

RAZVOJ CIVILNOG ZRAČNOG PRIJEVOZA NA SPLITSKOM PODRUČJU

UDK: 656.7(497.583Srednja Dalmacija)
656.7:656.71(497.583Sinj)“1931“
656.7:656.71(497.583Sinj)“1951/1966“

JOŠKO BARIĆ
Stari pazar 4
21000 Split, HR

Primljeno: 13. lipnja 2019.

Prethodno priopćenje

U članku se na osnovi podataka iz tadašnjeg tiska donosi kronološki pregled razvoja civilnog zračnog prijevoza na splitskom području, od osnivanja poduzeća „Aeroput“ 1927. i početka zračnog saobraćaja sa sinjskog aerodroma 1931. godine, do izgradnje aerodroma „Split“ u Kaštelima 1966. godine.

Ključne riječi: zračni saobraćaj, zračni promet, zračna linija, prijevoz, avion, avijacija, hidroavion, zrakoplov, zrakoplovstvo, poletno-sletna staza, aerodrom

Od prvih pokušaja leta balonom do povijesnog leta avionom s benzinskim motorom braće Wright 1903. godine, velik broj znanstvenika, konstruktora i inženjera dao je svoj doprinos razvoju zrakoplovstva. Nakon što je L. Bleriot 1909. godine na svom jednokrillcu preletio La Manche, uslijedilo je daljnje usavršavanje zrakoplova. Sve je to u razdoblju poslije Prvog svjetskog rata rezultiralo naglim razvojem zrakoplovstva i zračnog prometa.

Osnivaju se mnoge kompanije za civilni zračni prijevoz. Prve međunarodne zračne linije uspostavile su Belgija, Nizozemska, Francuska i Velika Britanija, prema svojim kolonijama. Belgijska Sabena saobraćala je do Belgijskog Konga. Nizozemska kompanija KLM, osnovana 1919. godine, održavala je od 1924. liniju do Indonezije, a od 1934. godine do nizozemske Zapadne Indije. Fran-

cuži su tridesetih godina održavali liniju do Indokine i svojih posjeda u Africi, a britanska kompanija British Imperial Airways, dobila je odobrenje za rad 1924. godine, te je povezala Veliku Britaniju s njenim prekomorskim posjedima.

U Sjedinjenim Američkim Državama zračni je promet u početku bio vezan uz prenošenje poštanskih pošiljaka, a putnički saobraćaj počeo se intenzivnije razvijati nakon 1927. godine i povijesnog leta C. Lindbergha od New Yorka do Pariza. Kompanija Pan American Airways uvela je 1935. liniju preko Tihog oceana, te 1939. godine preko Atlantika.

Prvo poduzeće za zračni promet u kraljevini Jugoslaviji osnovano je 1927. godine. *Aeroput*, društvo za zračni saobraćaj d. d., imalo je sjedište u Beogradu, dionička glavica bila je devet milijuna dinara, a godišnja državna potpora iznosila je 18 milijuna dinara. Društvo, koje je imalo za cilj organiziranje i provođenje cjelokupnog zračnog prometa, nalazilo se pod izravnim nadzorom vojnog zrakoplovstva. Ministarstvo vojske i mornarice imenovalo je posebnog komesara koji je koordinirao rad društva. Posebnog komesara imenovalo je i ministarstvo trgovine i industrije. Društvo je posjedovalo razne tipove aviona: Lockheed, Kodron, Dragon, Spartan, Mitrović MMS-3, Moxmouth i Gipsi mouth, a zrakoplovi Autoputa povezali su sve veće gradove u zemlji i održavali linije do Sofije, Beča, Bukurešta, Venecije i Milana. Društvo je započelo s radom 15. veljače 1928. godine.

Novo razdoblje civilnog zračnog prometa nastaje nakon Drugog svjetskog rata kada je u travnju 1947. godine osnovano privredno poduzeće za civilni saobraćaj JAT (Jugoslavenski aerotransport).

NA VEDROM I PLAVOM SPLITSKOM NEBU

Sve vezano uz letenje u početku je graničilo sa cirkuskom atrakcijom, a letački pothvati bili su rezervirani samo za one najhrabrije. Cilj je bio smionošću i vještinom zadiviti radoznanu publiku uvijek željnu atrakcija.

Splićani okupljeni jedne sunčane nedjelje u lipnju 1895. na vojnom vježbalištu, poslije igralištu nogometnog kluba „Hajduk“, imali su priliku prisustvovati jedinstvenom događaju. Splitski glasnik *Jedinstvo* o toj je zgodi sutradan donio duži izvještaj: „Poznati zrakoplovac g. Merighi digao se u zrak sa svojim velikim balonom. Prisutno je bilo veliko mnoštvo općinstva, koje je zabavljala Narodna glazba. Dok se je balon punio držala su ga 32 čovjeka. Na znak jedan, dva, tri, svi pustiše balon, a Merighi se uhvati za užu koje je pod balonom visilo, pa poleti

u zrak radeći gimnastičke igre i viseći o jednoj nozi. Kad se balon spustio pao je oko 200 metara daleko od mjesta gdje se digao. Merighi je dobio odobravanje i pljesak velikog mnoštva općinstva.¹ Sličan pothvat ponovio je nekoliko dana poslije: „Na dan sv. Petra čuveni zrakoplovac Merighi digao se po drugi put sa svojim balonom ‘Sarajevo’ u zrak. Sobom je odveo slamnata čovjeka, koji je visio o jednom konopu i izgledao kao da je živ.“² Merighi je još jednom zabavljao splitsku publiku leteći balonom u svibnju 1896.³

Nakon balona, Splićani su na spomenutom vježbalištu mogli vidjeti i pravi avion. U svibnju 1912. u Split je svojim avionom stigao pilot G. Widmar. Događaj je najavila splitska *Sloboda*: „Sutra poslije podne dići će se sa vojničkog polja u zrak, te će izvesti razne evaluacije. Ovo je prvi put što će nad Splitom letjeti jedan aeroplan, te je zanimanje općinstva veliko.“⁴

Najavljeni let Widmar je izveo u četvrtak 16. svibnja 1912. godine i pritom je doživio nezgodu. Vjetar ga je ometao već prilikom polijetanja, a prilikom spuštanja odgurnuo je avion prema obližnjem zidu, te se lijevo avionsko krilo razmrskalo, a desno djelomično polomilo.⁵ Popravak je obavljen u splitskoj obrtnoj školi: „Popravci na aeroplanu su izrađeni od jasena i lipova drva, te od američanske orahovine. Tako će g. Widmar opet letjeti. Ide iz Splita, preko Klisa u Sinj.“⁶

Senzaciju je izazvao i prelet nad Splitom zračnog broda cepelin u ožujku 1929. godine. Kroničar je zabilježio: „Dirigable ‘Graf Zeppelin’ jučer popodne u 5,30 poletio je nad Splitom. Ogromni balon, forme Kuba-cigarete letio je na svom dugom povratnom putu za Njemačku, u smjeru Pojišana prema Poljudskoj luci. Balon je letio lagano, po svom običaju, kad leti povrh većih gradova. Nije letio previsoko, jer je građanstvo moglo prostim okom da jasno vidi kabine, putnike i ‘košare’ za opskrbu. Pučanstvo je u svim ulicama grada stajalo da gleda ‘letećeh zmaja’, gorostasa, ogromne veličine poput prekoceanskog parobroda, a koji nebi mogao stati na našem Narodnom trgu. Neki su građani istrčali iz brijačnice tek nasapunjani sa bijelim licem od sapuna. Nije šala kad Zeppelin leti nad Splitom.“⁷

1 *Merighi u zraku*. Jedinstvo, Split 25. VI. 1895., 5.

2 *Drugi izlet u zrak*. Jedinstvo, Split 2. VII. 1895., 3.

3 *Merighi*. Jedinstvo, Split 12. V. 1896., 3.

4 *Avijatičar Widmar*. Sloboda, Split 13. V. 1912., 3.

5 *Avijatičar Widmar*. Sloboda, Split 18. V. 1912., 3.

6 *Avijatičar Gjani Widmar*. Sloboda, Split 22. V. 1912., 3.

7 *Gorostasni Zeppelinov zrakoplov preletio nad Splitom*. Jadranska pošta, Split 28. III. 1929., 3.

Iste godine, 1929., prigodom proslave mornaričkog dana u Kaštel Lukšiću, Splićani su imali priliku prvi put letjeti zrakoplovom, točnije školskim hidroavionom tipa „Ikarus“. Za let se trebalo prethodno prijaviti, a tog sunčanog 4. srpnja nad kaštelanskim zaljevom letjele su osamdeset četiri osobe, a među njima i petnaest hrabrih gospođa. Našla se tu i „Anny Majer, Njemica, na kupanju u Splitu“.⁸ Među smione letače uvrstili su se: poznati splitski kavanar Filip Muljačić, inž. Selem, dr. Edo Bulat, Marko Mikačić, Vladimir Lahman, Julije Mosetig, a zlatar Vella toliko je bio oduševljen letenjem da je pilotu poklonio svoj ručni sat.⁹ Spomenimo i jednu zanimljivost: „Još interesantnije je bilo jedno dijete od 4 godine, mali Berislav Roković, kojeg je nakon što se iskrivio od plača, otac uzeo sebi u krilo. U zraku se je dizao na noge i veselo pozdravljao na sve strane. Po svoj prilici ovo je najmlađe dijete koje je u našoj državi do sada letjelo.“¹⁰

Spomenimo na kraju i trojicu Splićana koji su se u prvim desetljećima zrakoplovstva istaknuli kao piloti: Ignacija Bulimbašića, Glauka Prebandu i Franju Penovića.

Bulimbašić je rođen u Splitu 1886. godine. Radio je kao brodski strojar u Trstu, te kao mehaničar u New Yorku. U Francuskoj je pohađao pilotsku školu koju je završio 1913. godine. Godinu dana poslije svojim avionom „Bleriot“ izvodio je akrobatske letove u Parizu, Beču i Zagrebu. Prvi je u Austro-Ugarskoj izveo akrobatsku petlju (4 lupinga u osam minuta na visini od 380 metara) 17. svibnja 1914. godine. Prigodom nastupa u Zagrebu avion mu je bio uništen, a on je zadobio lakše ozljede. Pokrenuta je akcija prikupljanja sredstava za popravak Bulimbašićeva aviona. Među ostalim, pozivu se odazvao i nogometni klub „Hajduk“, čije su prva i druga momčad 13. lipnja 1914. odigrale utakmicu. Prikupljeno je 600 kruna koje su bile predane Bulimbašiću. Njegov pokušaj da 1927. godine sakupi novac za let od Novog Sada do New Yorka ostao je bez rezultata. Kasnije je živio u Splitu i djelovao kao inženjer i brodograditelj. Umro je 1976. godine.¹¹

8 *Prva splitska letačka publika*. Jadranska pošta, Split 30. VII. 1929., 3.; *Donja Kaštela za Mornaričko-Avijatički dan*. Novo doba, Split. 1. VIII. 1929., 2.

9 *Jučerašnji pomorsko-avijatički dan*. Novo doba, Split 4. VIII. 1929., 2.

10 *Velebna proslava mornaričkog dana*. Jadranska pošta, Split 5. VIII., 2.

11 *Naš avijatičar*. Naše jedinstvo, Split 7. IV. 1914., 2.; *Avijatičar g. Bulimbašić*. Naše jedinstvo, Split 2. V. 1914., 2.; *Postradao Bulimbašić*. Naše jedinstvo, Split 2. VI. 1914., 2.; *Vatroslav Bulimbašić*. Naše jedinstvo, Split 4. VI. 1914., 2.; *Za Bulimbašića*. Naše jedin-

Glauko Prebanda rođen je 1892. godine. Posvetio se vojničkom pozivu i djelovao kao časnik u ratnoj mornarici Austro-Ugarske. Tijekom Prvog svjetskog rata istakao se kao vojni pilot: „Ugledni berlinski list ‘Vossis che Zeitung’ donosi dugi članak o našem Splićaninu g. Glauku Prebandi, koji se je svojim odvažnim djelovanjem osobito istakao i koji je bio prvi što je bacio bombu na Italiju, koja se umišlja da mora osloboditi ‘nerazriješene krajeve’. Venecija je prva primila ‘pozdrav’ bombe od jednog sina ‘neoslobođene zemlje’. Našem sugrađaninu, koji se je u više navrata odlikovao kao u napadima na Bari, Ankonu, Palagružu i Drač, želimo novih uspjeha i priznanja.“¹² Prebanda je imao čin c. i k. fregatnog poručnika, a za zasluge u ratu odlikovan je Ordenom željezne krune i Vojničkim križem za zasluge II. stupnja. Nakon rata pristupio je vojnoj avijaciji Kraljevine SHS. Imao je čin poručnika ratnog broda i bio je zapovjednik hidroavionske komande u Boki kotorskoj. Ostvario je oko pet tisuća letova. Istakao se i kao član veslačkog kluba „Gusar“ i društva „Baluni“. Poginuo je 9. studenoga 1922. pri spuštanju avionom u Boki kotorskoj. Tom prigodom poginuo je i kopilot Josip Mataja. Prebandini posmrtni ostaci preneseni su u Split i pokopani na groblju Sustipan 11. studenoga. „U svečanom pogrebu učestvovao je jutros iskrenom sućuti čitav naš grad. Povorka je bila nepregledna, a špalir je pravila ogromna masa građanstva. Na Sustipanu pjevačko društvo ‘Zvonimir’ otpjevalo je tužaljku, a oficiri su prenijeli lijes svojega druga najprije u crkvicu, a onda do obiteljske rake.“¹³

Don Ivan Delalle napisao je u nekrologu: „Poslije trnovitog puta koga si ljubio, jer si želio dotaknuti zvijezde, poslije slavne žrtve za veličinu i spas rodne grude, počivaj dragi Glauko ispod tihih čempresa našeg Sustipana.“¹⁴

I Franjo Penović bio je vojni pilot. Ovaj mornarički narednik rodio se u Splitu 1913. godine. Službovao je u Divuljama, a potom u Herceg Novom.

-
- stvo, Split 10. VI. 1914., 2.; *Na loptačkoj utakmici „Hajduka“*. Naše jedinstvo, Split 13. VI. 1914., 2.; Splićanin Bulimbašić sprema se da preleti Ocean. Novo doba, Split 23. VI. 1927., 4.; Splićanin se sprema da preleti Ocean. Jadran, Split 25. VI. 1927., 7.; *Umro Ignacije Bulimbašić. Jutros pogreb „Splitskog Ikara“*. Slobodna Dalmacija, Split 23. XI. 1976., 5.
- 12 *Splićanin avijatičar*. Naše jedinstvo, Split 3. II. 1916., 2.; *Gosp. Glauko Prebanda*. Naše jedinstvo, Split 28. IV. 1916., 2.; *Glauko Prebanda*. Novo doba, Split 9. XI. 1922., 4.; *Žrtva dužnosti*. Novo doba, Split 11. XI. 1922., 4.
- 13 *Glauko Prebanda*. Jugoslavenski narod, Split 12. XI. 1922., 3.; *Glauko Prebanda*. Težacke novine, Split 16. XI. 1922., 3.; *Za pokojnim Glaukom Prebanda*. Naša zemlja, Split 16. XI. 1922., 4.
- 14 Ivo Delalle: *Glauko Prebanda*. Novo doba, Split 16. XI. 1922., 6.

Bio je amater slikar, a omiljeni motiv bili su mu pejzaži i marine. Život je izgubio pri padu aviona kod Herceg Novog 15. svibnja 1938. godine. Pokopan je na splitskom groblju Lovrinac. „Jučer popodne na veoma dirljiv način ispraćen je na vječni počinak vojni pilot Franjo Penović. Ispratila ga je rodbina, oficiri, veliki broj mornara iz Divulja s glazbom i mnogobrojno građanstvo.“¹⁵

ZRAČNI PRIJEVOZ NA SPLITSKOM PODRUČJU DO 1940. GODINE

Nakon osnivanja Društva za vazdušni saobraćaj d. d. 1927. godine u Beogradu, odnosno Aeroputa, i u splitskim poslovnim krugovima počelo se govoriti i raspravljati o prednostima civilnog zračnog prometa. O tome je u dnevniku *Jadranska pošta* objavljen poduži članak: „Dok druge evropske zemlje uživaju već nekoliko godina uvedeni zračni saobraćaj, tako da Njemačka na primjer ima danas 64 zračne linije sa 250 putničkih aviona, dotle smo mi zaostali toliko da ni jedan kilometar zračne linije nismo osigurali našoj zemlji i našoj privredi. Novostvoreno ‘Društvo za vazdušni saobraćaj’ sa sjedištem u Beogradu a pod pokroviteljstvom i sa najvećom potporom naše države ide smjelo otvaranju jedne velike mreže zračne. Počet će jula mjeseca njegovi prvi putnički avioni saobraćati na liniji Beograd – Zagreb... Neće proći nekoliko mjeseci, a već će se morati pristupiti vezivanju Beograda sa Skopljem i Bitolom, sa Podgoricom, sa Sarajevom i Splitom... Za osnivanje zračnog saobraćaja, otvarajući upis akcija, društvo za zračni saobraćaj čini apel na sve građane, sve staleže, na mušku i žensku čeljad varoši i sela. Svaki neka prinese svoj obol i kupi akciju...“¹⁶

Upisivanje dionica u Splitu započelo je inicijativom župana Ive Perovića i gradonačelnika Ive Tartaglie, a provodilo se do desetog svibnja 1927. kod Gradske štedionice u Splitu, koja je izdavala privremene potvrde. Inače, kapital društva od šest milijuna dinara podijeljen je na 24.000 dionica u vrijednosti svake od 250 dinara.¹⁷

Povećani interes za zrakoplovstvo rezultirao je osnivanjem splitskog Aero-kluba. Osnivačka skupština održana je 27. ožujka 1927. godine u dvorani kina

15 *Franjo Penović*. Novo doba, Split 16. V. 1938., 6.; *Franjo Penović*, Jadranski dnevnik, Split 18. V. 1938., 7.

16 *Naša zemlja treba vazdušni saobraćaj*. Jadranska pošta, Split 5. IV. 1927., 2.

17 Upisivanje akcija Društva za vazdušni saobraćaj. Jadranska pošta, Split 3. V. 1927., 3.

„Eden“. Delegati središnjeg odbora Aerokluba u Beogradu bili su pukovnik Vlajić i dr. Dojčinović. U Jugoslaviji je tada osnovano osam oblasnih i dvjesto mjesnih odbora sa 18 tisuća članova, a svi su koordinirali rad sa središnjicom u Beogradu, koja je opet bila pod nadzorom vojnih vlasti. Za predsjednika splitskog kluba izabran je gradonačelnik I. Tartaglia, dok su potpredsjednici bili: E. Meishsner, general D. Todorčević i E. Grgić, sekretari M. Mićan, S. Roca i A. Kovačević. Dužnost blagajnika obavljali su K. Demarchi i A. Hraseka.¹⁸

Članstvo kluba u početku je pokazalo veliki entuzijazam. Uprava je aktivno sudjelovala u traženju lokacije na kojoj bi se uredio splitski aerodrom, te u svim drugim aktivnostima koje su za cilj imale uspostavu civilnog zračnog prometa na splitskom području. U kasnijim godinama rad kluba je djelomično zamro, što potvrđuje vijest iz 1936. godine: „Splitski aeroklub prije izvjesnog vremena dobio je jedan školski avion za propagandu i za školsko letenje. Avion je još uvijek u hangaru, a splitski klub pokazuje vrlo slabu aktivnost.“¹⁹

Osnivanjem Banovine Hrvatske u kolovozu 1939. došlo je do promjena u klubu. Dio članova stare uprave zamijenjen je novim članovima, a usvojena su i nova klupska pravila. Nadalje, tadašnji Oblasni odbor postao je Županijski odbor, a na čelo novonastalog Kraljevskog aerokluba Banovine Hrvatske došao je dr. Ante Starčević, dok su ostali članovi uprave bili: inž. Fabijan Lukas, prof. Nikola Ljubičić, kapetan b. br. u m. Nikola Steinfl, dr. Ivo Rubić i por. fregate R. Jovanović. Odbor je raspolagao imovinom u ukupnoj vrijednosti od 108.070,75 dinara.²⁰

U tim predratnim godinama zamjetna je veća aktivnost kluba, a vezana je za sinjski aerodrom. Tu je u kolovozu 1939. organiziran aeromiting na kojem su sa svoja dva zrakoplova sudjelovali članovi zagrebačkog aerokluba. Upriličili su skokove padobranaca i letove za građanstvo. Podmladak splitskog kluba prikazao je rad svoje modelarske sekcije jedrilica.²¹

Najavljeno brzo povezivanje Splita s ostalim gradovima u zemlji, posebno sa Zagrebom, nije se ostvarilo. Godine 1928. tijekom rasprave u zagrebačkoj

18 *Osnivanje Aero-kluba u Splitu*. Jadran, Split 31. III. 1927., 7.; *Osnivanje Aero kluba u Splitu*. Jadranska pošta, Split 28. III. 1927., 3.

19 *Aeroklub dobit će još jedan avion*. Jadranski dnevnik, Split 16. VI. 1936., 8.

20 *Vijesti iz Aero-kluba*. Hrvatski glasnik, Split 30. XI. 1940., 8.

21 *Aeromiting u Sinju*. Novo doba, Split 18. VIII. 1939., 7.; *Aerodrom u Sinju*. Hrvatski glasnik, Split 19. VIII. 1939., 6.; *Letenje avionima u Sinju*. Hrvatski glasnik, Split 21. VIII. 1939., 6.

Oblasnoj skupštini, referent za javne gradnje Košutić izjavio je da bi let od Zagreba do Splita trajao samo jedan sat i da će zagrebačka oblasna samouprava sama u kratkom roku pristupiti nabavi i izgradnji zračnih prometnih sredstava. I ova inicijativa ostala je neostvorena.²²

Pronalaženje adekvatne lokacije za aerodrom pokazalo se kao najveći problem organizacije civilnog zračnog prometa na splitskom području. U veljači 1930. godine inicijativu su pokrenuli splitski Aeroklub i agencija „Putnik“. Razmišljalo se o solinskom blatu, a kada je ta ideja napuštena zbog blizine željezničke pruge, počelo se razmišljati o prostoru između groblja Lovrinac i Stobreča.²³

Godinu dana poslije u Split su došli izaslanici Aeroputa iz Beograda, A. Mitrović i pilot V. Striženski, s ciljem ispitivanja terena u okolici grada za izgradnju aerodroma. Kako u neposrednoj blizini grada nisu pronašli pogodan teren, otišli su u Sinj i tu su, u dogovoru sa sinjskom općinom, odabrali lokaciju Vidovićev piket. Slijedili su pregovori s vlasnicima zemljišta i uređenje aerodroma.²⁴

Uspostava zračne linije Beograd – Sarajevo – Split – Sušak – Zagreb najavljena je za 16. lipnja 1931. godine. „Kako je društvo odlučilo da započne i na našem primorju sa zračnom službom, pa je kod firme Farman u Parizu nabavilo jedan aparat sa tri motora i sa devet sjedala za putnike. Aparat stoji oko dva miliona dinara, te je izrađen najmodernije. Tri su motora radi toga, jer u našim primorskim krajevima nema obično zgodnih terena za spuštanje pa je potrebno da za slučaj kvara jednog motora rade druga dva, odnosno treći radi najveće sigurnosti.“²⁵

Vinko Brajević, glavni urednik dnevnika *Novo doba*, opisao je u dužoj reportaži prvi let avionom od sinjskog aerodroma do Sušaka i Zagreba: „Na prvoy vožnji aeroplanom bili smo uglavnom samo mi novinari... Na volanu je bio g. Striženski, a uzanj generalni direktor ‘Aeroputa’ gosp. Sondermajer... Kabina je lijepo udešena, kao neki salonski vagon željezničkog vlaka u malom. Četiri vrlo udobne fotelje s jedne strane, a četiri s druge. Uz svaki fotelj i jedno okno kroz koje se može sasvim lijepo da gleda u okolo i prema dolje, pa se do-

22 *Aeroplanski saobraćaj Zagreb – Split*. Jadranska pošta, Split 9. I. 1928., 6.

23 *Gradnja aerodroma*. *Novo doba*, Split 26. II. 1930., 5.

24 *Zračni saobraćaj Beograd – Split*. Jadranska pošta, Split 28. II. 1931., 4.

25 *Zračni saobraćaj u Splitu*. *Novo doba*, Split 5. VI. 1931., 6.

bro raspoznaju i pojedini pejzaži i kuće i lađe, pa i ljudi po ulicama. Najljepši momenat je bio kad smo ostavili zemlju, te smo se dizali sve više i više, nad livadama, brežuljcima, pa onda nad brdima uokolo Sinja. Dok se još nismo snašli, vidjeli smo već ponosnu trobojku nad Kliškom tvrđavom, pa slikoviti Vranjic s lađama u sjevernoj luci. Nad Splitom smo dobro mogli razabrati kako nas veselo pozdravljaju kupači sa Bačvica, pa onda sa Špinuta. Put nas je vodio potom sa Marjana ravno u Trogir.²⁶

Brajević je zatim detaljno opisao let nad obalom preko Šibenika, tada okupiranog Zadra, paških solana, Raba i drevnog Senja. Zrakoplov koji je nad splitskim Marjanom bio u 13,05 sati, preletio je Sušak u 14,37, a na Grobničko polje spustio se nekoliko minuta poslije.

„Poslije srdačnog dočeka i pogošćenja sa strane sušačkih predstavnika, u 15 sati pošli smo sa Sušaka, a u 16 smo se već spuštali na zagrebački aerodrom ‘Borongaj’, 3-4 km od grada. Sve je prošlo bez najmanjeg incidenta. Graditelji aparata pobrinuli su se za slučaj tako zvane ‘morske’ ili nazovimo je ovdje ‘zračne bolesti’. Pored fotelja nalazi se maleni drveni stolić. U njemu smo našli i malko pamuka s kojim smo začepili uši, da nam buka triju motora previše ne smeta. Tu je i otvor koji služi i za to ako nekome naškodi, jer je spojen sa jednom posudom. Međutim, mi smo svi bili čvrsti i nitko se nije trebao poslužiti tom praktičnom napravom.²⁷

Saobraćaj na spomenutoj liniji odvijao se dva puta sedmično. „Za sada još uvijek većim dijelom putuje strana publika, dok je domaće publike još uvijek malo. Tek se po koji odvaži na putovanje. Posjet je za početak ipak dobar. Prosječno putuje svaki put 3 do 4 lica. Interesantno je, da je iz Sinja putovao samo jedan putnik, i to dr. Tripalo. Put od Beograda preko Bosne, pa dalje od Splita uzduž Primorja stvara od ove pruge jednu od najljepših avionskih pruga. Stranci nemaju riječi da joj se nadive.²⁸

Aeroput je krajem srpnja izvijestio da je odaziv putnika s Jadrana malen, te da su se od uspostave linije njome koristila samo dva putnika iz Splita. Pored stranaca, najviše su putovali Zagrepčani. Društvo je zbog toga odustalo od namjere da poveća broj tjednih linija.²⁹

26 *U aeroplanu Split – Sušak – Zagreb*. Novo doba, Split 20. VI. 1931., 3.

27 *Isto*, 3.

28 *Avionski saobraćaj Beograd – Split – Zagreb odvija se redovito*. Novo doba, Split 16. VII. 1931., 3.

29 *Avionski saobraćaj u jeku sezone*. Novo doba, Split 30. VII. 1931., 6.

Kako bi privukao putnike, Aeroput je početkom kolovoza uveo direktnu liniju između Splita i Zagreba. S letovima se započelo 11. kolovoza. Avion iz Beograda i Sarajeva stizao je na sinjski aerodrom u 11 sati, a u 11,15 nastavljao je let za Zagreb, gdje je stizao u 12,45 sati. Snižene su i cijene putnih karata, te je let od Splita do Zagreba zapadao 400 dinara, dok je ranije iznosio 750 dinara. Nova cijena bila je niža od cijene vozne karte na željeznici.³⁰ Uvođenje direktne linije pokazalo se kao dobar potez: „Pruga je vrlo dobro posjećena. Svako putovanje putuje pun avion. Danas ima više prijavljenih putnika nego mjesta u avionu. Naročito je dobro što se opaža da domaća publika polako počinje da se privikava na avion kao prometno sredstvo.“³¹

Zadnji let u 1931. godini na liniji Split – Zagreb obavljen je 13. rujna. Promet je obustavljen zbog završetka sezone i malog broja putnika. Obustavljen je i promet na liniji Zagreb – Sušak, te je u prometu ostala jedino linija Beograd – Zagreb – Graz – Beč, koja se odvijala tri puta sedmično.³²

Tijekom sezone 1932. godine zračna linija Splita s ostatkom zemlje nije uspostavljena. Kao razlog navedena je štednja zbog novonastale gospodarske krize.³³ Ista situacija ponovila se i 1933. godine.

Pitanje zračnog prometa ponovo je pokrenuto 1934. Kao najveća zapreka istaknuta je udaljenost sinjskog aerodroma: „Pokušaj koji je napravljen prije nekoliko godina sa aeroportom u Sinju pokazao se kao nepodesan i kao nerentabilan iz više razloga. Zračnim saobraćajem se služe poslovni ljudi u čijem poslovanju brzina igra glavnu ulogu. Putnici su trebali da prevale autom ili autobusom put do aerodroma u Sinju, a to je bio veliki gubitak vremena. Druga važna činjenica koja je sprječavala normalno razvijanje zračnog saobraćaja preko Sinja promjenjive su klimatske prilike. Sinjsko polje, kao ravan plato, izloženo je udarima vjetrova, naročito bure, koja je u našem Zagorju vrlo česta. Iz svih tih razloga otvaranje aeroporta u Sinjskom polju je napušteno i zračni saobraćaj sa Splitom je prekinut.“³⁴

U to vrijeme splitski Aeroklub ponovno je pokrenuo pitanje izgradnje aerodroma. Razmišljalo se o tri lokacije: u Dugopolju, u Divuljama iza hidro-

30 *Važne izmjene u avionskom saobraćaju*. Novo doba, Split 8. VIII. 1931., 5.

31 *Prvi dan direktne avionske veze Split – Zagreb*. Novo doba, Split 12. VIII. 1931., 5.; *Avionski saobraćaj sa Zagrebom*. Novo doba, Split 18. VIII. 1931., 5.

32 *Zračni saobraćaj Zagreb – Split*. Jadranska pošta, Split 14. XI. 1931., 3.

33 *Zračni saobraćaj*. Jadranska pošta, Split 9. III. 1932., 4.

34 *Pitanje izgradnje aerodroma u Splitu*. Novo doba, Split 12. VII. 1934., 3.

droma Kr. Ratne mornarice, te u Poljudu, gdje se u to vrijeme nalazila vojna streljana, pa uzduž sjeverne strane Marjana.³⁵

U svezi s predloženim lokacijama, u dnevniku *Novo doba* objavljen je zanimljiv komentar. Nakon što su istaknuti nedostaci Dugopolja i Divulja, odnosno Trogirskog blata, zaključeno je: „Kao najbolja lokacija u obzir dolazi sjeverna strana Marjana. Poravnavanjem vojnog strjelista dobilo bi se polovicu potrebitog prostora, a ostalo bi se dobilo nasipavanjem sjeverne morske obale uz Marjan. Time bi pitanje civilnog aeroporta i hidroporta u Splitu bilo idealno riješeno. Taj bi se nalazio u neposrednoj blizini grada, a što se tiče hidroporta, mislimo da je Poljudska luka najidealnije pristanište.“³⁶

U članku potpisanom inicijalima Dr. P. G. iznesena ideja je osporena, a ujedno je ponuđena nova lokacija: „Aerodrom u Poljudu imao bi od zapada i jugozapada visoki zid Marjana, a sjeverna obala Marjana izložena je najžešćim i najnaglijim vjetrovima: buri i tramontani. Kad bi se nešto moglo urediti iza Gripa, onda mi se čini da bi taj teren bio utoliko zgodniji što bi bio već na izvjesnoj visini od 40 do 60 metara i uokolo ne bi imao nikakove više uzvisine... Tu je i Stobrečko blato, a čini mi se da ne treba podcijeniti ni rječicu Žrnovnicu koja je za aerodrom ipak zgodna stvar... Ipak, čujmo stručnjake!“³⁷

U polemiku se uključio i Julije S. Saks, pilot, kapetan korvete, član uprave Oblasnog odbora Aerokluba. Analizirao je sve ponuđene lokacije i zaključio da u splitskoj okolici nema pogodnog terena za izgradnju aerodroma. Na kraju dužeg osvrta konstatirao je: „Prirodni uslovi za aerodrom na području Trogirskog blata su prilično povoljni. Od bure i tramontane bi aerodrom bio dobro zaštićen. Prema tome bi svi prevladavajući vjetrovi (maestral, širok, bura) puhali otprilike paralelno obali u pravcu istok – zapad kao simetrala što dozvoljava da se aerodromu dade oblik pravokutnika umjesto kvadrata. Za proširenje aerodroma prema jugu ima dosta mogućnosti, jer je more na tom mjestu veoma plitko.“³⁸

Na raspravi održanoj 20. ožujka 1935. odlučeno je da se aerodrom podigne na području između Splita i Trogira. Kako se tu nalazilo više pogodnih lokacija, odlučeno je da komisija u sastavu: inž. Matulović, inž. Šakić, inž. Dešković, inž. Ilić, inž. Trbojević, geometar Grisogono i kap. korvete Saks,

35 *Isto*, 3.

36 *Isto*, 3.

37 *Aerodrom za Split*. *Novo doba*, Split 19. VII. 1934., 6.

38 *Gdje da se izgradi splitsko zračno pristanište*. *Novo doba*, Split 4. VIII. 1934., 11.

obiđe terene i odabere najpogodniju lokaciju. „Najveću pažnju komisija je posvetila močvarnom terenu nazvanom ‘Ex ribnjak’, čije bi pretvaranje u aerodrom imalo i zdravstveno značenje, jer bi se tako ukinula i posljednja močvara u ovom kraju. Tu je ujedno i najbolje pristanište za hidroavione.“³⁹

Nakon desetak dana u Split je stigao iz Beograda inž. T. Sondermayer, potpredsjednik Centralnog odbora Aerokluba, koji je s prije spomenutom komisijom obišao terene oko Trogira. Zaključeno je da bi nasipavanje terena između Divulja i Trogira iziskivalo veća novčana sredstva, te da je teren kod Kaštel Novoga mnogo povoljniji.⁴⁰

Mogućnost ponovne uspostave zračnog prometa sa Splitom najavljena je u travnju 1934. godine: „U najskorije vrijeme imao bi se uspostaviti direktni zračni saobraćaj između Splita i Praga, i time bi linija Bratislava – Zagreb – Sušak bila proširena. Za ovu svrhu biće nabavljen od strane državne aerolinije za ovu prugu jedan amfibij engleskog tipa ‘Saro-Cloud’ sa motorom Walter Pollu od 360 Hp. i sa kabinom od 10 putnika. Let na ovoj pruzi trajao bi oko šest sati i trideset minuta.“⁴¹ Kako se kao najveći nedostatak pokazala udaljenost sinjskog aerodroma od Splita, nabavom aviona amfibije namjeravalo se doskočiti ovoj poteškoći.

Najavljena linija tijekom sezone 1935. godine ipak nije uspostavljena. „Za Split nije predviđena ni stalna ni povremena zračna veza. Čehoslovačka avionska firma uspostaviti će vezu 15. svibnja samo do Sušaka.“⁴² Ipak, krajem sezone ČSA (Ceskoslovenska Statna Aerolinija) obavila je pokusni let između Sušaka i Splita. Amfibija se spustila u splitsku luku 18. rujna 1935. i privezala uz mali gat na zapadnoj obali. S njom je došao generalni direktor inž. Stočesa i najavio kako će se redovita linija uspostaviti 1. lipnja 1936., a povezat će Zagreb, Sušak, Split i Dubrovnik.⁴³

Za održavanje spomenute linije bilo je potrebno u splitskoj luci izgraditi pristanište. „Gradsko poglavarstvo odobrilo je izgradnju hidroporta na uglu Trum-

39 *Podizanje aerodroma kod Trogira*. Novo doba, Split 3. IV. 1935., 6.

40 *Podizanje aerodroma*. Novo doba, Split 11. IV. 1935., 5.

41 *Iz Praga u Split avionom u 6.30 sati*. Novo doba, Split 17. IV. 1934., 5.

42 *Split ni ove godine neće dobiti zračnu vezu sa zaledem*. Jadranski dnevnik, Split 3. V. 1935., 5.

43 *Pokusi sa uspostavljanjem zračnog putničkog prometa na našoj rivijeri sa amfibijom*. Jadranski dnevnik, Split 14. IX. 1935., 6.; *Amfibija je ipak doletila*. Jadranski dnevnik, Split 19. IX. 1935., 6.

bićeve obale. Tu je predviđeno postavljanje betonske ploče dimenzija 20 puta 15 metara, s nagibom od 10 stupnjeva prema moru, u kojem će biti u dužini od 8 metara. Amfibija saonicama sleti kraj obale, pa spusti kotače i podigne se na ploču – na suho. Podići će se i mala kućica u kojoj će biti skladište za benzin, te klozet.⁴⁴ Plan je predviđao i izgradnju rezervnog pristaništa u Sjevernoj luci.⁴⁵

Gradskog poglavarstvo započelo je s radovima s vanjske strane Matejuške početkom svibnja 1936. godine,⁴⁶ a prva amfibija doletjela je 3. lipnja. „Prije dolaska amfibije na Aeroportu na Matejuški okupio se veliki broj znatizeljne publike. Tu su bili direktor centra Aeroporta u Splitu g. Cangl, direktor Putnika g. Čulić, predstavnici Aerokluba i čehoslovačkog konzulata. Doplovio je do Aeroporta i po betonskim pistama potpuno izašao iz vode na obalu. Kad je počeo da izlazi na suho, male lađice sa strane ostale su u zraku, a pojavila su se dva velika kotača. Iz kabine je izašao direktor Čehoslovačke državne zračne linije g. Kubiček sa svoja četiri pratioca.“⁴⁷

Redovita linija trebala je biti uspostavljena 8. lipnja. Međutim, leteći od Sušaka prema Splitu, amfibija je doživjela havariju motora i morala se spustiti kod Preka. Odmah je poslan remorker koji ju je doteglio u zračnu bazu u Divuljama.⁴⁸ Nakon što je iz Čehoslovačke dopremljen novi motor i obavljen popravak, amfibija je 13. lipnja odletjela za Sušak. Time je konačno uspostavljena redovita linija.⁴⁹ Istog dana na Matejuški je započela izgradnja perona, nadstrešnice, kancelarije i nužnika. Objekt dug 15, a širok 4 metra podignut je za dvadesetak dana.⁵⁰ Amfibija je saobraćala do 4. srpnja kada je odletjela u Prag na redovni remont. Linija je ponovno uspostavljena 7. srpnja.⁵¹

Letovi su se redovito odvijali do 28. srpnja kada je amfibija opet doživjela nezgodu. Nakon polijetanja iz Splita, pilot je nakon dvadeset minuta leta

44 *Zračna veza Sušak – Split – Dubrovnik definitivno će se uspostaviti.* Jadranski dnevnik, Split 18. XII. 1935., 6.

45 *Komisija za zračni saobraćaj.* Jadranski dnevnik, Split 28. I. 1936., 6.

46 *Gradnja aeroporta u luci.* Jadranski dnevnik, Split 8. V. 1936., 6.; *Izgradnja hidroporta na Matejuški.* Novo doba, Split, 29. IV. 1936., 5.

47 *Zračni saobraćaj Split – Sušak.* Novo doba, Split 3. VI. 1936., 6.

48 *Redoviti zračni saobraćaj Split – Zagreb – Prag.* Novo doba, Split 6. VI. 1936., 6.; *Amfibija dovučena u Divulje.* Novo doba, Split 9. VI. 1936., 6.

49 *Zračni saobraćaj Split – Sušak danas je redovito uspostavljen.* Novo doba, Split 13. VI. 1936., 6.

50 *Gradnja objekata za potrebe amfibije.* Novo doba, Split 22. VI. 1936., 6.

51 *Pregled amfibije.* Novo doba, Split 30. VI. 1936., 5.

primijetio kvar na motoru, te je bio prisiljen spustiti amfibiju blizu Rogoznice. Ponovno je dotegljena u bazu u Divuljama.⁵² Utvrđen je kvar na oba motora koji su poslani u Prag na popravak. Bilo je najavljeno da će letovi biti obustavljeni tjedan dana,⁵³ a zatim je CSA odlučila potpuno obustaviti promet na relaciji Sušak – Split. Na amfibiju su montirani novi motori i ona je 9. kolovoza odletjela za Prag. „Obustavu zračne veze CSA motivira time, da njezini aeroplani već nekoliko godina na svim evropskim zračnim linijama sa uspjehom lete i da radi toga neće više održavati vezu Split – Sušak na kojoj su se u kratkom vremenu desile dvije nezgode. Valjda je tome Split kriv!“⁵⁴ Nadalje, stigao je demant kako čehoslovačka firma nije financirala izgradnju pristaništa na Matejuški sa zgradom čekaonice i ostalim sadržajima, već je to učinilo Gradsko poglavarstvo o trošku Kr. Banske uprave Primorske banovine u iznosu od 197.000 dinara. Na kraju je navedeno: „Kada se i ove činjenice uzmu u obzir, moramo još više da zamjerimo Čehoslovačkoj aeroliniji koja je naišla na toliko susretljivosti naše banovine, a na koncu je u jeku sezone naprosto obustavila saobraćaj.“⁵⁵

U sezoni 1937. Split nije bio povezan zračnom linijom s ostatkom zemlje. Čehoslovaci nisu obnovili liniju, a kao razlog naveli su visoku cijenu goriva. Odustali su i od linije Prag – Zagreb – Sušak. Ni Aeroport nije namjeravao uspostaviti liniju do Splita, a kao glavni razlog navedeno je nepostojanje odgovarajućeg aerodroma.⁵⁶

Treba napomenuti da su Čehoslovaci tijekom godine zatražili koncesiju za održavanje zračne linije od Sušaka, preko Splita, do Dubrovnika, s dvije veće amfibije. Nisu zatražili nikakvu subvenciju i pomoć, već da se ugovor zaključi na pet godina, te da im se dozvoli korištenje njihova goriva koje bi bilo oslobođeno trošarine ili kupnja goriva Aeroputa uz originalnu cijenu. Naime, tvrtka je u Čehoslovačkoj kupovala benzin po cijeni od 3 dinara po kilogramu, dok su u Jugoslaviji bili prisiljeni plaćati benzin po 13 dinara po kilogramu, što je poslovanje činilo nerentabilnim. Spomenimo i ponudu koju je dalo talijansko

52 *Nezgoda amfibije kod šibenske Rogoznice.* Novo doba, Split 29. VII. 1936., 6.

53 *Amfibija neće letjeti najmanje osam dana.* Jadranski dnevnik, Split 30. VII. 1936., 5.

54 *Obustavljen zračni promet Split – Sušak.* Novo doba, Split 7. VIII. 1936., 6.; *Obustavljen zračni promet.* Jadranski dnevnik, Split 8. VIII. 1936., 5.

55 *Izgradnja hidroporta za amfibije.* Novo doba, Split, 7. VIII. 1936., 6.

56 *Ni ove godine Split neće dobiti zračnu vezu.* Jadranski dnevnik, Split 15. II. 1937., 6.; *Split ove godine neće dobiti niti jednu zračnu vezu.* Jadranski dnevnik, Split 11. III. 1937., 5.

poduzeće Ala Littoria. Bili su spremni uspostaviti dnevnu zračnu liniju Trst – Pula – Split – Dubrovnik, sa šest velikih transportnih hidroaviona. Nisu u ugovoru tražili određeni vremenski rok i bili su spremni održavati liniju do otkaza. Nadalje, bili su spremni plaćati gorivo po cijeni od 13 dinara po kilogramu, zaposliti naše pilote i posadu, te spomenute hidroavione dati u zakup Aeroputu. Ni čehoslovačka ni talijanska firma nisu od vlade u Beogradu primile nikakav odgovor na svoju ponudu.⁵⁷

U svibnju 1938. godine Oblasni odbor Aerokluba i Turistički savez uputili su predsjedniku vlade predstavku o potrebi uspostave stalne zračne veze između Zagreba, Splita, Sarajeva i Beograda. U isto vrijeme u Splitu je ponovno boravio predstavnik talijanskog društva za zračni promet Ala Littoria s namjerom uspostave zračnog prometa od Trsta, preko Zadra, Splita i Dubrovnika, do Ankone.⁵⁸

Brojne molbe i predstavke splitskih privrednika ostale su tek „glas vapijućeg u pustinji“. Iz Beograda je uvijek stizao odgovor kako Split nema aerodrom. Na ovu primjedbu odgovoreno je u *Jadranskom dnevniku*: „Ako Split nema aerodrom, zračna veza mogla bi se uspostaviti amfibijama, odnosno hidroavionima. Za to ima Split sve potrebne uvjete. Ali kako Aeroput ima u programu da uspostavi zračnu vezu Splita sa zaleđem tek u 1940. godini, to je izgleda glavni razlog što se opravdanim traženjima nije udovoljilo. Izgleda da su propale i sve kombinacije oko izbora terena za aerodrom u Kaštelima, Trogiru, Dugopolju i Sinju. Jedino dolazi u obzir teren na Ravnim Njivama. Od općine se traži da od vlasnika otkupi terene koji bi koštali oko dva miliona dinara, što ova nije u stanju. Gradski turistički odbor predložio je da terene otkupi sama država i izgradi potrebne zgrade i hangare. Što će od toga biti za sada se nezna. Zna se jedino da je Split potpuno zapostavljen u zračnom prometu.“⁵⁹

Pomak se dogodio u veljači 1939. godine kada je u Split stigla komisija zapovjedništva zrakoplovstva na čelu s pukovnikom Jovanovićem, šefom odjela civilne avijacije pri zapovjedništvu zrakoplovstva, potpukovnikom Šantićem, kapetanom Milojevićem i šefom pilota Aeroputa Stanisavljevićem, kojima se pridružio predsjednik splitskog Aerokluba. Cilj im je bio pronalaženje terena

57 *Zašto je Split i ove godine isključen iz zračnog prometa?* *Jadranski dnevnik*, Split 18. III. 1938., 6.

58 *Zašto je Split isključen iz zračnog prometa.* *Jadranski dnevnik*, Split 5. V. 1938., 6.

59 *Zapostavljanje Splita u zračnom prometu.* *Jadranski dnevnik*, Split 20. VII. 1938., 6.

za uređenje privremenog aerodroma. Možemo pretpostaviti da je na ovu odluku utjecala tadašnja politička situacija i sjena rata koja se nadvijala nad Europom, te s tim u vezi potreba da se i na ovom području pripremi aerodrom. Komisija je obišla četiri terena u Kaštelima, te teren u Dugopolju, Dicmu i Sinju. Odabrali su Vidovićevev piket u Sinjskom polju, koji je kao civilni aerodrom već korišten tijekom 1931. godine, a koji je zahtijevao minimalna ulaganja te se veoma brzo mogao ponovno osposobiti za aerodrom.⁶⁰

Aeroput je promijenio svoj raniji stav i odlučio u novi petogodišnji plan uvrstiti izgradnju stalnih aerodroma u Splitu, Dubrovniku i Sušaku. Trošak izgradnje trebao se podmiriti kreditom iz fonda za javne radove. Nadalje, Aeroput nije htio spomenute gradove povezati amfibijama i hidroavionima jer bi to, smatrali su, odgodilo izgradnju neophodno potrebnih stalnih aerodroma. „Amfibije se u evropskom zračnom prometu nigdje ne koriste. Nedostatak aerodroma bi na taj način, prema mišljenju Aeroputa, isključio mogućnost da na naše primorje dolaze strane zračne kompanije, koje bi dovele turiste na naše Primorje.“⁶¹

Povjerenstvo je 22. ožujka 1939. godine sklopilo u Sinju ugovor s vlasnikom terena o uređenju privremenog aerodroma i njegovu korištenju na rok od tri godine. Za upravitelja sinjskog aerodroma postavljen je kapetan Jovanović. Najavljeno je da će avionska veza između Zagreba i Splita biti uspostavljena 15. lipnja i da će se odvijati do kraja sezone, odnosno do 15. rujna.⁶²

Točan red letenja na liniji Zagreb – Split – Dubrovnik i obratno, objavljen je krajem travnja. Avion je polazio iz Zagreba u 11,55 sati, dolazio na sinjski aerodrom u 13 sati i u 13,10 nastavljao let prema Dubrovniku, kamo je stizao u 14 sati. Avion iz Dubrovnika polazio je u 12,05, u Sinju je bio u 12,55, a let prema Zagrebu nastavljao u 13,05 sati. Na zagrebački aerodrom stizao je u 14,10 sati. Cijena avionske karte iznosila je na liniji Zagreb – Split 400 dinara (u oba smjera 720 din), a od Splita do Dubrovnika 250 dinara (u oba smjera 450 din). Za putnike iz Splita u cijenu avionske karte bio je uračunat prijevoz autobusom do sinjskog aerodroma, te prijenos prtljage do 15 kg težine. Popust od pedeset posto imali su državni činovnici, aktivni i rezervni oficiri, umirov-

60 *Pronađen je teren za splitski aerodrom.* Hrvatski glasnik, Split 1. III. 1939., 6.

61 *Gradnja civilnog aerodroma u Splitu.* Novo doba, Split 20. III. 1939., 5.

62 *Danas će se zakupiti teren za aerodrom u Sinju.* Hrvatski glasnik, Split 22. III. 1939., 5.; *Zakupljen je teren za aerodrom u Sinju.* Hrvatski glasnik, Split 23. III. 1939., 6.

ljenici, senatori, narodni zastupnici, novinari i studenti. Putnici iz Dubrovnika i Splita imali su mogućnost da iz Zagreba koriste zračnu vezu prema Ljubljani, Veneciji, Milanu, Beču i Pragu. Dubrovnik je zračnom vezom bio povezan sa Sarajevom i Beogradom, koji je opet bio povezan sa Zagrebom.⁶³

Probni letovi do sinjskog aerodroma obavljani su sredinom svibnja. „Piloti su mogli upoznati pravac leta. Izvršena su ukupno tri probna leta. Pokusi su dali dobre rezultate.“⁶⁴

Predstavništvo Aeroputa otvorilo je svoju agenciju na Matejuški u zgradi bivšeg pristaništa amfibije. Za upravitelja je postavljen kap. fregate u mirovini Zangel, a u organizaciji ispostave pomagao mu je inspektor Aeroputa B. Marković.⁶⁵

Kako je bilo i najavljeno, zračni je promet uspostavljen 15. lipnja, međutim, veliko nevrijeme omelo je svečanost: „Jučer prilikom otvaranja zračnog prometa u Sinju, na aerodromu je trebala biti priređena svečanost. Komandant aerodroma trebao je držati prigodno slovo o važnosti aeronautike, a glazba je trebala pozdraviti prve putnike. Na aerodromu, usprkos kiši koja je lijevala kao iz kabla sakupilo se mnogo svijeta. Oblaci koji su se nisko spustili prekrili su sinjsko polje. Avioni su ipak doletjeli, ali se spustio samo avion iz Dubrovnika. Avion iz Zagreba je neko vrijeme kružio nad Sinjom, pa nastavio let u Dubrovnik. Narod se zaklonio, glazbari pokisli a i glazbala su im bila puna vode. U avion za Zagreb ukrcao se samo jedan putnik.“⁶⁶

U početku prijevoz avionom koristio je mali broj putnika. Tako je u novinama zabilježeno da 16. lipnja iz Zagreba u Split nije nitko doputovao, a za Dubrovnik, odnosno Beograd, otputovala su samo dva putnika.⁶⁷ Tijekom srpnja broj putnika se ipak povećao, tako da su sva mjesta bila popunjena te je prethodno trebalo dobiti rezervaciju.⁶⁸ „U avionu inače ima deset mjesta

63 *Iz Splita u Zagreb za 1 sat.* Novo doba, Split 18. IV. 1939., 5.

64 *Uspostava zračnog prometa.* Hrvatski glasnik, Split 15. V. 1939., 6.

65 *Priprema za zračnu vezu Splita sa Zagrebom i Dubrovnikom.* Hrvatski glasnik, Split 10. VI. 1939., 6.; *Avionska veza Splita sa Zagrebom i Dubrovnikom.* Novo doba, Split 10. VI. 1939., 6.

66 *Jučer je, napokon, i Split dobio zračnu vezu.* Hrvatski glasnik, Split 16. VI. 1939., 5.; *Split je dobio zračnu putničku vezu.* Novo doba, Split 16. VI. 1939., 3.

67 *Zračni promet odvija se normalno.* Hrvatski glasnik, Split 17. VI. 1939., 6.; *Prvi Spličanin doletio avionom iz Beograda.* Hrvatski glasnik, Split 26. VI. 1939., 7.

68 *Zračni saobraćaj sa Splitom.* Novo doba, Split 5. VII. 1939., 6.

za putnike, ali je na svakoj pruži za Split određeno samo pet mjesta, a pet za Dubrovnik. Mjesta za Split uvijek su zauzeta tako da je zračna veza sa Splitom jedna od najfrekventnijih.⁶⁹

Kako je bilo predviđeno, promet je obustavljen 15. rujna. Tijekom sezone 1939. godine prijevoz putnika i robe obavljao se redovito i protekao je bez poteškoća. Objavljeni su i podaci o prvoj sezoni letenja: „Prevezeno je iz Splita u Zagreb: putnika 530, prtljage 4195 kg, pošte 821 kg i razne trgovačke robe 62 kg. U Split je iz raznih mjesta doputovalo 375 putnika, prtljage 3824 kg, pošte 327 kg, novina 1112 kg i razne robe 22 kg. U mjesecu kolovozu promet je bio najjači, prevezeno je u oba pravca 318 putnika. Bilo bi i više putnika da se aerodrom nalazi u Splitu. Trebalo bi da se za iduću godinu svakako uredi aerodrom negdje u neposrednoj blizini grada.“⁷⁰

Iduće, 1940. godine, najavljen je početak letova za 1. lipnja i konac sezone 15. rujna. Ukinuta je veza s Dubrovnikom, a avion je letio iz Splita u Sarajevo i potom u Zagreb. Putnici iz Splita koji su putovali za Beograd presjedali su u Sarajevu na drugi avion. Povratna pruga išla je od Zagreba preko Sarajeva do Splita. I dalje je korišten sinjski aerodrom na kojem su obavljani nužni radovi.⁷¹

U subotu 1. lipnja, u 7,30 sati sletio je na sinjski aerodrom prvi sezonski avion s tri putnika. Ukrcao je jednog putnika i nastavio put prema Sarajevu. Sarajevski avion stigao je u 17,40 sati.⁷²

Letovi su se nesmetano odvijali do 22. kolovoza kada avion na liniji Zagreb – Split – Sarajevo nije stigao na sinjski aerodrom. Avion YU-SBC, kojim je upravljao iskusni pilot Striževski i koji je poletio iz Zagreba u 6,30, bio je do 7,36 na radiovezi s postajom na sinjskom aerodromu. Nakon prekida veze, uprava Aeroputa iz Splita pokrenula je potragu za nestalim avionom.⁷³

Pored Vladimira Striževskog, u avionu je bio telegrafist Dušan Petrić, te putnici: dr. Miroslav Vranić sa suprugom, Albert Hertmann, Dragutin Wu-

69 *15. rujna obustavlja se avionski promet.* Hrvatski glasnik, Split 13. IX. 1939., 5.

70 *Obustavljen aeroplanski saobraćaj Split – Zagreb.* Novo doba, Split 16. IX. 1939., 6.

71 *Zrakoplovni promet uvest će se i ove godine.* Hrvatski glasnik, Split 20. III. 1940., 6.; *Avionska veza sa Splitom.* Novo doba, Split 4. V. 1940., 8.; *Sutra se otvara zračni promet.* Novo doba, Split 31. V. 1940., 6.

72 *U subotu se uspostavlja zračni promet.* Hrvatski glasnik, Split 29. V. 1940., 6.; *Jutros uspostavljen zračni promet.* Hrvatski glasnik, Split 1. VI. 1940., 5.

73 *Avion Zagreb – Split jutros nije stigao u Sinj.* Novo doba, Split 22. VIII. 1940., 2.

inberger, Mira Rechnitzer, Vida Otoničar i Ivan Perenj.⁷⁴ U početku su stizale kontradiktorne vijesti. Tako je objavljeno da se avion spustio zbog kvara, a potom da je pronađen u blizini sela Tičevo kod Bosanskog Grahova i da su putnici dobro.⁷⁵ Konačno, 24. kolovoza, stigla je obavijest uprave Aeroputa: „Sa žalošću javljamo da je avion Aeroputa YU-SBC, koji je prekjučer u jutro krenuo iz Zagreba u Split i koji je nestao, zadesila nesreća. Ostaci aviona i lješevi putnika i posade nađeni su na Velebitu kod sela Medak u gospićkom srezu. Nadležne vlasti uputile su svoju komisiju na mjesto nesreće.“⁷⁶

Istragu su vodile vojna komisija i komisija Aeroputa. Tijela posade i putnika prenesena su u Gospić. Leševi i dijelovi aviona bili su razbacani u prostoru od tisuću kvadratnih metara: „Dvomotorni avion udario je punom snagom o stijenu na vrhu Velebita, tako da se prepolovio i jedan dio je ostao na primorskoj strani, dok je drugi pao na ličku stranu. I ako je pilot Striževski čvrstom rukom vodio avion kroz buru i oluju, u nadi da će se spustiti i spasiti i sebe i putnike i avion, na žalost nije mu to pošlo za rukom i katastrofa je bila neizbježna u strahovitom orkanskom nevremenu.“⁷⁷

Spomenimo ovdje jednu zanimljivost o kojoj su pisale sve tadašnje novine u Jugoslaviji i mnoge u inozemstvu. Nastradalim avionom trebao je putovati i poznati zagrebački liječnik dr. Karlo Lušicki. Međutim, dva dana prije leta njegova supruga sanjala je san u kojem je vidjela avion kako u plamenu pada i razbija se u komadiće. Lušicki se tome smijao i rekao da on kao znanstvenik nije praznovjeran i ne vjeruje u predskazanja. Kada je iduće noći isti san sanjao i njegov sin, na njegov nagovor ipak je odustao od leta. Članak završava: „Avion odlazi bez njega. Mjesto koje je on bio rezervirao, uzima drugi čovjek. Avion se diže, ulazi u strašnu oluju... Ostalo znamo iz novinskih izvještaja!“⁷⁸

Poslije nesreće uprava Aeroputa objavila je da 24. kolovoza avioni neće saobraćati na liniji Zagreb – Split i obratno. Izgleda da ni poslije tog datuma zračni promet nije uspostavljen, jer u splitskim dnevnim novinama nema vijesti o tome, a i sezona je bila pri kraju.

Nedugo zatim, 22. listopada, poduzeće Aeropot zadesila je još jedna avionska nesreća. Nakon uzlijetanja s aerodroma u Borovu, kada je bio na visini

74 *Nestali avion „Aeroputa“ još nije pronađen.* Novo doba, Split 23. VIII. 1940., 4.

75 *Avion „Aeroputa“ pronađen u selu Tičevo.* Hrvatski glasnik, Split 23. VIII. 1940., 4.

76 *Nađena ruševina aviona YU-SBC sa poginulim putnicima.* Novo doba, Split 24. VIII. 1940., 1.

77 *Kako je nastradao avion YU-SBC.* Novo doba, Split 26. VIII. 1940., 2.

78 *Sni spasili dr. Karla Lušickog.* Novo doba, Split 31. VIII., 15.

od oko 150 metara, uslijed kvara na motoru, avion YU-SB na liniji Beograd – Zagreb naglo se nagnuo i srušio. Poginula su tri člana posade i tri putnika, a osam je putnika teško ozlijeđeno.⁷⁹

Početak rata u travnju 1941. i okupacija koja je potom slijedila, doveli su do prekida zračnog civilnog prijevoza na splitskom području. Spomenute nesreće kao da su navijestile teške i sumorne ratne godine.

ZRAČNI CIVILNI PRIJEVOZ NA SPLITSKOM PODRUČJU OD ZAVRŠETKA RATA DO IZGRADNJE AERODROMA U KAŠTELIMA

Nakon Drugog svjetskog rata, temelji civilnog zračnog prometa u Jugoslaviji postavljeni su 1947. godine osnivanjem poduzeća JAT (Jugoslavenski aerotransport). Treba napomenuti da se civilni zračni promet odvijao i tijekom 1946. godine, a obavljalo ga je vojno zrakoplovstvo. Prvi avion JAT-a sletio je na zagrebački aerodrom 1. travnja 1947., a tog dana uspostavljene su redovite linije između Zagreba, Ljubljane, Sarajeva, Beograda, Titograda i Tirane. Tijekom te godine, osim JAT-a, zračni je promet vodilo i društvo „JUSTA“ (Jugoslavensko-sovjetsko društvo za civilno zrakoplovstvo). Pored putničkih aviona, ovo društvo raspolagalo je i avionima za transport robe.⁸⁰

Split je s ostalim gradovima u zemlji povezan početkom 1951. kada je na sinjski aerodrom sletio prvi avion na liniji Beograd – Split – Zagreb. Reporter *Slobodne Dalmacije* u podužoj reportaži detaljno je opisao prvi let od Splita do Zagreba. Spomenuo je i domaćicu aviona Viktoriju Batisti koja je putnike tijekom leta ponudila pićem: „Putnici uzimaju čašice rakije, likera i malinovca. Primjer ostalih putnika slijedio sam i ja, ali to je odalo da je ovo moj prvi let avionom. – Platiti molim – obratio sam se drugarici Viktoriji, koja se blago nasmiješila i odgovorila mi: – Piće je uračunato u putnu kartu.“ Reportažu je završio zaključkom: „Ima više stvari, koje su utjecale na mene da ubuduće koristim vožnju avionom. Sjedeći udobno u fotelji aviona nisam nijednom osjetio bilo kakav poremećaj ravnoteže, ljuljanje ili kakovu drugu neugodnost.“⁸¹

Prave neugodnosti i nevolje čekale su putnike na zemlji. JAT i splitsko poduzeće ODAP sklopili su ugovor o prijevozu putnika autobusom od Splita do sinj-

79 *Pojedinosti o katastrofi Aeroputovog aviona YU-SB*. Hrvatski glasnik, Split 23. X. 1940., 4.; *Avion Aeroputa YU-SB srušio se kod Borova*. Novo doba, Split 23. X. 1940., 2-3.

80 *1. travnja otpočet će redovni zračni saobraćaj*. Slobodna Dalmacija, Split 1. IV. 1947., 1.; *Otvoren je redoviti civilni saobraćaj*. Vjesnik, Zagreb 2. IV. 1947., 5.

81 *Prvi let avionom od Splita do Zagreba*. Slobodna Dalmacija, Split 8. VI. 1951., 2.

skog aerodroma, međutim ODAP nije ispunio dogovorene obaveze: „Umjesto ispravnih i udobnih autobusa, ODAP stavlja u saobraćaj stare autobuse koji zbog kvarova često zakašnjavaju na aerodrom. Nadalje, poduzeće 'Put' nije popravilo izrovanu cestu do Sinja. Najgore je na dijelu ceste Brnaze – aerodrom dugoj 2,5 kilometara. Mnogo je prašine jer se cesta nasipava zemljom a ne šljunkom.“⁸²

Kasnije je interes za zračni prijevoz polako rastao: „Danas već nekoliko dana prije polaska aviona skoro sva su mjesta zauzeta. Naročito je veliki broj putnika za Beograd.“⁸³

I u narednim godinama rastao je broj putnika. Godine 1952. prevezeno je 3139 putnika i 5745 kg razne robe. Godinu poslije prevezeno je 3396 putnika i 6955 kg robe. Tijekom sezone 1954. godine, koja je trajala od 1. lipnja do 1. listopada, avionom se koristio 4071 putnik, a prevezen je 13.481 kg razne robe.⁸⁴

U sezoni 1955. godine, avioni tipa Douglas sa 23 i 28 sjedala, letjeli su na linijama: Split – Sarajevo – Beograd, Split – Zadar – Zagreb, Split – Zadar – Rijeka, Split – Dubrovnik – Skoplje, te Split – Graz – Beč – Klagenfurt. Sezona letova trajala je do kraja rujna, a prevezeno je oko 7000 putnika.⁸⁵

Od 14. lipnja do 28. rujna 1956. obavljeno je preko 350 letova. Na sinjski aerodrom doputovalo je 4500 putnika, a isto toliko ih je otputovalo. Avioni su prevezli 12.600 kg robe. Jedina linija te sezone prema inozemstvu, Split – Beč, ukinuta je 14. rujna.⁸⁶

Godine 1958. uspostavljena je direktna linija Split – Beč – München. Avionska karta do Beograda zapadala je 4500 dinara, do Zagreba 3100, a do Sarajeva 2100 dinara. Kroz četiri ljetna mjeseca prevezeno je nešto više od 7000 putnika, 15 tona robe i 12.500 kg poštanskih pošiljki.⁸⁷

Tijekom sezone katkad je dolazilo do prekida prometa zbog loših vremenskih prilika. Svi nedostaci sinjskog aerodroma pokazali su se u srpnju i kolovozu 1959. godine, kada je aerodrom u nekoliko navrata bio poplavljen,

82 *Neugodnosti na zemlji a ne u zraku*. Slobodna Dalmacija, Split 11. VI. 1951., 2.

83 *Veliki interes za putovanje avionom*. Slobodna Dalmacija, Split 17. VIII. 1951., 4.

84 Dragoslav Simonić: *Problem lokacije aerodroma „Split“*. U: Zbornik Društva inženjera i tehničara u Splitu. Split 1958., 323-334.; *Sezonska obustava avionskog saobraćaja*. Slobodna Dalmacija, Split 14. X. 1954., 3.

85 *Prvog listopada obustavlja se zračni saobraćaj sa Splitom*. Slobodna Dalmacija, Split 27. IX. 1955., 3.

86 *Prevezeno oko 4.600 putnika*. Slobodna Dalmacija, Split 29. IX. 1956., 6.

87 Bić.: *Bolje avionske veze nego lani*. Slobodna Dalmacija, Split 3. IV. 1958., 4.; *Prestanak zračnog saobraćaja*. Slobodna Dalmacija, Split 30. IX. 1958., 6.; *Avionima prevezeno preko 7000 putnika*. Slobodna Dalmacija, Split 15. X. 1958., 6.

te su letovi bili obustavljeni.⁸⁸ Problem je i dalje predstavljala cesta do Sinja: „Putnici se najviše žale na razrovani put od Splita do sinjskog aerodroma. Ove godine cesta je uređena do pola. Deset kilometara prašine od Dicma do Sinja po ljetnoj vrućini znatno smeta. Avioni dolaze i odlaze na vrijeme i nema većih kvarova, a tu je i avio-mehaničar Ljubiša Mišić. Jedini je problem cesta.“⁸⁹

Navedeni problemi ponovno su pokrenuli raspravu o potrebi izgradnje novog splitskog aerodroma. Prvi konzultativni sastanak održan je u Zagrebu u lipnju 1958. godine. Skupu su prisustvovali predstavnici Savjeta za saobraćaj NR Hrvatske i Uprave civilnog zrakoplovstva. Zaključeno je kako se aerodromi na području Hrvatske nalaze u lošem stanju te je ukazano na potrebu izgradnje novih i obnovu postojećih. U svezi sa sinjskim aerodromom zaključeno je da topografski leži vrlo nepovoljno, da je jako udaljen od Splita i da njegova rekonstrukcija ne dolazi u obzir. Uprava civilnog zrakoplovstva predložila je za novi splitski aerodrom područje Divulja. Odlučeno je da se što prije ispituju sve mogućnosti za izgradnju novog aerodroma na toj lokaciji. Za početak je bila predviđena travnata pista, a potom betonska pista u dužini od 1650 metara. Splitski aerodrom uvršten je kao prioritet nakon dovršenja aerodroma u Zagrebu i Dubrovniku.⁹⁰

Idući sastanak održan je u Splitu 21. rujna 1959. godine. U vijećnici Narodnog odbora kotara Split sastali su se predstavnici Uprave civilnog zrakoplovstva iz Beograda, direktor Batrić Jovanović i inž. Milan Lukić, predsjednik NO-a kotara Split Ivo Senjanović, predsjednik NO-a općine Split Rade Dumanić, predstavnici narodnih odbora općina Trogir i Kaštela, te predstavnici JRM-a. Naglašeno je kako je sinjski aerodrom izvan kategorije te se napušta radi nepovoljnih uvjeta za letenje. Nadalje, na sastanku je zaključeno da će se novi splitski aerodrom graditi na lokaciji Divulje – Resnik u Kaštelima. Predviđena je pista dužine 1600 metara i ostali potrebni uređaji, te radarska stanica i instalacija za slijetanje noću. Izračuni su pokazali da će investicija iznositi oko milijardu dinara, a novac se trebao osigurati iz sredstava Saveznog izvršnog vijeća, Narodne republike Hrvatske, Jugoslavenske narodne armije i Narodnog odbora kotara Split. Završetak radova predviđen je u ljeto 1962. godine.⁹¹

88 *Povećan zračni saobraćaj*. Slobodna Dalmacija, Split 18. VIII. 1959., 6.; *I dalje prekid zračnog saobraćaja*. Slobodna Dalmacija, Split 20. VIII. 1959., 6.

89 *Udvostručen broj putničkih aviona*. Slobodna Dalmacija, Split 29. VII. 1959., 6.

90 A. K.: *Novi aerodrom nužno potreban Splitu*. Slobodna Dalmacija, Split 9. IX. 1959., 6.

91 *Razgovori o izgradnji novog aerodroma*. Slobodna Dalmacija, Split 16. IX. 1959., 6.; A. K.: *Novi aerodrom krajem 1962. godine*. Slobodna Dalmacija, Split 22. IX. 1959., 6.

Nešto ranije, spomenutu lokaciju kao mjesto izgradnje novog splitskog aerodroma predložio je i Dragoslav Simonić u svojoj opširnoj studiji, u kojoj je analizirao sve prednosti i mane potencijalnih lokacija.⁹²

Krajem 1959. Uprava civilnog zrakoplovstva započela je izradu idejnog projekta i investicijskog programa budućeg splitskog aerodroma. U suradnji s predstavnicima NO-a kotara Split, u nekoliko navrata proveli su ispitivanja na terenu. Kako su se od 1949. godine na tom području provodila i meteorološka ispitivanja, zaključeno je da su klimatski uvjeti na toj lokaciji povoljni za podizanje zračne luke.⁹³

Dok su trajale pripreme za izgradnju novog aerodroma, i dalje je tijekom sezone korišten onaj sinjski. Splitska poslovnicu JAT-a najavila je da će 1960. sedmično slijetati 26 aviona, uglavnom tipa DC-3 i IL-14. Kao novost spomenuto je postavljanje razglasne stanice na sinjskom aerodromu, te nabava novih autobusa marke „Saurer“.⁹⁴ Premda su se ponovile nevolje s plavljenjem aerodroma, ipak je do kraja rujna prevezeno preko 15.000 putnika.⁹⁵

Sezona 1961. godine završila je s rekordom od 18.000 prevezenih putnika,⁹⁶ a porast putnika zabilježen je i godinu poslije, kada je na sinjski aerodrom dnevno stizalo pet do šest aviona, a broj prevezenih putnika popeo se na 20.000.⁹⁷ Sezona 1964. završila je sa 1300 slijetanja i uzlijetanja aviona, te brojem od 20.767 putnika u dolasku i odlasku.⁹⁸

Uza sve poteškoće, godine 1965. na sinjski aerodrom stiglo je 527 aviona, a s njima 11.110 putnika. Do početka listopada otputovalo ih je 11.040.⁹⁹ Vjerovalo se kako će do iduće godine aerodrom u Kaštelima biti dovršen, te da je to

92 Dragoslav Simonić: *Problem lokacije aerodroma „Split“*. Zbornik Društva inženjera i tehničara u Splitu. Split 1958., 323-334.

93 *Izrađuje se projekt za izgradnju aerodroma*. Slobodna Dalmacija, Split 12. XI. 1959., 6.

94 *26 aviona sedmično dolaziti će i odlaziti sa sinjskog aerodroma*. Slobodna Dalmacija, Split 26. III. 1960., 8.; *Prvi avioni u ovogodišnjoj sezoni*. Slobodna Dalmacija, Split 28. V. 1960., 3.

95 *Nevere ometaju slijetanje aviona na sinjski aerodrom*. Slobodna Dalmacija, Split 7. VII. 1960., 6.; *Produžava se sezona avionskog saobraćaja*. Slobodna Dalmacija, Split 16. IX. 1960., 6.; *Avionima prevezeno oko 15 000 putnika*. Slobodna Dalmacija, Split 14. X. 1960., 6.

96 *Avioni će saobraćati do kraja rujna*. Slobodna Dalmacija, Split 27. IX. 1961., 8.; *U toku ovogodišnje sezone letenja avionima JAT-a prevezeno 18000 putnika*. Slobodna Dalmacija, Split 6. X. 1961., 6.

97 I. J.: *Avionima prevezeno 20 tisuća putnika*. Slobodna Dalmacija, Split 3. X. 1962., 8.; I. J.: *Obustava avionskog saobraćaja*. Slobodna Dalmacija, Split 2. X. 1962., 6.

98 *Rekordna sezona u zračnom saobraćaju*. Slobodna Dalmacija, Split 7. X. 1964., 8.

99 B. Ožegović: *Sinjski veteran ustuknuo*. Slobodna Dalmacija, Split 5. X. 1965., 8.

posljednja sezona sinjskog aerodroma. Međutim, kako su radovi kasnili, sinjski je aerodrom za civilni zračni promet korišten do 15. rujna 1966. godine.¹⁰⁰

Novi splitski aerodrom u Kaštelima počeo se graditi 1965. godine. Radove je 6. listopada na svečanosti u Kaštel Štafiliću otvorio predsjednik Općinske skupštine Splita dr. Ivo Perišin. Projekt aerodroma izradio je inž. Miloš Lukić, projekt pristanišne zgrade inž. arh. Branimir Gruica, a radove je izvodilo poduzeće „Slovenija-cesta“ iz Ljubljane.¹⁰¹

Projekt splitskog aerodroma odobrilo je Izvršno vijeće Sabora SRH, a Republički sekretarijat za privredu SRH izdao je u kolovozu 1965. odobrenje za izgradnju. Upravni odbor Komunalne banke odobrio je 24. rujna poduzeću „Aerodrom Split“ korištenje kredita od 780 milijuna dinara za izgradnju prve etape aerodroma. Učesće Direkcije za civilnu zračnu plovidbu trebalo je iznositi oko 700, a JNA oko 490 milijuna dinara. Skupština općine Split na sjednici održanoj 6. veljače 1965. preporučila je radnim organizacijama oročavanje slobodnih sredstava u svrhu izgradnje aerodroma „Split“. Akciju sudjelovanja radnih organizacija sa splitskog područja u podizanju ovog važnog prometnog objekta iniciralo je poduzeće Pomgrad koje je ugovorilo 350 milijuna dinara i tako omogućilo početak gradnje. Bilo je predviđeno da se u prvoj etapi izgradi poletno-sletna betonska staza u dužini od 1100 metara s dva predpolja od 100 m, tako da bi ukupna dužina iznosila 1300 m. Predviđena je širina staze od 30 m, sa zaštitnim pojasom od 150 m. Nadalje, planirani su izgradnja aerodromske zgrade, montaža kompletne aerodromske opreme, radionavigacijskih uređaja te opreme za noćno slijetanje i uzlijetanje zrakoplova. Također je potvrđeno da će INA započeti izgradnju instalacija i rezervoara za avionsko gorivo i mazivo, te tako u splitski aerodrom investirati 490 milijuna dinara.¹⁰²

Kompletan projekt predvidio je pistu u dužini od 3000 m, široku 45 m, što bi omogućilo slijetanje i najvećih aviona.¹⁰³

100 *Novi splitski aerodrom otvara se 15. rujna*. Slobodna Dalmacija, Split 12. IX. 1966., 8.; *U srijedu svečano otvorenje radova na izgradnji aerodroma „Split“*. Slobodna Dalmacija, Split 4. X. 1965., 8.; *Predsjednik općine...* Slobodna Dalmacija, Split 7. X. 1965., 1.

101 *Zašto izgradnja aerodroma baš u Kaštelima*. Slobodna Dalmacija, Split 22. X. 1965., 8.; *Bruje strojevi*. Slobodna Dalmacija, Split 19. X. 1965., 8.

102 B. Ožegović: *Počinjje izgradnja splitskog aerodroma*. Slobodna Dalmacija, Split 25. IX. 1965., 12.

103 B. O.: *Bruje strojevi*. Slobodna Dalmacija, Split 19. X. 1965., 8.

Izgradnja je napredovala brže nego što je planirano, tako da se završetak zemljanih radova očekivao sredinom prosinca i to u dužini od 1430 m. „Time su stvorene mogućnosti da do 1. srpnja 1966. godine, kada treba da slete prvi avioni, bude izgrađena poletno-sletna staza koja bi bila duža od predviđenih 1100 m. Produžetak staze sada bi iziskivao i znatno manje sredstava nego kasnije, jer bi se postojeća mehanizacija maksimalno koristila. Zbog toga bi trebalo uložiti napore jer bi tada aerodrom sa stazom od 1600 m mogao prihvatiti i četveromotorne avione.“¹⁰⁴

Vremenske prilike tijekom proljeća 1966. godine nisu išle na ruku graditeljima. Stalne kiše omele su radove na betoniranju piste. Problem je bio i u tucaniku koji splitska građevinska poduzeća nisu isporučivala u dogovorenim količinama. Zbog toga je poduzeće „Slovenija-ceste“ sa splitskim poduzećem „Jadrankamen“ otvorilo pogon u kamenolomu u Segetu kod Trogira, odakle je dnevno stizalo potrebnih 200 tona granuliranog tucanika. U međuvremenu su podignuti tehnički trakt i kontrolni toranj koji je, zbog bolje preglednosti piste, sagrađen za jedan kat više nego je bilo predviđeno projektom.¹⁰⁵

Loše vrijeme tijekom lipnja u više navrata zaustavilo je radove na dovršetku uzletno-sletne staze.¹⁰⁶ Početkom srpnja betonirana je pista u dužini od 1800 m i u širini od 30 metara. „Radovi se nastavljaju a odlučeno je da se pista proširi za 15 m. Zatim će se poletno-sletna staza proširiti prema istočnoj strani za još 250 m, pa će pista biti duga 2050 m i široka 45. To je omogućilo osiguranje dodatnih sredstava. U kolovozu će se postaviti i svjetlosna linija što će omogućiti noćni saobraćaj.“¹⁰⁷

Prvi avion koji je sletio na pistu aerodroma „Split“ bio je mali avion domaće konstrukcije „Aero-3“. To se dogodilo 13. srpnja u 11 sati i 16 minuta. Avionom je upravljao direktor splitskog aerodroma Srećko Petričević. Potom su se spustila još tri mala aviona u kojima su bili direktor Direkcije za civilnu zračnu plovidbu Batrić Jovanović, projektant aerodroma inž. Miloš Lukić i projektant telekomunikacijskih uređaja inž. Aleksandar Patrogić.¹⁰⁸

104 *Buduća zračna luka*. Slobodna Dalmacija, Split 13. XI. 1965., 12.

105 *Tucanik kasni na aerodrom*. Slobodna Dalmacija, Split 8. I. 1966., 12.; *Na gradilištu splitskog aerodroma*. Slobodna Dalmacija, Split 11. III. 1966., 8.; *Aerodromski toranj sa sedam katova*. Slobodna Dalmacija, Split 5. IV. 1966., 8.

106 *Kiša protiv aerodroma*. Slobodna Dalmacija, Split 4. VI. 1966., 12.

107 *Aerodrom – početkom kolovoza*. Slobodna Dalmacija, Split 9. VII. 1966., 8.

108 *Prvi avioni u splitskoj zračnoj luci*. Slobodna Dalmacija, Split 14. VII. 1966., 8.

Redoviti zračni promet uspostavljen je 15. rujna 1966. kada se na pistu splitskog aerodroma u 11 sati i 43 minute spustio JAT-ov avion Douglas DC 3, oznake YU ACA, na liniji Zagreb – Split. „U tom trenutku prolomio se aplauz prisutnih znatiželjnika, kojih nije bilo malo, onih koji su željeli da prisustvuju prvom ateriranju na novom aerodromu. Bilo je suza i cvijeća, čestitanja i poljubaca. Stara, dobra sinjska ledina koja nas je pošteno služila tolike godine, jučer se oprostila s ‘daglasima’ i putnicima i ustupila svoje mjesto mlađem, modernijem i velebnijem nasljedniku.“¹⁰⁹

Na konferenciji za štampu koja se održala 23. studenoga, najavljeno je: „Do travnja iduće godine pista splitskog aerodroma biti će produžena do 2500 metara. Ako klimatske prilike budu pogodne, može se očekivati da će do svibnja pista biti produžena i do 2900 metara, i tada će se na nju moći spuštati i najveći putnički ‘mlaznjaci’, kao na primjer ‘boing 707’. Splitski aerodrom projektiran je po normativima Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo, i to A klase.“¹¹⁰

Dva dana poslije, 25. studenoga, aerodrom „Split“ svečano je otvoren. Traku je presjekao Milijan Neoričić, tadašnji savezni sekretar za saobraćaj i veze, a u devet sati na aerodrom je sletjela JAT-ova „karavela“. Time je započelo novo razdoblje u civilnom zračnom prijevozu na splitskom području.¹¹¹

109 *Aterirao prvi „daglas“*. Slobodna Dalmacija, Split 16. IX. 1966., 2.

110 *Svečanost na pisti*. Slobodna Dalmacija, Split 24. XI. 1966., 8.

111 *Svečano otvoren aerodrom „Split“*. Slobodna Dalmacija, Split 26. XI. 1966., 1-3.

THE DEVELOPMENT OF CIVIL AIR TRANSPORT
IN THE AREA OF THE CITY OF SPLIT

Summary

Civil air transport in the area of Central Dalmatia, more precisely in the area of the City of Split, was organized by the Aeroput airline company. Air transport started in 1931, followed by a long cessation of activities until 1939, when it picked up again until 1940. In the summer of 1936 the Czechoslovakian airline ČSA introduced flights with its amphibious aircrafts, connecting Prague and Split via Zagreb and Sušak, however these flights were short-lived due to frequent engine failure. The greatest problem in the organization of civil air transport in the area of the city of Split was the lack of an adequate airport. The only airport in use at the time was the one in the town of Sinj, but this was too far removed from the city and could be used only in the summertime due to unfavourable weather conditions in the rest of the year. After the Second World War the Sinj airport was again used from 1951 until 1966, when a new modern airport called Split was built in the nearby town of Kaštela.

Keywords: air traffic, air transport, airline, transport, aeroplane, aviation, seaplane, aircraft, aviation, runway, airport

