat će se naši mladi asovi gg. kap. Djal i poručnik Bjelanović, koji opasno ugrožavaju prvenstvo u akrobacijama našeg simpatičnom Siščaninu majoru Šintiću.9. Grupno skakanje s padobranima - Iz putničkog aeroplana *Aeroputa* i jednog klubskog aviona biće izbačene «lutke-čovjek» sa padobranima a istodobno će skočiti sa padobranima naša dva rezervna oficira avijatičara koji su se dobrovoljno javili. Jedno od lutaka će imati pokvaren padobran da bi publika mogla vidjeti kako je strašno kada čovjek pada bez padobrana odnosno kada se isti ne otvori.10. Tačka iznenađenja. 11. Vazdušna krštenjai letenje publike na aeroplanima Aerokluba i putničkim Aeroputa. Krštenje stoji 5 dinara. Za jedan let iznad Sinja u putničkom aeroplanu plaćće članovi Kluba 35 dinara, dok *nečlanovi* 40 dinara, a u aeroplanima klubskim sportskim po osobi 50 dinara. 12. Vazdušna besplatna lutrija biće u svakom pogledu bogata, te će mnogi posjetioci meetinga po povratku kući pored lijepo provedenog dana, biti još na dobitku.»<sup>47</sup>

Na kraju, nakon više mjeseci priprema, 18. kolovoza 1935. godine u Sinju se odvio dugo očekivani aeromiting. Pred više od 10.000 gledatelja izvedene su brojne uspješne sportske utakmice i akrobacije. Već od ranog jutra iz Splita su pristizale rijeke ljudi koje su na aerodrom bile dovezene automobilima, autobusima i vlakom. Osim ove velike mase svijeta, na aerodrom došli su i visoki uzvanici: ban g. Jablanović, komandant mjesta general Varjačić, načelnik g. Kargotić, izaslanik kralja g. Hasel i mnogi drugi. Izvođenje programa počelo je oko 11 sati kada je 7 jednoplošnika tipa Bregue počelo sa prestrojavanjem u zraku, defilirajući pred publikom u raznovrsnim stilovima. Zatim su isti

47 NOVO DOBA, 182, *Avijatička priredba u Sinju*, 6. kolovoza 1935: 6.



zrakoplovi izveli iz velike visine zračni napad na improvizirano naselje, a gledatelje je najviše zadržala razorna snaga njihova djelovanja. Kroz ovo vrijeme avion firme «Bata» i avion «Sarajevo» natjecali su se u brzini na udaljenosti od 13 kilometara. Oba su aviona u kratkom vremenu završila zadanu rutu. Avion pilota g. Dušana Sofila «Sarajevo» pobijedio je s vremenom od 4 minute i 39 sekundi, a avion firme «Bata» završio je utrku s vremenom 4 minute i 44 sekunde. Pobjednik u ovoj utrci za nagradu je dobio pehar, financiran od strane bana Jablanovića, a pilot pobjednik g. Sofil dobio za poklon kutiju za cigarete. Na samome kraju glavnog dijela programa dva aviona tipa Frizir kružila su zrakom izvodeći zrakoplovne vratolomije i akrobatske loopinge i virage, a više puta su se spuštali s ugašenim motorom, što su gledatelji pratili s posebnim uzbuđenjem. S ovim je bio gotov glavni dio programa, pa se pristupilo letenju publike. Najprije je u zrakoplov „Sarajevo“ sjeo ban Jablanović, a zatim i ostala publika.

Ipak, komentari nisu bili tako pozitivni. „Kao što se može primijetiti, program je bio dosta skromniji nego li je bilo najavljeno. Publika je zbog toga bila vrlo nezadovoljna, a Aeroklub nije ovim potezom napravio sebi dobru reklamu.“<sup>48</sup>

## 8. ZRAČNI PROMET U SREDNJOJ DALMACIJI OD 1936. DO 1941. GODINE

U Split su kod Vilsonove obale 18. rujna 1935. godine amfibijom doletjeli predstavnik čehoslovačkog zrakoplovnog društva g. Stočesa i šef civilnog zrakoplovstva u komandi jugoslavenske vojske i šef Aeroputa u Sušaku. Svrha ovog putovanja bila je proba jadranske linije između Sušaka-Splita i Dubrovnika koja se trebala otvoriti sljedeće godine. Naime, jadranska linija bi bila samo dio veće linije čija je primarna svrha bila povezivanje Praga sa Splitom i Dubrovnikom, a zbog toga u amfibiji i je bio predstavnik čehoslovačkog zrakoplovnog društva. Budući da je let ove amfibije od Sušaka preko Splita i Hvara do Dubrovnika i natrag u Split bio uspješan, pitanje organizacije linije bilo je praktički već riješeno, jedino što se još trebalo ustvrditi su mjesta gdje će amfibija pristajati i točan vozni red.<sup>49</sup>

Amfibija koja će voziti na ovoj zračnoj pruži je engleskog tipa sa dva motora po 360 konjskih snaga. To je bio najmoderniji tip amfibije marke „Saro-Cloude“. Trup je bio građen u Engleskoj, motori u Čehoslovačkoj, a marka je bila „Walter“. Brzina aviona iznosila je maksimalno 190 kilometara na sat, a prosječno se vozilo oko 150 kilometara na sat. Cijena jedne ovakve amfibije bila je 1,800.000 dinara. Iznutra je raspolagala sa 6 putničkih mjesta i mjestima za radio telegrafista i pilote.<sup>50</sup>

Početak siječnja 1936. godine, tajnik splitskog Aerokluba boravio je u Beogradu gdje se sastao s vodstvom Aeroputa, tvrtke koja je vršila zračni promet u Kraljevini Jugoslaviji. Od vodstva Aeroputa je dobio priopćenje da postoje dvije trećine izgleda da će se obnoviti stara zračna veza Beograd-Sarajevo-Sinj. Obnovom ove veze, Split bi u istoj godini dobio dvije zračne veze: prvu s unutrašnjošću Jugoslavije (Beograd, Sarajevo) i drugu s gradovima na Jadranu (Sušak-Split-Dubrovnik).<sup>51</sup>

U travnju 1936. godine započeli su i radovi u Splitskoj luci (današnja Matejuška) gdje se trebalo podignuti pristanište za amfibije, a prema dogovorenim rokovima, radovi su trebali biti završeni 20.

48 NOVO DOBA, 193, *Aeromeeting u Sinju*, 19. kolovoza 1934: 4.

49 NOVO DOBA, 218, *Jadranska vazduhoplovna linija*, 18. rujna 1935: 3.

50 NOVO DOBA, 220, *Okolnosti uspostave zračnog saobraćaja na Primorju*, 20. rujna 1935: 6.

51 JADRANSKI DNEVNIK, 18, *Zračna veza Splita sa zaledem*, 23. siječnja 1936: 5.



svibnja, dok je sam promet mogao biti pušten već 1. lipnja iste godine.<sup>52</sup> Međutim, kako to obično biva, radovi su kasnili, pa se stanična zgrada<sup>53</sup> za amfibiju počela izrađivati tek 20. lipnja.<sup>54</sup> Ipak, unatoč tome što stanična zgrada nije bila izgrađena, promet je morao započeti, pa je avion koji bi dolazio u Split, „noćio“ u vojnoj bazi u Divuljama.

Dana 3. lipnja 1936. godine obavljen je prvi pokusni let na pruzi Sušak-Split-Dubrovnik. Budući da u Dubrovniku još nije bila izgrađena kvalitetna stanica za pristanak amfibije, linija se 1936. ograničila na promet između Splita i Sušaka. Ova linija bila je od iznimne važnosti za Split jer je na ovaj način grad bio indirektnim linijama povezan sa Beogradom, Zagrebom, Bratislavom i Pragom.<sup>55</sup> Redovna linija između Splita i Sušaka trebala je biti uspostavljena 8. lipnja, no zbog tehničkih problema ona je uspostavljena tek 13. lipnja.

Cijena avionske karte između Splita i Sušaka bila je 380 dinara, karta između Splita i Zagreba koštala je 620 dinara, a cijena karte između Splita i Praga bila je 1600 dinara. Na ovaj način, nakon višegodišnjih pokušaja, Split je dobio svoju poveznicu s Europom, a suradnja između jugoslavenskog Aeroputa i čehoslovačke zračne kompanije tada je postala još čvršća. *Novo doba* nam donosi kako čehoslovačke terme Karlovy Vary, Marijine Lazi i dr. za svoje posjetitelje nude popust za avionske karte od 50 do 70 posto, čime je ostvaren i dodatni poticaj putnicima da putuju na ovoj avionskoj pruzi. Otvaranje ove pruge trebalo je pomoći i Česima da na što jednostavniji način dođu na našu obalu, čime se pomagalo i u turističkoj promidžbi Splita i Dalmacije.<sup>56</sup>

Međutim, kao i nekoliko godina ranije prilikom uspostave linije između Splita, Zagreba i Beograda, niti ova linija nije ostvarivala onoliki broj putnika koliko se od nje očekivalo. Novine *Jadranski dnevnik* pišu kako na svakom letu bude barem po jedan putnik u avionu<sup>57</sup>, ali da frekvencija putnika nije zadovoljavajuća. Oni su smatrali da je najveći problem u tome što Split nije direktno povezan sa Zagrebom, Bratislavom i Pragom, već posredno preko Sušaka. Na ovaj način, osim što je vrijeme letenja produženo, skuplja je i avionska karta. Problem bi bio riješen izgradnjom aerodroma u Splitu, ali kako su i sami svjesni velikih troškova izgradnje, znali su da to neće doskora biti moguće.<sup>58</sup>

Promet između Splita i Sušaka 1937. godine trebao je biti obogaćen produženjem linije do Dubrovnika, no vodstvo Aeroputa nije se s time složilo. Naime, njihova je namjera bila samo povezati Beograd sa Dubrovnikom dok o Splitu nije bilo niti govora, pa je jedino što je preostalo čekati odgovor Čehoslovačke zrakoplovne kompanije o ponovnoj uspostavi linije od prošle sezone. Međutim, za Split je i tu uslijedio novi šok, jer je čehoslovačka zrakoplovna kompanija raskinula je stari ugovor s Aeroputom. Razlog je bila cijena goriva, koja je za Čehoslovake bila previsoka. Naime, kako oni navode, cijena litre benzina u Čehoslovačkoj je 3,35 češke kruna, a u Jugoslaviji 9,35 čeških kruna, što ako preračunamo u troškove leta dovodi do toga da je kilometar leta u Čehoslovačkoj 4 češke kruna, a u Jugoslaviji 12 čeških kruna. Na ovaj je način ponovno ukinuta zrakoplovna veza Splita sa zaleđem, ali i s gradovima na obali, a ponovno će biti uspostavljena tek za dvije godine.<sup>59</sup>

52 JADRANSKI DNEVNIK, 100, *Izbor budućeg aerodroma Splita*, 29. travnja 1936: 6.

53 Stanična zgrada za amfibiju je prostor izgrađen uz samu obalu gdje će amfibija pristati da ne bi bila „pod vedrim nebom“.

54 *Jadranski dnevnik*, 142, *Izgradnja stanične zgrade za amfibiju*, 20. lipnja 1936: 6.

55 NOVO DOBA, 128, *Zračni saobraćaj Split-Sušak (amfibija)*, 3. lipnja 1936: 6.

56 NOVO DOBA, 131, *Redovni zračni saobraćaj Split-Zagreb-Prag*, 6. lipnja 1936: 6.

57 Paradoks je u tome što u amfibiju može stati maksimalno 6 putnika, pa unatoč tome što avion prevozi samo 2 putnika praktički je jedna trećina aviona zauzeta.

58 *Jadranski dnevnik*, 157, *Amfibija redovito leti*, 8. srpnja 1936: 5.

59 NOVO DOBA, 59, *Split bez avionske veze*, 11. ožujka 1937: 5.

Početak 1939. godine ponovno se otvorilo pitanje uspostave zračne veze između Splita i ostatka Jugoslavije.

„Nerazumljivo je stalno zapostavljanje Splita u zračnom prometu. Dok su Sušak i Dubrovnik relativno dobro spojeni sa zaleđem, veza Splita s ostalim avionskim prugama nije nažalost uspostavljena pored svih molbi i protesta. Ovo zapostavljanje Splita kao geografskog središta Dalmacije i značajne turističke stanice ne može se ničim opravdati. Nikako ne može biti ozbiljna smetnja uspostavljanju zračnog prometa sa Splitom nedostatak aerodroma, jer taj nedostatak može biti lako i brzo uklonjen. Preklani, kada je trebalo ostvariti longitudinalnu zračnu prugu, u Splitu se je ipak pokazala dobra volja za gradnju hidroaerporta, pa bi isto tako bilo riješeno i pitanje aerodroma, ali samo u slučaju da kad bi Split dobio zračnu vezu sa zaleđem, a ne duž obale.“<sup>60</sup>

Ipak, 16. ožujka 1939. godine Aeroput je pristao povezati Split s ostatkom Jugoslavije, a budući da još nije postojao aerodrom u Splitu, koristio se aerodrom u Sinju.

Raspored putovanja bio je sljedeći: iz Zagreba je avion polazio u 11:55 i dolazio u Sinj u 13:05. Iz Sinja avion je odmah polazio za Dubrovnik, gdje je stizao u 14 sati, a zatim iz Dubrovnika u Beograd gdje je stizao u 16:05. Drugi avion je polazio iz Beograda u 9:50 i stizao u Dubrovnik u 11:35. Iz Dubrovnika je avion polazio za Sinj gdje je stizao u 12:55, a iz Sinja je polazio za Zagreb gdje bi stigao u 14:20. Od velike važnosti je bilo to što su avioni u oba pravca putovali svakodnevno.<sup>61</sup>

Ova avionska veza Splita s ostatkom Jugoslavije iz 1939. godine postojala je sve do kraja postojanja i same Kraljevine Jugoslavije. U uspješnosti ove linije, kao i ostalih linija koje je Aeroput obuhvaćao, govore brojke od 29.076 putnika i 417 tona tereta, koje je Aeroput prevezao 1939. i 1940. godine. Ovakvi rezultati nam svjedoče o tome da je zrakoplovstvo na području Jugoslavije, a time i srednje Dalmacije koja je u našem fokusu, prošlo fazu početništva, te u usporedbi s ondašnjim europskim okvirima, bilo na dobrom putu da se još bolje afirmira u društvo. Nažalost, sezona zrakoplovnih letova 1941. godine nije započela po predviđenom programu. Zbog približavanja ratne opasnosti Jugoslaviji, svi avioni, letaćko i tehničko osoblje Aeroputa mobilizirano je tijekom mjeseca ožujka, formirajući pritom zrakoplovnu jedinicu čija je namjena bila u slučaju rata održavanje veze između Vlade i Vrhovne komande sa štabovima vojske i prijateljskim zemljama.<sup>62</sup>

## 9. ZRAKOPLOVNE AKTIVNOSTI U SREDNJOJ DALMACIJI OD 1936. DO 1941. GODINE

Zanimanje za zrakoplovstvo između 1936. i 1941. godine izuzetno je poraslo među mladim generacijama. Davale su se upute za gradnju modela zrakoplova, ali zbog slabe pomoći od strane mjesnog Aerokluba, veliki broj srednjoškolaca sam je naručivao i čitao stručnu literaturu o zrakoplovstvu i gradnji modela. O tim ograničenim uvjetima u kojima je „omladina Aerokluba“ morala učiti i napredovati u izgradnji modela zrakoplova govori najviše modelarski tečaj koji se odvijao u Splitu početkom 1937. godine.<sup>63</sup>

Svečano otvaranje tečaja obavljeno je 16. siječnja 1937. godine u osnovnoj školi Manuš-Dobri, a otvaranju su prisustvovali predsjednik Aerokluba u Splitu, dr. Josip Jablanović, te ravnatelj i profesori

60 NOVO DOBA, 3, *Pitanje zračnih prometnih veza Splita*, 4. siječnja 1939: 6.

61 NOVO DOBA, 60, *Zračna veza Splita sa Zagrebom i Beogradom*, 17. ožujka 1939: 2.

62 B. KRSTIĆ 1967: 20-23.

63 D. MAROVIĆ 1965: 33.

mjesnih srednjih škola. Tečaj je radi skućenog prostora i nedovoljnih sredstava bio ograničen, a pohađalo ga je svega 50 učenika. Od toga ih je 25 bilo iz klasične gimnazije i 25 iz muške realne gimnazije.<sup>64</sup>

Predavanje o potrebi modelarstva održao je inž. Ante Radmilović, nastavnik avijatičke škole u Divuljama. Samim tečajem je upravljao Mihovil Zangl, dok su nastavnici bili inženjeri iz struke avionskih konstrukcija.

Podmladak Aerokluba u Splitu, koji se duže vremena bavio izgradnjom modela zrakoplova, pokazao je veliki uspjeh i marljivost u tom radu, a njihov trud nije bio uzaludan. Naime, 19. lipnja 1937. godine priredili su na igralištu „Hajduka“ aeromiting srednjoškolaca Splita. Natjecali su se mladi modelari u dvije kategorije: modeli s motorom i zračne jedrilice. Kod „modela s motorom“, na mjestu motora nalazila se nategnuta elastika, s jedne strane pričvršćena na osovinu elise, a s druge strane za rep modela. Okretanjem elise uvija se elastika na jednu stranu, a kasnije otpuštanjem daje potreban broj okretaja elisi koja vuče model naprijed. Natjecalo se 10 modela s motorom. Najbolje vrijeme je postigao model jednoplošnjak i to 10,2 sekunde, a izradio ga je srednjoškolac Stanko Ninčević. Osim prve nagrade u najboljem vremenu, ovaj model proglašen je i najljepšim. Nakon modela s motorima natjecanje se nastavilo sa zračnim jedrilicama. Prva nagrada pripala je jedrilici broj 13 s postignutim vremenom od 4 sekunde, a njezin graditelj je bio Stanko Ninčević, pobjednik iz prve kategorije. Po završetku natjecanja prešlo se dodjeli nagrada pobjednicima.<sup>65</sup>

Od ostalih aktivnosti vezanih uz Aeroklub u Splitu do 1941. godine izdvojiti ćemo još samo dva događaja: preustrojavanje Aerokluba Banovine Hrvatske i osnivanje hidrojedriličarske grupe *Galeb*.

Unutrašnje političke prilike predratne Jugoslavije počevši još od šestosiječanjske diktature pa do stvaranja Primorske i Hrvatske banovine imale su odjeka i u raznim društvenim i sportskim organizacijama pa tako i u splitskom Aeroklubu. Dana 29. studenog 1940. godine održana je sjednica splitskog Oblasnog odbora na kojoj je predsjednik kazao kako je izvršeno novo ustrojstvo Kraljevskog Aerokluba banovine Hrvatske. Dotadašnji Oblasni odbor pretvorio se u Župski Odbor, koji je imao svoje ogranke. Na istoj sjednici je odabrano i novo vodstvo splitskog Aerokluba, a na njegovo čelo je postavljen dr. Ante Starčević. Novi predsjednik je pozvao građane i upozorio ih na ulogu i značenje zrakoplovstva za obranu zemlje ukazujući na nastala teška vremena u svijetu, jer je rat u nekim zemljama Europe već odavno započeo.<sup>66</sup>

Krajem siječnja 1941. godine podmladak splitskog Aerokluba sastao se u zgradi muške građanske škole u Nodilovoj ulici u Splitu u svrhu osnutka hidrojedriličarske grupe. Za ovu vrstu sporta među mladom populacijom Splita vladalo je veliko zanimanje. Naime, na prostoru Jugoslavije je već 1930-ih godina počeo razvitak sportskog jedriličarstva, a tada je i osnovana prva jedriličarska grupa pri tvornici *Ikarus* u današnjoj Srbiji. Osnivačku skupštinu u Splitu sazvao je Ratko Jovanović, a na samoj skupštini, osim budućeg vodstva, prisustvovalo je još i oko 60 zainteresiranih građana. Aklamacijom je prihvaćen naziv *Galeb* za prvu hidrojedriličarsku grupu na prostoru srednje Dalmacije. U zaključcima skupštine istaknuta je nabavka školske jedrilice, gradnja hidrojedrilice dvosjeda, održavanje satova teorije letenja dva puta tjedno i izgradnja hangara u uvali Zenta.<sup>67</sup>

---

64 Interes je bio izuzetno velik za ovaj tečaj o čemu govori i brojka od 700 prijavljenih kandidata.

65 D. MAROVIĆ 1965: 33.

66 NOVO DOBA, 284, *Vijesti iz Aero-kluba*, 30. studenog 1940: 6.

67 NOVO DOBA, 21, *Hidro-jedriličari u Splitu*, 22. siječnja 1941: 6.

Potkraj veljače 1941. godine, hidrojedriličarska grupa *Galeb* priredila je u hotelu *Park* na Bačvicama u Splitu svoj prvi vrlo uspješni ples sa biranim programom.<sup>68</sup>

## 10. ZAKLJUČAK

Na prostoru srednje Dalmacije u razdoblju između dva svjetska rata javljaju se brojne skupine zaljubljenika u zrakoplovstvo: zrakoplovno društvo Aeroklub Split, podmladak Aerokluba, modelarske sekcije Aerokluba, ali i grupacije ljudi vezanih uz profesionalno civilno i vojno zrakoplovstvo.

Kao početni trenutak bržeg razvoja zrakoplovstva u srednjoj Dalmaciji zasigurno treba uzeti trenutak osnivanja ogranka centralnog Aerokluba u Splitu, 27. ožujka 1927. godine. Od tog trenutka zrakoplovstvo u srednjoj Dalmaciji počinje svakodnevno napredovati, a posljedica napretka je i interes sveukupnog građanstva za zrakoplovstvo, koji postaje svakim danom sve veći. Razvijalo se, dakle, i u vojnoj i civilnoj grani.

Vojno zrakoplovstvo u srednjoj Dalmaciji započelo je svoj razvoj davne 1917. godine kada je izgrađena prva hidroavionska stanica, a krunu svoga razvoja doživjelo je 1. studenog 1928. godine kada je u Divuljama otvorena Pomorsko-zrakoplovna škola, prebačena ondje iz Komboka. Civilno zrakoplovstvo imalo je pak puno teži put, jer je zbog izostanka pogodnog terena u užoj okolici Splita za mjesto prvog splitskog aerodroma izabran „Vidićev piket“ u Sinju. Dana 15. lipnja 1931. godine, nakon nekoliko godina iščekivanja i obećanja, započeli su prometovati prvi civilni zrakoplovi na linijama Split-Sušak-Zagreb i Split-Sarajevo-Beograd. Nažalost, zbog slabog odaziva putnika čiji je razlog prije svega strah od novog prijevoznog sredstva, ali i ekonomska kriza koja je zahvatila Europu 1932. godine, civilni su zrakoplovi odmah nakon prve sezone letova prestali prometovati. Utjecaj velike ekonomske krize odrazio se na rad Aeroputa do te mjere da su gotovo sve zrakoplovne aktivnosti te tvrtke zamrle. Ovime je bio, na određeno vrijeme, obustavljen zrakoplovni promet između Splita i ostatka Jugoslavije.

Ipak, nakon nekoliko godina stanke, zrakoplovni promet u srednjoj Dalmaciji su ponovno počeo buditi, a kao glavni nositelj svega bio je splitski Aeroklub, predvođen tada novim vodstvom. Osim tribina i predavanja vezanih uz važnost zrakoplovstva, Aeroklub je nastojao i uspostaviti prekinute avionske linije. Ne samo da je uspio u narednim godinama obnoviti stare pruge, već je uspostavio i neke nove. Zrakoplovi koji su dolazili u Split nisu bili više samo oni jugoslavenski, jer se Split u ljeto 1936. godine povezao zrakoplovnom vezom sa Pragom. Nažalost, kao i nekoliko godina ranije, zbog straha putnika od avionskog prijevoza, ali i zbog izuzetno visokih cijena goriva u Jugoslaviji, ova je zračna linija nakon prve sezone ukinuta.

Od ostalih zrakoplovnih aktivnosti svakako treba istaknuti organiziranje Aeromitinga u Sinju u kolovozu 1935. godine gdje su pred više od 10.000 gledatelja izvedene brojne uspješne zrakoplovne utakmice i akrobacije. Na ovaj način građani Splita i okolice mogli su se uvjeriti u kvalitetu i visoku razinu razvijenosti avijacije u tadašnjoj Primorskoj banovini, jer zrakoplovstvo u našoj domovini nije tada mnogo zaostajalo za onim u svijetu. U posljednjim predratnim godinama, zrakoplovni promet unutar Jugoslavije konstantno je napredovao, tako da su zrakoplovne linije između Splita i ostatka zemlje bile izuzetno dobro popunjene. Osim civilnog zrakoplovnog

68 NOVO DOBA, 50, *Hidrojedriličarska grupa „Galeb“*, 20. veljače 1941: 6.

prometa, napredovalo je zrakoplovstvo i u drugim poljima, a pritom prvenstveno mislim na modelarski tečaj koji je Aeroklub pokrenuo za srednjoškolce i osnutak hidrojedriličarske grupe *Galeb*.

Možemo zaključiti kako je na prostoru srednje Dalmacije u razdoblju između dva svjetska rata postojala značajna zrakoplovna aktivnost, bilo u vidu vojnog ili civilnog zrakoplovstva. Sve navedene zrakoplovne aktivnosti bile su poticane i financirane iz centra Kraljevine, a prvenstveno u svrhu promicanja važnosti zrakoplovstva, bilo kao sredstva za prijevoz robe i putnika ili sredstva za obranu Kraljevine. Zrakoplovstvo kao grana prometa u tim je godinama povezala siromašnu srednju Dalmaciju sa ostatkom Jugoslavije ali i Europe putem različitih zračnih pravaca. Razvojem zrakoplovstva razvijale su se i ostale grane industrije vezane uz zrakoplovstvo, pa je razvoj zrakoplovne tehnike uvelike pomogao gospodarskom razvoju Jugoslavije i same srednje Dalmacije.

#### PERIODIKE

JADRANSKI DNEVNIK, SPLIT, 1934.-1938.

JADRANSKA STRAŽA, SPLIT, 1929.

NOVO DOBA, SPLIT, 1918.-1941.

#### LITERATURA

B. B. DIMITRIJEVIĆ, P. MILARDOVIĆ, M. MICEVSKI, 2012 - BOJAN B. DIMITRIJEVIĆ, PREDRAG MILADINOVIĆ, MILAN MICEVSKI, *KRALJEVSKO VAZDUHOPLOVSTVO*, BEOGRAD, 2012.

B. KRSTIĆ, 1967 - BRANISLAV KRSTIĆ ET ALII, *40 GODINA VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA JUGOSLAVIJE*, BEOGRAD, 1967.

D. MAROVIĆ, 1965 - DUŠKO MAROVIĆ, *POVIJEST SPORTA U SPLITU*, SPLIT, 1965.

ZRAKOPLOVSTVO – Zrakoplovstvo, *Hrvatska enciklopedija : online izdanje*, Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=67458> (pristupljeno: 26. travnja 2016.)

## AVIATION IN CENTRAL DALMATIA BETWEEN TWO WORLD WARS

### Summary

Using primarily newspapers from that time, *Novo doba* and *Jadranski dnevnik*, while writing this research, the author attempted to present, as clearly and as completely as possible, the process of establishment and development of aviation in central Dalmatia between two world wars. The author described the creation of the main organization for advancement of aviation in that area, "Aero klub Split", and all its activities in previously mentioned period. This article briefly portrays a construction of airports in this area: military hydroplane airport in Divulje in Kaštela Bay, and civilian airports in Sinj and Split (Matejuška). Furthermore, the paper presents the process of establishing air lines between Split and inland parts of the country, whether using civilian aircraft or hydroplanes, and also the process of their repealing, firstly due to financial difficulties and ultimately because of the imminent war threat.

**Keywords:** aviation; central Dalmatia; Aero klub; Sinj; Divulje; 20. century