

UDK: 929Merćep. M.
797.55(497.5Zagreb)"1910/1913"

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 5. 2. 2024.

Prihvaćeno: 14. 2. 2024.

DOI: <https://doi.org/10.22586/csp.v56i1.33125>

Mihail Merćep (1864. – 1937.) – sportski pothvati, poslovni (ne)uspjesi i avijacijske kontroverze

HRVOJE GRŽINA

Hrvatski državni arhiv

Marulićev trg 21, Zagreb

hgrzina@arhiv.hr

Članak donosi biografiju istaknutoga sportaša, fotografa i poduzetnika Mihaila Merćepa s naglaskom na razdoblju od 1910. do 1913., tijekom kojega je – zajedno s braćom Rusjan i Dragutinom Novakom – razvio djelatnost nezaobilaznu u svim ranim pregledima hrvatske i austrougarske avijacije. Rodom iz Dubrovnika, a podrijetlom iz istočne Hercegovine, Merćep je gotovo pola života proveo u Zagrebu, gdje je dva desetljeća vodio uspješni fotografski atelijer, sudjelovao u osnivanju brojnih sportskih društava te, s partnerima i zaposlenicima, započeo s izradom zrakoplova i organizacijom prvih javnih letova. U tekstu je, uz kontroverze proizašle iz nesklada izvora i njihove interpretacije po pitanju zrakoplovne djelatnosti, posebna pažnja posvećena dosad neistraženome dijelu biografije iz razdoblja prelaska XIX. u XX. stoljeće, kao i vremena Prvoga svjetskog rata.

Ključne riječi: Mihail Merćep; braća Rusjan; Dragutin Novak; Zagreb; zrakoplovstvo; fotografija; sport

Kontroverzni „sportsmen”

Lik i djelo sportaša, fotografa i poduzetnika Mihaila Merćepa danas su poznati tek rijetkim zaljubljenicima u povijest sporta, ponajviše onima s interesom za zrakoplovstvo. Kao jedan od pionira hrvatskoga biciklizma i automobilizma, zarana je ušao u preglede sportskih događanja na području Zagreba i tadašnje Trojedne kraljevine, a ukratko je spominjan i u kontekstu fotografije, koja mu je više od četiri desetljeća – najprije u Bileći, pa potom u Zagrebu – bila osnovni izvor prihoda. No o svemu tome, izuzev nekoliko enciklopedijskih natuknica, dosad se nije detaljnije istraživalo ni pisalo.¹ Ono po čemu Merćepa javnost danas uglavnom pamti jest njegov – poslije se

¹ Usp. „Merćep, Mihajlo”; „Merćep, Mihailo (Mihajlo)”. O Merćepu kao automobilistu vidi: VALJAK, *Bešte, ljudi – ide auto*, 112-113.

pokazalo podosta kontroverzan – angažman na polju zrakoplovstva od 1910. do 1913. godine. U tisku i literaturi starijega datuma jednoglasno hvaljen kao pionir domaće avijacije, pilot i konstruktor zrakoplova, tijekom posljednjih je pedesetak godina u hrvatskoj stručnoj literaturi posvećenoj aeronautici Merćepov lik zadobio pretežno negativne konotacije.² Razlog tomu najvećim dijelom leži u pristupu novije generacije istraživača, kod koje je težište s pisanih izvora prebačeno na kazivanje Merćepova suvremenika i svojedobnoga zaposlenika, prvoga hrvatskog pilota Dragutina Novaka,³ kojemu nekadašnji poslodavac nije ostao u lijepoj uspomeni.

Nesklad između pisanih izvora s jedne strane i dijela literature – temeljene na Novakovu kazivanju – s druge strane poslužio nam je kao intrigantno polazište za istraživanje. U nadolazećim smo poglavljima tako pokušali interpretirati mnoštvo prikupljenih podataka o Merćepu i, koliko je bilo moguće, potvrditi ih ili pak opovrgnuti ne bismo li dobili što potpuniji uvid u život i rad toga kontroverznog poduzetnika i „sportsmena”, danas gotovo isključivo upamćena po aktivnostima tijekom prvih godina zrakoplovstva u Hrvatskoj.

Djetinjstvo i mladost od Dubrovnika do Chicaga

Mihail (Mihajlo, Mihalj, Mijo) Merćep rođen je u Dubrovniku 1. rujna 1864. (20. kolovoza prema julijanskom kalendaru).⁴ Otac Dimitrije (Dmitar) Merćep iz sela Đedići kod Huma zanimljiva je – nažalost ne dokraja istražena – osobnost čije se ime povezuje s incidentom između Srba i Turaka na beogradskoj Čukur-česmi 1862. te Hercegovačkim ustankom 1875.,⁵ a majka Stana rođ. Jovanović, podrijetlom iz Boke kotorske, izdanak je obitelji iz koje je nešto poslije potekao znameniti srpski političar i povjesničar Ljubomir Jovanović.⁶ Par se vjenčao 1863. u Cetinju, a u trenutku Mihailova rođenja živjeli su u Dubrovniku. Maloga je Mihaila ondje 8. rujna (27. kolovoza po julijanskom kalendaru) krstio paroh Todor Janković, a podjeli sakramenta kumovao je lokalni trgovac Toma Efmanović.⁷ Osim Mihaila, Dimitrije i Sta-

² „Ljepša” inačica Merćepova lika pojavljuje se u sljedećim pregledima i člancima: MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*; KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*; NIKOLIĆ, „Merćep, Mihailo”, 401. Ona pak „manje lijepa” ocrtana je – s temeljem u kazivanju pilota Dragutina Novaka – najprije u feljtonu „Pioniri naše avijacije” Zlate Klapčić, objavljivanom u *Vjesniku* od 18. svibnja do 6. lipnja 1979., a zatim i u monografijama PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar* i KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*. Odmjeren i relativno neutralan pogled na Merćepov lik i djelo donosi ELERŠEK, *Homo volans*.

³ Skraćeni prikaz Novakova života i rada vidi u: „Novak, Dragutin Karlo”, a detaljniji u: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*.

⁴ HR-HDA-1448-ZBMK, ZM-34I/56, Parohija Dubrovnik, MKR 1834. – 1882., str. 50, br. 5.

⁵ ZELENKA, „Prilozi za proučavanje znamenitih ličnosti trebinjskog kraja”, 201-212. Vidi i: „Ein herzegowinischer Held”, *Neuigkeits Welt-Blatt* (Beč), 23. 10. 1894., 5.

⁶ „Mihajlo Merćep”, *Vreme* (Beograd), 26. 12. 1937., 8. Vidi i: MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 38.

⁷ HR-HDA-1448-ZBMK, ZM-34I/56, Parohija Dubrovnik, MKR 1834. – 1882., str. 50, br. 5.

na imali su još troje djece: najstarijega sina Vladimira, rođenog u Cetinju, te Mladena i Persidu, rođene u Kladovu.

Prema podacima iz vlastitoga životopisa, poslana 1911. beogradskome biciklistu i novinaru Svetoliku (Sveti) Saviću,⁸ uredniku lista *Balkan*, maleni je Mihail u rodnome Dubrovniku proveo samo osam mjeseci, nakon čega se obitelj preselila u Srbiju. Na imanju u Kladovu na Dunavu – koje je njegovu ocu za zasluge stečene u vrijeme turskoga bombardiranja Beograda dodijelio srpski knez Mihajlo Obrenović – dio obitelji Merćep živio je do 1878. godine. Mihail je ondje započeo osnovno obrazovanje, a školovanje je nastavio i završio u Turnu Severinu na suprotnoj obali Dunava.⁹ Oduševljen fizičkim aktivnostima, navodno je još kao dječak čamcem prelazio Dunav iz Kladova u Turnu Severin i natrag, a u rumunjskome je gradu prvi put vidio i jednoga engleskog velocipedista.¹⁰

U godinama nakon ubojstva kneza Mihajla otac Dimitrije vratio se u Hercegovinu, gdje je 1875. igrao važnu ulogu u ustanku protiv osmanske vlasti. Po odlasku iz Kladova 1878. Mihail je s majkom neko vrijeme živio u Risanu, majčinu rodnom gradu, a zatim je u Dubrovniku poželio upisati srednju Natučku školu. Od toga ga je, piše, odgovorila majka, „koja je imala vrlo rđavu uspomenu na more”,¹¹ pa je nedugo po austrougarskoj aneksiji Bosne i Hercegovine mladi Mihail počeo s bratom Vladimirom raditi trgovački posao u Bileći. Kao osamnaestogodišnjak strastveno se posvetio sportu, primarno biciklizmu, a paralelno je za život zarađivao radeći i kao fotograf.¹² Ubrzo se počeo natjecati u biciklističkim utrkama, a 1889. nabavio je – najprije iz Njemačke, a zatim i iz Engleske – prva vozila s pneumatskim gumama.¹³ Uspjeh na 500 km dugoj utrci Beč – Graz – Trst, održanoj od 24. do 26. rujna 1892., bio je medijski dobro popraćen,¹⁴ no tek je njegov sljedeći pothvat uistinu odjeknuo medijskim prostorom Dvojne Monarhije i susjedne Srbije.

O Merćepovu putu biciklom od Bileće do Chicaga, započetom 15. kolovoza 1893., pisale su brojne novine diljem Austro-Ugarske i Srbije. Iz njih doznajemo da je vozio trasom Sarajevo – Zagreb – Graz – Beč – Berlin te je 6. rujna stigao do Hamburga.¹⁵ Odatle je lađom preplovio Sjeverno more do

⁸ Više o Saviću vidi u: ĆIRKOVIĆ, *Ko je ko u Nedićevoj Srbiji*, 446.

⁹ HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 733/1914. Vidi i: MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 40.

¹⁰ „Zlatni jubilej našeg sportskog veterana g. Mihajla Merćepa”, *Pravda* (Beograd), 12. 5. 1933., 8.

¹¹ MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 40.

¹² Usp. „Muškarac u narodnom odelu (autor Mihail Merćep)”.

¹³ „Zlatni jubilej našeg sportskog veterana g. Mihajla Merćepa”, *Pravda*, 12. 5. 1933., 8.

¹⁴ „Das 500 Kilometer-Rennen Wien-Graz-Triest”, *Grazer Tagblatt* (Graz), 24. 9. 1892., 2; „Wien 1892.”, *Allgemeine Sport-Zeitung* (Beč), 25. 9. 1892., 897.

¹⁵ „(Von Bosnien nach Chicago auf dem Zweirade.)”, *Neue Freie Presse* (Beč), 18. 9. 1893., 2; „(Von Bosnien nach Chicago auf dem Zweirade.)”, *Pester Lloyd* (Budimpešta), 19. 9. 1893., 6; „(Von Bosnien nach Chicago auf dem Zweirade.)”, *Agramer Zeitung* (Zagreb), 19. 9. 1893., 3; „(Von Bosnien nach Chicago auf dem Zweirade.)”, *Grazer Tagblatt*, 19. 9. 1893., 2; „(Von

Hartlepoola, nastavljajući vožnju preko Manchestera do Liverpoola. Iz engleske je luke 16. rujna zaplovio brodom *Lake Superior* put Quebeca te, stigavši u Kanadu, nastavio trasom Montreal – Buffalo prema Chicagu.¹⁶ U Sjedinjenim Državama Merćep je proveo nešto manje od četiri godine, živeći u Texasu i Illinoisu. Navodno se financirao gotovo isključivo sportskim aktivnostima, a u Novome svijetu imao je prilike поближе upoznati i rad pionira američke aeronautike. Sredinom svibnja 1897. istim se je prijevoznim sredstvom kao i na dolasku zaputio natrag na Stari kontinent trasom Chicago – Fort Wayne – Cleveland – Erie – Buffalo – New York – Hamburg – Berlin – Prag – Dresden – Beč – Budimpešta – Beograd – Cetinje.¹⁷

Dolazak u Zagreb

Do kraja XIX. stoljeća Merćep je živio na relaciji Hercegovina – Crna Gora te se vjenčao s Ružicom rođ. Babić. Bračnome paru prvo dijete, sin Branko, rođeno je 5. listopada 1900. u Budvi.¹⁸ Godinu dana poslije par se preselio u Zagreb, gdje je početkom prosinca Mihail otvorio „fotografski obrt i slikanje portreta” na Preradovićevu trgu br. 7.¹⁹ O Merćepovu dolasku u Zagreb izvještale su i *Narodne novine*: „Mijo Merćep, koji je četir [sic!] godine bio etabliran kao fotograf u Čikagu, a rodom je Rumunj iz Ugarske, dobio je dozvolu, da otvori fotografsku radnju u Zagrebu, pa će ova biti za koji dan otvorena na Preradovićevu trgu.”²⁰ Fotografski je obrt isprva „tjerao” u zajednici s Milanom Prodanovićem, a od 23. srpnja 1902., kad je Prodanović istupio iz partnerstva, pa sve do 23. kolovoza 1920. samostalno.²¹ Njihovo je kratkotrajno partnerstvo – na fotografijama obilježavano kao „Merćep i drug” ili „Merćep i Prodanović” – bilo reklamirano kao „jedini i prvi preslikavajući i povećavajući zavod u Hrvatskoj”, a specijalitet tvrtke bile su platinotipije „u potpunosti naravnoj veličini po svakoj maloj fotografiji”.²²

Bosnien nach Chicago auf dem Zweirade.”, *Grazer Volksblatt* (Graz), 20. 9. 1893., 6; „(Von Bosnien nach Chicago auf dem Zweirade.)”, *Tages-Post* (Linz), 20. 9. 1893., 4.

¹⁶ HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 733/1914. Vidi i: „United Kingdom, Outgoing Passenger Lists, 1890-1960, Michael Mercep, 1893.”

¹⁷ „Binnenland”, *De Kampioen* (Rotterdam), 2. 7. 1897., 709; „Zwei Dauerfahrer”, *Neues Wiener Abendblatt* (Beč), 3. 7. 1897., 5. Vrijedi spomenuti da čitavu „američku epizodu” – nemajući uvid u novinske izvještaje i sačuvano arhivsko gradivo – novinarka Zlata Klapčić, inače iznimno neprijateljski nastrojena prema Merćepu i njegovoj ulozi u prvim danima hrvatskoga zrakoplovstva, drži neprovjerenom pričom (usp. Klapčić, *Posrtanje u nebo*, 102).

¹⁸ HR-HDA-1448-ZBMK, ZM-34C/102, Parohija Zagreb, MKR 1881. – 1906., str. 66, br. 1985.

¹⁹ HR-DAZG-4-GPZ, Obrtni odsjek, *Knjiga E. Ini obrti 1886. – 1919.*, br. 32/1901. Vidi i obrtnicu br. 62320/I izdanu 22. prosinca 1901.

²⁰ „Novi fotografski atelier”, *Narodne novine* (Zagreb), 7. 11. 1901., 3.

²¹ HR-DAZG-4-GPZ, Obrtni odsjek, *Knjiga E. Ini obrti 1886. – 1919.*, br. 32/1901. Vidi i spis br. 36400/I od 23. srpnja 1902. Više o Prodanoviću u: MAJDANČIĆ, „Pregled života i rada fotografa Milana M. Prodanovića”, 79-80.

²² *Hartmanov sveobći popis stanova*, s. p.

Merćepov je fotografski atelijer početkom stoljeća bio jedan od vodećih u Zagrebu. U fotografskome životu grada od šezdesetak tisuća stanovnika uspješno je popunio prazninu nastalu potkraj XIX. stoljeća smrću dvojice velikih majstora fotografije, Ivana Standla i Julija Fiedlera,²³ pa ne treba čuditi činjenica da je zapošljavao više radnika koji su pod vlasnikovim imenom snimali, povećavali, izrađivali i retuširali fotografije. Iz stručnoga glasila *Photographische Korrespondenz* doznajemo tako da je već 1903. imao, među ostalima, i pomoćnika za „retuš platinskih i bromsrebrnih povećanja”.²⁴

Reklamni izlog za fotografije iz Merćepova atelijera bio je postavljen na uglu Zrinskoga trga i Kukovićeve ulice. Taj je izlog, čitamo u zapisnicima Gradskoga poglavarstva i zagrebačkim novinama, nekoliko puta bio razbijen i opljačkan, a u vandalizmu počinjenom početkom 1909. šteta je iznosila nemalih 150 kruna.²⁵

Dana 8. prosinca 1905. Mihailu i Ružici u Zagrebu je rođeno drugo dijete, kći Nadežda. Krštena je, zajedno s pet godina starijim bratom Brankom, 3. veljače 1906. u katedrali Preobraženja Gospodnjeg u Zagrebu, a podjeli sakramenta kumovao je književnik Stevo Bešević Petrov.²⁶ Bešević je u to vrijeme u nekadašnjem atelijeru Ivana Standla u Mesničkoj 7 „tjerao” fotografski obrt,²⁷ a – oduševljen tehnologijom – s vremenom se okušao i u osmišljavanju raznih izuma.²⁸

Sportaš i izumitelj

Po pitanju izuma nije mirovao ni Merćep, pa je potkraj 1907., udružen sa zagrebačkim gostioničarem Vladimirom Ferencinom, izradio sklopivi platneni čamac. Probna vožnja održana je na Savi 13. studenog u 15 sati, a glas o izumu pronio se i izvan Zagreba. Ferencinin i Merćepov čamac bio je lagan za upravljanje i mogao je primiti osam osoba, a sklopljenoga ga je mogao nositi jedan čovjek jer je bio veličine ruksaka.²⁹

Kao iskusni biciklist i član Zagrebačkoga koturaškoga kluba „Orao”, Merćep je sudjelovao u organizaciji međunarodne biciklističke utrke Graz – Za-

²³ Usp. GRŽINA, *Sunčani kip*, 283. Više o životu i radu dvojice spomenutih fotografa vidi u istome naslovu na str. 94-101, 116-124, 156-160, 191-194, 204-210.

²⁴ „Stellensuchende”, *Photographische Korrespondenz* (Beč), rujan 1903., s. p.

²⁵ „(Einbruch in eine Auslage.)”, *Agramer Zeitung*, 24. 4. 1909., 6. Protuvrijednost štete izražena u današnjoj valuti iznosila bi nezanemarljivih 1.118,36 eura (usp. „Historischer Währungsrechner”). Vidi i: HR-DAZG-4-GPZ, Pomoćni uredi, Urudžbeni zapisnik 1908., 1-10000, br. 4447.

²⁶ HR-HDA-1448-ZBMK, ZM-34C/102, Parohija Zagreb, MKR 1881. – 1906., str. 66, br. 1985 i 1986.

²⁷ Usp. HR-DAZG-4-GPZ, Obrtni odsjek, *Knjiga E. Ini obrti 1886. – 1919.*, br. 23/1902. Vidi i obrtnicu br. 45772/I izdanu 25. rujna 1902.

²⁸ Više o Beševiću u: DETONI-DUJMIĆ, „Bešević, Stevan P.”, 722-724.

²⁹ „(Eine heimische Erfindung.)”, *Agramer Zeitung*, 13. 11. 1907., 4; „(Ein zusammenlegbarer Kahn.)”, *Prager Tagblatt* (Prag), 28. 11. 1907., 5.

greb održane 16. kolovoza 1908.³⁰ Na toj se utrci nije natjecao, ali je zato sudjelovao u onoj automobilističkoj od Schottwiena do Semmeringa u Donjoj Austriji 20. rujna iste godine kao jedan od 65 vozača.³¹ Nedugo prije toga nabavio je, posredovanjem Ferdinanda Budickog, novo trkaće vozilo – automobil marke *Puch* „s dva cilindra koji razvijaju 10 Hp.” vrijedan 6.000 kruna.³² Ponosnoga vlasnika i prodavatelja u vozilu je ovjekovječio jedan od fotografa iz Merćepova atelijera, a iz inskripcije na fotografiji doznajemo da je dvojac probno putovanje na relaciji Graz (sjedište tvrtke *Puch*) – Varaždin – Zagreb, dugo 209 km, prošao za 4 sata i 30 minuta.³³

Vozeći se automobilom istoga proizvođača, Merćep je tijekom kolovoza 1909. proputovao Bosnu, Hercegovinu i Dalmaciju. Putovanje na koje je krenuo 10. kolovoza trebalo je uključivati i Crnu Goru, no zbog plaćanja pune carine za vozilo na granici ta je zemlja izbačena iz itinerara. Cijeli je put, unatoč lošem terenu, „prošao bez ikakvih kvarova i nesreća”, pa se Merćep u Zagreb vratio 18. kolovoza.³⁴ Kojim je vozilom odradio put po Bosni, Hercegovini i Dalmaciji nije nam poznato, ali to po svoj prilici nije bilo isto ono kojim se je bio utrkiavao od Graza do Zagreba. Automobil – „mali Puch” koji je, sudeći prema novinskom izvještaju, „radio savršeno” – Merćep je, moguće, nabavio u Grazu nekoliko mjeseci prije putovanja, kad su njegov posjet, zajedno s obitelji, zabilježile lokalne novine.³⁵

Merćep je od ranih dana također bio član Prvoga hrvatskoga automobilnoga kluba, utemeljenog 1. travnja 1906.³⁶ Novine ga od 1909. spominju kao člana, a najkasnije godinu dana poslije i kao dionika upravnoga odbora,³⁷ te ga nalazimo na skupnoj fotografiji članova kluba u Vinici, na imanju grofa Bombellesa, snimljenoj 8. svibnja 1910.³⁸

No zagrebačkoga fotografa, pasioniranoga biciklista i automobilista nedugo potom obuzela je nova strast, jednaka – a možda i veća – od one što ju je gajio najprije prema biciklizmu, a zatim i automobilizmu. Bila je to aeronau-

³⁰ „(Radwettfahern Graz-Agram.)”, *Agramer Zeitung*, 30. 7. 1908., 6; „Medjunarodna koturaška utrka Graz-Zagreb”, *Narodne novine*, 30. 7. 1908., 3; „(Internationales Radrennen Graz-Agram.)”, *Grazer Tagblatt*, 31. 7. 1908., 6; „Internationales Radrennen Graz-Agram”, *Die Zeit* (Beč), 2. 8. 1908., 14; „(Radwettfahern Graz-Agram.)”, *Agramer Zeitung*, 4. 8. 1908., 5; „Propositionen für das internationale Strassenrennen Graz-Agram”, *Grazer Volksblatt*, 5. 8. 1908., 7; „Radrennen Graz-Agram”, *Marburger Zeitung* (Maribor), 8. 8. 1908., 5.

³¹ „(Automobil-Wettfahern.)”, *Agramer Zeitung*, 17. 9. 1908., 5.

³² „Prvi automobil za utrke u Zagrebu”, *Narodne novine*, 21. 7. 1908., 3. Protuvrijednost 6.000 kruna izražena u današnjoj valuti iznosila bi 44.351,04 eura (usp. „Historischer Währungsrechner”).

³³ Muzej za umjetnost i obrt, Zbirka starije fotografije, inv. br. MUO-31317.

³⁴ „(Eine Automobilexkursion.)”, *Agramer Zeitung*, 10. 8. 1909., 5-6; „(Automobilischer Ausflug.)”, *Agramer Zeitung*, 19. 8. 1909., 6.

³⁵ „Fremden-Liste”, *Grazer Volksblatt*, 13. 5. 1909., 13.

³⁶ HR-HDA-79-UOZV-SP, 1467/1906.

³⁷ „Offizielle Mitteilungen des I. Kroatischen Automobil-Club”, *Allgemeine Automobil-Zeitung* (Beč), 25. 12. 1910., 4.

³⁸ VALJAK, *Bešte, ljudi – ide auto*, 82, 112.

tika, s čijim se temeljnim postulatima navodno bio upoznao još za boravka u Sjedinjenim Američkim Državama potkraj XIX. stoljeća prateći rad Octavea Chanutea i Augustusa M. Herringa,³⁹ a o čijemu je razvoju i napretku na području Hrvatske – kao prominentni član i dio zagrebačke sportske vrhuške – tijekom 1909. i 1910. imao informacije iz prve ruke.⁴⁰

Zrakoplovni počeci

Bez obzira na činjenicu da je glasovitom izumitelju Slavoljubu Penkali – nakon uspjela leta 23. lipnja 1910. – pripala laskava titula prvoga hrvatskog letača zrakoplovom, upravo je Merćep sa svojim suradnicima ostavio najveći trag u prvim godinama hrvatskoga zrakoplovstva. Isprva je redovito posjećivao uzletišta na Črnomercu, prateći Penkalin napredak u konstruiranju zrakoplova od prvih pokušaja pa sve do uspješnoga leta potkraj lipnja,⁴¹ a zatim se i sâm odlučio angažirati u izgradnji zrakoplova. Toga je ljeta u „slovenskoj” Gorici upoznao braću Josipa (Jožu, Joška) i Edvarda Rusjana, također strastvene bicikliste, koji su iza sebe imali već više sagrađenih letjelica, kao i prvi uspješan let zrakoplovom napravljenim u Austro-Ugarskoj Monarhiji (25. studenog 1909.).⁴²

Najnoviji aeroplan braće Rusjan, nazvan *Eda-VII*, bio je – baš kao i onaj Penkalin – opremljen motorom od 25 KS, međutim takav motor pilotu nije davao dovoljno snage za let na većoj visini. Obećavši im prijeko potreban jači motor, Merćep je s braćom sklopio poslovnu suradnju i organizirao njihov dolazak u Zagreb,⁴³ čime je otvoreno novo, veliko poglavlje hrvatske aeronautike. Prema partnerskome dogovoru, piše istraživač zrakoplovne povijesti Leonard Eleršek, braća Rusjan bila su zadužena za „konstrukciju i gradnju aviona, Edvard Rusjan za letenje, a Merćep za financiranje gradnje, prodaju i promidžbu”.⁴⁴

Za gradnju novih zrakoplova Merćep je osigurao prostor u zapadnome zagrebačkom predgrađu, u francuskoj pilani u vlasništvu Društva za uvoz hrastovine (*Société d'importation de chêne*). Sredinom rujna Merćep i Rusjan u Parizu su nabavili benzinski motor „Gnome” od 50 KS, koji je 27. rujna dopremljen u Zagreb, a tijekom priprema za prvi let podignut je na vježbalištu i hangar za prihvat zrakoplova, tik do onoga koji je za svoj aparat bio podi-

³⁹ Više o spomenutome dvojcu u: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 161, 164. O njihovu utjecaju na kasniji Merćepov rad vidi: KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*, 83; PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 48.

⁴⁰ Usp. KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 103.

⁴¹ Vidi npr. „Aeroplan i kr. kot. oblast”, *Novosti* (Zagreb), 30. 8. 1910., 3.

⁴² Više o životu i radu braće Rusjan, zajedno s mnoštvom fotografija, u: KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 41-67.

⁴³ KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*, 83; PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 51; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 102.

⁴⁴ ELERŠEK, *Homo volans*, 134.

gnuo Penkala. Prema procjenama u tisku, cijena prvoga zrakoplova tipa Merćep-Rusjan iznosila je vrtočlavih 20.000 kruna, od čega je najveću vrijednost imao upravo motor.⁴⁵

Za manje od mjesec dana u pilani je sastavljen kostur zrakoplova, koji je potkraj listopada prevezen u novi hangar na vježbalištu. Tamo su montirani svi preostali dijelovi i ugrađen je motor te je zrakoplov bio spreman za prvi probni let.⁴⁶ U nedjelju 13. studenog 1910. Edvard Rusjan prvi se put podignuo u zrak novim aeroplanom „kojih 30 metara visoko, zaokružio nad celim vježbalištem i sretno se vratio na zemlju”,⁴⁷ a već idućega dana uspjeh je ponovio pred uzvanicima. Među odabranima su se 14. studenog našli članovi Prvoga hrvatskoga automobilnoga kluba, brojni sportaši i general Radoslav Gerba,⁴⁸ zapovjednik XIII. hrvatsko-slavonskoga vojnog zapovjedništva austrougarske vojske. Uspjeh dvojca Merćep-Rusjan tom je prigodom fotoaparatom ovjekovječio bojnik Milan Uzelac, buduća vodeća ličnost austrougarskoga ratnog zrakoplovstva.⁴⁹ U isto je vrijeme nastala i često reproducirana serija fotografija iz Merćepova atelijera, zajedno s poznatim portretima Merćepa i Rusjana u pilotskim odijelima, a događaju je, sudeći prema sačuvanim snimkama, prisustvovao i zagrebački fotograf Ivan Rechnitzer.⁵⁰

Nakon uspješnoga leta pred odabranim uzvanicima u Zagrebu Merćep i Rusjan otputovali su u Beograd i Sofiju, gdje su dogovarali detalje pokaznih letova za tamošnju publiku te pokušali dogovoriti prodaju zrakoplova. Po povratku u Zagreb iznova je isproban aeroplan te je, nakon nekoliko uspješnih letova na visini od 200 m, dogovoren demonstracijski let za 26. prosinca 1910. Cijene za posjetitelje iznosile su 5 kruna za bolja i 1 krunu za udaljenija mje-

⁴⁵ „(Ein kroatischer Aviatiker.)”, *Agramer Zeitung*, 16. 9. 1910., 5-6; „Mihajlo Merćep – Aviatičar”, *Novosti*, 16. 9. 1910., 2; „Novi zagrebački aeroplan”, *Narodne novine*, 28. 9. 1910., 3; „(Ein neuer Agramer Aeroplan.)”, *Agramer Zeitung*, 28. 9. 1910., 5; „Aeroplan ‘Rusjan’ u Zagrebu”, *Novosti*, 29. 9. 1910., 2. Vrijednost Merćep-Rusjanova zrakoplova u iznosu od 20.000 kruna pretvorena u današnju valutu bila bi pozamašnih 143.487,40 eura (usp. „Historischer Währungsrechner”). Podatke iz tiska o Merćepovu i Rusjanovu boravku u Parizu, kao i o cijeni njihova zrakoplova, Klapčić ocjenjuje kao puke izmišljotine (usp. Klapčić, *Posrtanje u nebo*, 105-106).

⁴⁶ „Aeroplan Merćep-Rusjan”, *Obzor* (Zagreb), 23. 10. 1910., 2. Vidi i: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 52; Klapčić, *Posrtanje u nebo*, 106-107.

⁴⁷ „Prvi liet Merćepova aeroplana”, *Narodne novine*, 14. 11. 1910., 3. Vidi i: „(Flugversuche mit Merćeps Aeroplan.)”, *Agramer Zeitung*, 14. 11. 1910., 5; „Uzlet zagrebačkih aviatičara”, *Hrvatski pokret* (Zagreb), 14. 11. 1910., 5.

⁴⁸ Više o Gerbinu životu i vojnoj službi vidi u: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 164.

⁴⁹ „Ponovni liet Merćepovog aeroplana”, *Narodne novine*, 15. 11. 1910., 4; „(Wiederholter Probeflug des Merćep’schen Aeroplans.)”, *Agramer Zeitung*, 15. 11. 1910., 5-6; „Zagrebački aeroplan u praksi”, *Novosti*, 15. 11. 1910., 3; „Treći aeroplan u Zagrebu”, *Obzor*, 15. 11. 1910., 1-2. Vidi i: „Merćepov aeroplan”, *Politika* (Beograd), 3. 11. 1910. (16. 11. 1910. po gregorijanskom kalendaru), 2. Više o Uzelcu u: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 167.

⁵⁰ Usp. Klapčić, *Posrtanje u nebo*, 110-111. Više o Rechnitzerovu životu i radu u: GRŽINA, *Sunčani kip*, 271.

sta.⁵¹ Vijest o prvome zrakoplovu zagrebačko-goričkoga dvojca počela se širiti i po Monarhiji.⁵²

Bez obzira na to što je u ponedjeljak 26. prosinca – na blagdan sv. Stjepana – vrijeme u Zagrebu bilo daleko od lijepoga, više je tisuća ljudi došlo vidjeti Rusjanov uzlet. Kako čitamo u dnevnim novinama, toga je ranog poslijepodneva slovenski pilot nedvojbeno trijumfirao pokazavši izvanrednu letačku vještinu, pa ga je, baš kao i njegova partnera, razdragano mnoštvo pozdravilo kličući „Živio Rusjan!” i „Živio Merćep!”. Osim klicanja, uspjeh je ovjenčan lovorovim vijencem s posvetom „Sportski kolege svojim prvim avijatičarima Merćepu i Rusjanu. Zagreb, 26. XII. 1910.”⁵³ Fotografija s toga epochalnog događaja – Rusjanov portret te partnerski dvojac u zrakoplovu – nekoliko je dana poslije reproducirana na naslovnici ilustriranoga dvotjednika *Dom i svijet*.⁵⁴ Idućega dana, 27. prosinca, prema pisanju *Politike*, Merćep je već bio u Beogradu ne bi li dogovorio detalje o tamošnjoj Rusjanovoj letačkoj produkciji.⁵⁵

Ovdje vrijedi pripomenuti da se 1909. i 1910. uz Penkalu i partnere Merćepa / braću Rusjan konstruiranjem modela letjelica u Zagrebu bavio i spomenuti književnik Stevo Bešević Petrov.⁵⁶ U novinama su tako ostali zabilježeni opisi više njegovih patenata i modela letjelica, međutim nema podataka da je bilo koji od njegovih izuma nadišao fazu ideje/modela ili poletio.⁵⁷ Bešević je 1911. napustio Zagreb, a prije toga je – sudeći prema tonu spomenutoga Merćepova pisma upućena Svetoliku Saviću – s Merćepom došao u sukob. U tom se pismu, među ostalim, Merćep žestoko obrušio na krsnoga kuma svoje dvoje djece, ističući da se ovaj „već neko vrijeme bavi zrakoplovstvom, ali ne ozbiljno, nego da bi na taj način napravio još više prevara”. Optužio ga je da „posjeduje skice i planove pokojnika i sada ih koristi za nove trikove”, no to mu u Zagrebu nije uspjelo jer se „ovdje (u Zagrebu, nap. a.) smatra da su Beševićeve skice i planovi neprovedivi”⁵⁸

⁵¹ „Aviatičari u Zagrebu”, *Novosti*, 16. 12. 1910., 2; „(Aufstieg des Aeroplans Merćep-Rusjan.)”, *Agramer Zeitung*, 20. 12. 1910., 5; „Uzlet Merćep-Rusjanovog aeroplana”, *Narodne novine*, 20. 12. 1910., 3; „Zagrebački aviatičari”, *Novosti*, 21. 12. 1910., 2; „Uzlet aeroplana”, *Narodne novine*, 22. 12. 1910., 3. Vidi i: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 52-53.

⁵² Usp. npr. „Die Raddrennfahrer Ruspan und Mereep [sic!] als Aviatiker”, *Grazer Volksblatt*, 9. 11. 1910., 4; „Ein neuer Aeroplan”, *Pester Lloyd*, 14. 11. 1910., 5; „Oesterreichisch-ungarischer Monoplan Mercep-Rusjan”, *Neue Freie Presse*, 25. 12. 1910., 79.

⁵³ „(Der erste Aeroplan-Aufstieg in Agram.)”, *Agramer Zeitung*, 27. 12. 1910., 6; „Uzlet aeroplana”, *Narodne novine*, 27. 12. 1910., 2-3; „Prvi ljet u Zagrebu”, *Novosti*, 27. 12. 1910., 2; „Prvi aeroplan u Zagrebu”, *Hrvatski pokret*, 27. 12. 1910., 5; „Letenje u Zagrebu”, *Politika*, 14. 12. 1910. [27. 12. 1910.], 3. Vidi i: KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*, 85-86; PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 53-54; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 118-119.

⁵⁴ „Leteći stroj gosp. Merćepa”, *Dom i svijet* (Zagreb), 1. 1. 1911., 1.

⁵⁵ „Merćep u Beogradu”, *Politika*, 15. 12. 1910. [28. 12. 1910.], 2.

⁵⁶ MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 33-38; KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*, 56-57, 71, 92.

⁵⁷ Vidi npr.: „Sjajan izum”, *Naša sloga* (Pula), 28. 10. 1909., 2; „Prvi hrvatski aerodrom”, *Novosti*, 30. 3. 1910., 1; „Iz naše aviatike”, *Narodne novine*, 4. 10. 1910., 3; „(Neue kroatische Erfindungen.)”, *Agramer Zeitung*, 12. 10. 1910., 6.

⁵⁸ HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 733/1914.

Je li uzrok zavade dvojice nekadašnjih prijatelja bilo pitanje primata u zagrebačkoj aeronautici, nije poznato. Ostaje izvjesno da njihovi odnosi u to vrijeme nisu bili dobri, kao i to da je Bešević i u Beogradu nastavio s istraživanjima i prezentacijama modela letjelica.⁵⁹

Rusjanova pogibija u Beogradu, „izgubljeni” dvokrilac i potraga za novim pilotom

Po uspješno okončanoj zagrebačkoj produkciji zrakoplov Merćep-Rusjan rastavljen je u hangaru i 3. siječnja 1911. vlakom otpremljen u Beograd, prvu stanicu planirane predstojeće turneje.⁶⁰ Letenje u srpskoj prijestolnici danima je najavljivano u lokalnim novinama, a poseban je naglasak bio na Merćepu, za kojega je *Politika* pisala da „nije Hrvat, kao što ga bečki listovi zovu, nego Srbin rodом iz Hercegovine”.⁶¹ Poslije toga bili su planirani posjeti Nišu, Sofiji, Plovdivu, Bukureštu, Ateni i Istanbulu.⁶²

U Beogradu ih je dočekalo jako loše vrijeme, pa je let, isprva najavljen za 7. siječnja, dvaput otkazan. Dana 9. siječnja Edvard Rusjan odlučio je poletjeti bez obzira na to što je košava i dalje puhala nad Beogradom. To se pokazalo fatalnim te je – nespreman na nepredvidivost njemu nepoznatih vremenskih uvjeta – Rusjan izgubio život, a zrakoplov bio uništen. Vijest o pogibiji mladoga pilota istoga je časa odjeknula medijskim prostorom čitave Dvojne Monarhije i Srbije.⁶³ Dva dana poslije, 11. siječnja, Rusjan je sahranjen u Beogradu, a Merćep se 12. siječnja poslijepodne vratio u Zagreb.⁶⁴

⁵⁹ Usp. DETONI-DUJMIĆ, „Bešević, Stevan P.”, 723; MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 36-38.

⁶⁰ „(Unsere Aviatiker in Belgrad.)”, *Agramer Zeitung*, 4. 1. 1911., 5; „Naši aviatičari”, *Narodne novine*, 4. 1. 1911., 3.

⁶¹ „Merćepove pripreme”, *Politika*, 16. 12. 1910. [29. 12. 1910.], 2. O istome vidi i: „Merćep u Beogradu”, *Politika*, 16. 12. 1910. [29. 12. 1910.], 1; „Merćep leti”, *Politika*, 24., 25. i 26. 12. 1910. [6., 7. i 8. 1. 1911.], 2.

⁶² Usp. KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*, 87; PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 55.

⁶³ „Rusjan danas poginuo”, *Politika*, 27. 12. 1910. [9. 1. 1911.], 2; „Smrt jednog junaka”, *Politika*, 28. 12. 1910. [10. 1. 1911.], 1-2; „Aeroplan. Zašto je Rusjan poginuo”, *Politika*, 28. 12. 1910. [10. 1. 1911.], 1-2; „Todessturz des Aviatikers Rusjan”, *Agramer Zeitung*, 10. 1. 1911., 5-6; „Der Todessturz des Aviatikers Rusjan”, *Neue Freie Presse*, 10. 1. 1911., 4; „Aviatičar Rusjan postradao”, *Narodne novine*, 10. 1. 1911., 3-4; „Der Todessturz des Aviatikers Rusjan”, *Agramer Zeitung*, 11. 1. 1911., 5-6; „Smrt aviatičara Rusjana”, *Narodne novine*, 11. 1. 1911., 3; „Der Todessturz Rusjans”, *Reichspost* (Beč), 11. 1. 1911., 7; „Der tödlich verunglückte Flieger Rusjan”, *Grazer Volksblatt*, 11. 1. 1911., 5; „Todessturz eines österreichischen Aviatikers in Belgrad”, *Illustrierte Kronen-Zeitung* (Beč), 11. 1. 1911., 4-5. Detalje o Rusjanovu letu i pogibiji vidi u: MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 46-48; KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*, 88-92; PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 55-58; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 122-126.

⁶⁴ „Pogreb Eduarda Rusjana”, *Politika*, 29. 12. 1910. [11. 1. 1911.], 2; „(Das Vergräbnis des Aviatikers Rusjan.)”, *Agramer Zeitung*, 12. 1. 1911., 5; „Sprovod Eduarda Rusjana”, *Narodne novine*, 12. 1. 1911., 3; „Rusjanov pogreb”, *Politika*, 30. 12. 1910. [12. 1. 1911.], 2; „Merćepov odlazak”, *Politika*, 30. 12. 1910. [12. 1. 1911.], 2; „(Der Todesflug Rusjans.)”, *Agramer Zeitung*, 13. 1. 1911., 5; „Smrt i sprovod Eduarda Rusjana”, *Narodne novine*, 13. 1. 1911., 4.

Prema izvještajima zagrebačkih novina, Merćep i Rusjan su – usporedo s radom na jednokrillcu (monoplanu) u kojemu je Rusjan nastradao u Beogradu – u Gorici dovršili i jedan dvokrillac (biplan). Njega su također bili uputili vlakom u Beograd,⁶⁵ međutim tamo je stigao nakon Rusjanove pogibije, pa je Merćepu vraćen u Zagreb. Dvokrillac je zajedno s motorom izvađenim iz uništenoga monoplana 20. siječnja pristigao na Glavni kolodvor, odakle je kolima odvezen pred Merćepov fotografski atelijer na Preradovićevu trgu. Ondje ga je više sati promatralo zainteresirano mnoštvo, a predvečer je bio otpremljen u hangar na čnomerečkom vježbalištu.⁶⁶

Priču o „izgubljenom” dvokrillcu istraživači povijesti hrvatskoga zrakoplovstva Boris Puhlovski i Zlata Klapčić, temeljeći zaključke na Novakovu kazivanju, spominju kao izmišljotinu. Prvospomenuti tako priču drži najobičnijom novinarskom patkom iz radionice „prosrpsk[oga] dnevnik[a] *Novosti*”, u kojemu je Merćep – kaže Puhlovski – imao veze u uredništvu,⁶⁷ a Klapčić još oštrijim riječima opovrgava priču o dvokrillcu: „Da opravda jednu, mora (Merćep, nap. a.) izmisliti drugu laž, i tako će to od sada do kraja svoje aktivnosti u Zagrebu. Dvokrillac, naravno – ne postoji!”⁶⁸

Ono što je ovdje vrlo zanimljivo jest činjenica da se ni Puhlovski ni Klapčić ni na koji način ne koriste dvojim vodećim zagrebačkim dnevnim novinama, pa u njihovim knjigama nema ni spomena brojnih članaka objavljenih u *Agramer Zeitungu* i *Narodnim novinama* iz kojih se pak dade iščitati podosta drukčija priča. Što je od navedenoga istina danas je teško sa sigurnošću potvrditi, međutim vidljivo je da i Puhlovski i Klapčić u svojim monografijama iznose interpretaciju bitno različitu od viđenja prezentiranog u onodobnim vodećim zagrebačkim dnevnim novinama.

Nesklad izvora i interpretacije vidljiv je i u događajima koji su uslijedili, a vezani su uz tumačenje uloge istaknutoga hrvatskog biciklista Milana Menige u Merćepovim letačkim planovima. Puhlovski naime – vodeći se glasinama koje su odjekivale i srpskim medijskim prostorom⁶⁹ – navodi da je po Rusjanovoj smrti Merćep za potencijalnoga novog pilota imao u vidu proslavljenoga biciklista Menigu, no taj „mlad, samosvjestan sportaš (...) nije podnosio odveć nadmenog Merćepa”.⁷⁰ S druge pak strane *Agramer Zeitung* to nedvosmisleno pobija, ističući da navedeno „nije točno, jer je gospodin Meniga potpuno neupućen u zrakoplovstvo”. U zaključku istoga članka stoji da su se

⁶⁵ Usp. „Merćep u Beogradu”, *Politika*, 16. 12. 1910. [29. 12. 1910.], 1; „Merćepovi planovi”, *Politika*, 5. 1. 1911. [18. 1. 1911.], 2.

⁶⁶ Usp. „Neobično putovanje jednog biplana”, *Narodne novine*, 21. 1. 1911., 4; „(Von unseren Aviatikern.)”, *Agramer Zeitung*, 21. 1. 1911., 6.

⁶⁷ Usp. PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 60.

⁶⁸ KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 281.

⁶⁹ Usp. „Merćepovi planovi”, *Politika*, 5. 1. 1911. [18. 1. 1911.], 2.

⁷⁰ PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 62. Nažalost, nije poznato na temelju kojega je izvora Puhlovski konstruirao spomenutu tezu. Menigu kao potencijalnoga Merćepova pilota spominje i Kirić, međutim ne navodi nikakve razloge zbog kojih se ta suradnja nije realizirala (usp. KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*, 98). Više o Menigi vidi u: „Meniga, Milan”.

„gospodinu Merćepu već nudili i drugi piloti, no on je zasad odlučio sam”.⁷¹ Iste novine tri su tjedna poslije najavile da će novi Merćepov pilot biti jedan poznati zagrebački sportaš.⁷²

Samo tri dana poslije *Narodne novine* otkrile su i ime toga zagrebačkog sportaša te ga predstavile kao „poznat[oga] prijatelj[a] – svakog športa, g. Fritz[a] Lovrenčić[a]”, koji je „[k]ao biciklista, motociklista, sanjkač i automobilista (...) poznat sa svoje spretnosti i uztrajnosti”.⁷³ Izuzev te kratke vijesti, o stvarnom angažmanu Miroslava Lovrenčića u izvorima i literaturi nismo prošli nikakav spomen, slijedom čega je opravdano pomisliti da do praktične suradnje nikad nije ni došlo. Srpski su mediji kao Rusjanovu zamjenu najavljivali mladoga graditelja zrakoplovnih modela M. Vukosavljevića-Čamura, međutim, po svemu sudeći, ni ta se suradnja nije ostvarila.⁷⁴

Penkala (ponovno), Čermak i Bloudek

Suprotno onomu što piše dio istraživača povijesti hrvatskoga zrakoplovstva, koji navode je da Penkalin zrakoplov posljednji put letio tijekom druge polovine 1910.,⁷⁵ taj je zagrebački izumitelj – sudeći prema pisanju lokalnih novina – na letačkome planu bio aktivan i 1911. godine. *Agramer Zeitung* javio je sredinom veljače da je „[a]eroplan inženjera Penkale već dovršen, a testiranja će započeti sljedećih nekoliko dana”,⁷⁶ a mjesec dana potom, zajedno s *Narodnim novinama*, izvijestio o nepovoljnu ishodu toga leta. Penkala je naime od Merćepa posudio propeler, montirao ga na vlastiti zrakoplov te je 22. ožujka 1911. pokušao poletjeti, no aeroplan se srušio netom po uzdizanju.⁷⁷ Ta je neslavna epizoda dokončala Penkalino bavljenje avijacijom, a hangar za prihvat zrakoplova na črnomerečkome vježbalištu otkupio je Merćep.

K Merćepu je kao zaposlenik prešao i bivši Penkalin suradnik Dragutin Novak, koji je na novome poslu nastavio raditi s Josipom Rusjanom. Njih su

⁷¹ „(Von unseren Aviatikern.)”, *Agramer Zeitung*, 21. 1. 1911., 6.

⁷² „(Von unseren Aviatikern.)”, *Agramer Zeitung*, 15. 2. 1911., 6.

⁷³ „Novi hrvatski zrakoplovac”, *Narodne novine*, 18. 2. 1911., 3. Miroslav Fritz Lovrenčić (1885. – 1959.), automobilist i sportski djelatnik, prvak Hrvatske i Slavonije u sanjkanju. Zajedno sa starijim bratom Vilimom jedan od pionira hrvatskoga automobilizma (biografski podaci pronađeni u: HR-HDA-1448-ZBMK, ZM-34C/1198, Zagreb, Sv. Marko, MKR 1882. – 1888., str. 202, br. 787).

⁷⁴ Usp. „Merćepov pilot”, *Večernje novosti*, 10. 1. 1911. [23. 1. 1911.], 10. Vidi i: Klapčič, *Posrtanje u nebo*, 136, 282.

⁷⁵ Usp. PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 44; Klapčič, *Posrtanje u nebo*, 100.

⁷⁶ „(Von unseren Aviatikern.)”, *Agramer Zeitung*, 15. 2. 1911., 6.

⁷⁷ „(Unfall des Aviatikers Penkala.)”, *Agramer Zeitung*, 23. 3. 1911., 5; „Nezgodna aviatičara Penkale”, *Narodne novine*, 23. 3. 1911., 3. Penkalin let u ožujku 1911. opisuju Kirić (KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*, 93) i Eleršek (ELERŠEK, *Homo volans*, 132-133), a Puhlovski i Klapčič ga ne spominju.

dvojica ubrzo dovršila konstrukciju novoga zrakoplova.⁷⁸ Njegova je potencijalnoga pilota Merćep našao u češkome sportašu Janu Čermaku, kojega je – prema pisanju zagrebačkih *Novosti* – upoznao u Bečkome Novome Mjestu.⁷⁹ Čermak je u tom trenutku iza sebe već imao više letova na zrakoplovima slovenskoga konstruktora Stanka Bloudeka, kojega je Merćep također uspio dovesti u Zagreb.⁸⁰ Zajedno s dvojcem Čermak-Bloudek u Zagreb je stigao i njihov dvokrilac *Libella*,⁸¹ a Čermak je u iduća dva tjedna (između 6. i 20. kolovoza 1911.) izveo dvadesetak letova, od čega četiri javna.⁸² Osobito su dobro popraćeni bili uzleti 6. i 13. kolovoza, za koje je cijena ulaznice bila jednaka kao i kod prvoga Rusjanova leta – 5 kruna bolja mjesta, a 1 krunu ona udaljenija.⁸³

Nažalost, nijedan od Čermakovih zagrebačkih letova nije bio na novome Merćepovu jednokrilcu – Kirić i Puhlovski nazivaju ga *Sokol*, a Klapčić *Replika*, jer je bio unaprijeđena inačica prvoga zrakoplova – već isključivo na *Libelli*, s kojom je češki letač bio dobro upoznat. Nezadovoljne tom spoznajom, vodeće su dnevne novine počele rogoboriti protiv Merćepa i njegova pilota. „Gosp. Merćep je jučer još prije uzleta uvjeravao, da je njegov monoplan u redu i spreman za uzlet, a kad je došao pilot, izvučen je biplan”, pišu *Narodne novine*, zaključujući da je bolje „pričekati koji dan, dok bude taj posve u redu i onda prirediti uzlet, a ne zavaravati občinstvo, jer se time oslabljuje interes i povjerenje prema domaćim ljudima i njihovim izumima.”⁸⁴ Poprilično je izvjesno da Čermak nije javno letio Merćepovim zrakoplovom, nego ga je vjerojatno samo testirao, dok je letove pred publikom odrađivao na Bloudekovoj *Libelli*.⁸⁵

⁷⁸ „(Merćep-Aeroplan.)”, *Agramer Zeitung*, 13. 5. 1911., 5; „Novi Merćepov aeroplan”, *Narodne novine*, 13. 5. 1911., 3. Bečki stručni časopis *Flug Zeitschrift* u svojem prikazu donosi i dvije fotografije novoga zrakoplova („Der neue Merćep-Aeroplan”, *Flug Zeitschrift* (Beč), 25. 7. 1911., 370).

⁷⁹ „Aviatičari u Zagrebu”, *Novosti*, 22. 7. 1911., 2. Više o Čermaku u: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 162.

⁸⁰ Usp. PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 62-67. Više o Bloudekovu životu i radu vidi u: SITAR, *The Flying Man, Stanko Bloudek*.

⁸¹ „Aviatički uzlet”, *Narodne novine*, 4. 8. 1911., 2.

⁸² „Der Aufstieg des Aviatikers Čermak”, *Agramer Zeitung*, 7. 8. 1911., 6; „Uzpon aeroplana”, *Narodne novine*, 7. 8. 1911., 3; „Drugi uzlet u Zagrebu”, *Novosti*, 7. 8. 1911., 1; „Čermakov uzlet”, *Novosti*, 8. 8. 1911., 1; „Aviatički uzlet”, *Novosti*, 9. 8. 1911., 3; „Flüge des Aviatikers Čermak in Agram”, *Deutsches Volksblatt* (Beč), 10. 8. 1911., 6; „(Aviatisches.)”, *Agramer Zeitung*, 11. 8. 1911., 6; „Uzlet aeroplana”, *Narodne novine*, 11. 8. 1911., 3; „Aviatičari u Zagrebu”, *Novosti*, 13. 8. 1911., 5; „Čermakov drugi uzlet”, *Narodne novine*, 14. 8. 1911., 4; „Aviatičar Čermak”, *Novosti*, 15. 8. 1911., 2; „(Aviatische Pfobeflüge)”, *Agramer Zeitung*, 16. 8. 1911., 6; „Uzlet aeroplana”, *Narodne novine*, 17. 8. 1911., 4; „Aviatičari u Zagrebu”, *Novosti*, 18. 8. 1911., 2; „Aviatički liet”, *Narodne novine*, 21. 8. 1911., 5. Vidi i: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 69-71; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 148-151; ELERŠEK, *Homo volans*, 141-142.

⁸³ „Liet aeroplana”, *Narodne novine*, 5. 8. 1911., 3.

⁸⁴ „Aviatički liet”, *Narodne novine*, 21. 8. 1911., 5.

⁸⁵ SITAR, *The Flying Man, Stanko Bloudek*, 23-24.

Sportsko-umjetnički *intermezzo*

Osim u spomenutima (Zagrebački koturaški klub „Orao” i Prvi hrvatski automobilni klub), Merćep je bio aktivan u mnogim zagrebačkim sportskim društvima i klubovima. Tako je ostao zabilježen kao član Šahovskoga kluba – utemeljenog u veljači 1908. – na čijim je godišnjim turnirima redovito nastupao.⁸⁶ Početkom 1911. sudjelovao je i na Prvoj redovitoj glavnoj skupštini Hrvatskoga športskog saveza, na kojoj je izabran u upravni odbor,⁸⁷ a potkraj iste godine bilo je planirano i osnivanje Hrvatskoga zrakoplovnoga kluba. Za novi je klub Merćep bio spreman izgraditi novi zrakoplov,⁸⁸ no ta se zamisao nije ostvarila sve do 1924.

Bez obzira na zrakoplovstvo, koje ga je ponajvećma preokupiralo, Merćep nije zapostavio ni ljubav prema automobilizmu. Tako je 8. rujna 1912., zajedno s Vilimom Lovrenčićem mlađim, bratom spomenutoga Miroslava (Fritza), bio „štarter” prve automobilske „utakmice” Zagreb – Varaždin u organizaciji Prvoga hrvatskoga automobilnoga kluba.⁸⁹ Kao jedan od prvih vlasnika automobila u Hrvatskoj, zabilježen je na popisu automobilista u priručniku Prvoga hrvatskoga automobilnoga kluba s vozilom registarske oznake C-66.⁹⁰ U *Hrvatskome automobilnom listu*, klupskom glasilu, ostalo je pak zabilježeno da je Merćep bio član odbora do ožujka 1914., kad se „na toj časti zahvalio”.⁹¹ U isto je vrijeme bio i član upravnoga odbora Srpske kreditne zadruge u Zagrebu.⁹²

Ovdje kao kuriozitet vrijedi pripomenuti i to da je tijekom 1912. i 1913. u Merćepovu fotografskom atelijeru kao pomoćnik radio znameniti hrvatski slikar Vladimir Varlaj, kod kojega je stečeno iskustvo, prema mišljenju stručnjaka, ostavilo traga u kasnijem slikarskom radu.⁹³

Novi pilot i prve narudžbe zrakoplova

Po Čermakovu odlasku iz Zagreba, krajem kolovoza 1911., Merćepov je jednokrilač više od dva mjeseca stajao u hangaru bez pokretanja. Tek sredinom studenoga Merćep je, navodno, kao novoga pilota prepoznao svojega su-

⁸⁶ Usp. npr. „(Agramer Schachklub.)”, *Agramer Zeitung*, 3. 11. 1911., 6.

⁸⁷ „(Kroatischer Sportklub.)”, *Agramer Zeitung*, 31. 3. 1911., 6.

⁸⁸ „Hrvatski zrakoplovni klub”, *Narodne novine*, 30. 8. 1911., 2.

⁸⁹ „Automobilska utakmica”, *Jutarnji list* (Zagreb), 5. 9. 1912., 4. Valentino Valjak kao startere utrke navodi Lovrenčića i Milana Erfurta, a Merćepa ne spominje. Ipak, vidimo ga na više fotografija snimljenih na startu utrke kako sjedi u automobilu Budickog na suvozačkome mjestu (usp. VALJAK, *Bešte, ljudi – ide auto*, 164). Više o Vilimu Lovrenčiću mlađem (1879. – ?) u: VALJAK, *Bešte, ljudi – ide auto*, 101-102.

⁹⁰ VALJAK, *Bešte, ljudi – ide auto*, 118.

⁹¹ „I. hrvatski automobilni klub”, *Hrvatski automobilni list* (Zagreb), 1. 4. 1914., 40.

⁹² „Upisi tvrdka”, *Narodne novine*, 14. 1. 1914., 23.

⁹³ Usp. DULIBIĆ, „Komponente formiranja slikarskog izraza Vladimira Varlaja”, 92.

radnika, nekadašnjega letača na Penkalinu zrakoplovu, Dragutina Novaka. Moguće je da je upravo taj mladi Zagrepčanin 12. studenog 1911. izveo prvi uspješan let novim Merćepovim monoplanom; let koji su domaći mediji dugo očekivali. Ipak, *Narodne novine* i *Agramer Zeitung* pišu da je toga dana sâm Merćep letio svojim monoplanom.⁹⁴ Bez obzira na to, s vremenom se u literaturi i stručnoj javnosti uvriježila interpretacija da Merćep nikad osobno nije letio, što je u svojim kazivanjima konzistentno tvrdio Novak.⁹⁵ O konačnoj sudbini spomenutoga zrakoplova doznajemo iz literature koja se poziva na Novakovo kazivanje, koji je njime – navodno – jedini letio, da je nepopravljivo oštećen uslijed udarca u nasip jarka kraj uzletišta na Črnomercu krajem studenoga 1911.⁹⁶

Do kraja 1911. u srpskom je tisku objavljena vijest o Merćepovu dolasku u Beograd „da primi ponudu da napravi nekoliko aeroplana za Srbiju”. Prema pisanju *Politike*, ugovor je u tom trenutku već bio potpisan, a isporuka prvoga zrakoplova bila je dogovorena do kraja veljače 1912.⁹⁷ Mjesec dana poslije vijest ponavlja i bečki *Deutsches Volksblatt*, navodeći da je zagrebačka „tvrтка Merćep” dobila od „srpske vlade narudžbu za isporuku pet aviona”.⁹⁸ Novopokrenuti zagrebački dnevnik *Jutarnji list* krajem ožujka 1912. donosi vijest o trima zrakoplovima za Srbiju – „koji će već u travnju biti gotovi i odpremljeni u Beograd, gdje ih kani srbsko ratno ministarstvo upotrebiti u svoje vojničke svrhe” – i jednome, novom, za vježbu i javne letove u Zagrebu.⁹⁹

I, uistinu, prvi je zrakoplov 24. travnja rastavljen u hangaru na Črnomercu, kolima odvezen na Glavni kolodvor te vlakom upućen u Beograd.¹⁰⁰ Ondje je sastavljen i tijekom svibnja na njemu je pokušao uzletjeti budući srpski

⁹⁴ „(Errata corrige.)”, *Agramer Zeitung*, 14. 11. 1911., 6; „Merćepov liet aereoplanom”, *Narodne novine*, 14. 11. 1911., 4. Merćepa kao pilota na tom letu spominju također Mikić i Kirić (usp. MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 49; KIRIĆ, *Počeci zrakoplovstva*, 104), a Klapčić navedeni događaj uopće ne spominje.

⁹⁵ „Merćep, Mihajlo”. U osobnome fondu Boris Puhlovski u Hrvatskom državnom arhivu čuva se pisana izjava Novakove kćeri Nevenke u kojoj, prisjećajući se očevih riječi, opisuje Merćepov pokušaj upravljanja zrakoplovom: „Merćep (*sic!*) je pokušao voziti, ‘rulao je’, zaletio se u grmlje, ogrebao se i više se nikada nije usudio voziti aeroplanom. Merćep se je samo slikao kako ulazi na sjedište. Letio nikada nije i nikada nije pilotirao” (HR-HDA-1767-BP, kut. 28, Život Karla Dragutina Novaka, avijatičara i mehaničara (rukopis), str. 3). S druge strane, Mikić piše da Merćep ne samo da je letio, nego je „pored Novaka, poučavao i vežbao pok. Gregla i pok. Šoštarka” (MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 50). Argumente u prilog Merćepovu neletanju vidi pak u: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 60-61 i KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 163.

⁹⁶ KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 141.

⁹⁷ „Aereoplan za Srbiju”, *Politika*, 4. 12. 1911. [17. 12. 1911.], 2.

⁹⁸ „Fünf Aereoplane für die serbische Armee”, *Deutsches Volksblatt*, 6. 1. 1912., 5.

⁹⁹ „Domaća aviatika”, *Jutarnji list*, 31. 3. 1912., 4.

¹⁰⁰ „Merćepov aeroplan”, *Narodne novine*, 25. 4. 1912., 3. Puhlovski kao datum slanja prvoga zrakoplova iz Zagreba navodi 20. travnja (PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 82). Zanimljivo je da, po svemu sudeći, taj zrakoplov nije bila naručila srpska vojska, nego skupina Beogradana koja se okupljala u kavani „Balkan” ne bi li njime podržali akcije četnika u južnoj Srbiji (usp. MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 19-25).

pravnik, političar i fotograf, tada komita, Dragiša Stojadinović. Međutim, već na probnom uzletu zrakoplov je, vođen nestručnom rukom, oštećen, o čemu je ostalo sačuvano i Stojadinovićevo sjećanje, kao i više fotografija.¹⁰¹ Sudbina dvaju preostalih zrakoplova koji su – prema kazivanju Dragutina Novaka – u Zagrebu bili sagrađeni i upućeni vlakom naručiteljima ostaje, nažalost, nepoznata.¹⁰²

Koliko je rad Merćepova tima u to doba bio važan na polju aeronautike, osobito u Hrvatskoj, svjedoči nam tekst Otona Kučere o povijesti zrakoplovstva naslovljen „Let u uzduhu i strojevi za letenje”. U njemu znameniti hrvatski prirodoslovac, nakon trideset stranica posvećenih pionirima zrakoplovstva u Europi i svijetu, među domaćim konstruktorima letjelica na prvome mjestu ističe Merćepa, koji „u Zagrebu gradi svoj aeroplan”, a osim njega spominje tek Božidara Mažuranića, unuka negdašnjega hrvatskog bana, i Franju Radoševića, čiji je „mahokrillac” – „stroj za letenje na novoj osnovi” – uspješno poletio u Sarajevu nedugo po objavi Kučerina teksta.¹⁰³

Prema vijesti iz *Agramer Zeitung*a, od početka 1912. Merćepovi su zrakoplovi bili građeni od bukova drveta, za razliku od onih starijih, čiji je skelet bio od hrastovine.¹⁰⁴ Jedan je takav – Puhlovski ga naziva 1912, a Zlata Klapčić Četvrti – Merćep poslao u Beč na Međunarodni letački miting (*Internationales Flugmeeting*) koji se održavao od 23. do 30. lipnja 1912. Ondje je u konkurenciji od šest uređaja Merćepovim zrakoplovom trebao poletjeti austrijski pilot Carl Curdt,¹⁰⁵ međutim on je još prije početka službenoga dijela – na probnome letu 21. lipnja, navodno „iziritiran kočijom” – prevrnuo letjelicu. Uslijed nezgode zrakoplovu je napukao trup i slomljeno mu je krilo.¹⁰⁶

Josip Rusjan i Dragutin Novak po povratku u Zagreb popravili su oštećeni zrakoplov, pa je potonji 24. srpnja „u prisutnosti zastupnika domaće štampe te izaslanika svih zagrebačkih športskih društava” izveo pokusni let novim zra-

¹⁰¹ Usp. MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 19-25; PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 82-87. Klapčić navedeni događaj smješta u 1911., a cijelu priču o prodaji zrakoplova srpskoj vojsci drži novinarskom „patkom” (KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 142-147).

¹⁰² Prema Klapčić, bila je riječ o samo jednome zrakoplovu koji je „nestao” na putu za Sofiju” (KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 154), a Puhlovski, citirajući Novakovo kazivanje, piše da su dva aviona ipak stigla vlakom u Sofiju bez motora (PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 88-90).

¹⁰³ KUČERA, „Let u uzduhu i strojevi za letenje”, 192. Više o Kučerinu liku i djelu u: „Kučera, Oton”.

¹⁰⁴ „(Eine neuerung in der Flugtechnik.)”, *Agramer Zeitung*, 4. 1. 1912., 5.

¹⁰⁵ „Die aviatischen Veranstaltungen”, *Neues Wiener Tagblatt* (Beč), 16. 6. 1912., 11; „Der Internationale Flugwoche”, *Neue Freie Presse*, 20. 6. 1912., 10. Vidi i: ELERŠEK, *Homo volans*, 161.

¹⁰⁶ „(Die Internationale Flugwoche.)”, *Neues Wiener Journal*, 22. 6. 1912., 7; „(Die Wiener internationale Flugwoche.)”, *Tages-Post*, 23. 6. 1912., 3. Prikaz Curdtove (i Merćepove) neslavne bečke epizode – pozivajući se na kazivanje Dragutina Novaka – iznijeli su također Puhlovski i Klapčić (usp. PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 90-91; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 157). Bez obzira na karikaturnost prikaza i neprikriveno likovanje nad Merćepovim neuspjehom s, kod njih anonimnim, austrijskim pilotom, interpretacija dvoje istraživača hrvatske zrakoplovne povijesti ovdje se u suštini ne kosi s izvještajima iz bečkih dnevnih novina.

koplovom, a Merćep je za 4. kolovoza najavio i njegov prvi „javni liet”.¹⁰⁷ *Narodne novine* događaj su popratile opsežnim izvještajem o samom zrakoplovu i letu uz napomenu da „[a]eroplan bez motora stoji 3200 K, a sa motorom, vijkom, rezervoirima za benzin i ulje, u obće posve opremljen 14.800 K”.¹⁰⁸ Javni let održan je po planu 4. kolovoza poslijepodne, a Novak je zasluženno pobrao lovorike. Svojim je letom, pišu novine, opravdao „sve nade, što su u nj postavljali svi prijatelji aviatike”.¹⁰⁹

Nakon zagrebačkoga uslijedio je Novakov uspješni let pred publikom u Osijeku 15. kolovoza,¹¹⁰ a zatim je Merćepova družina otputovala u Budimpeštu na Drugi budimpeštanski avijatički miting sv. Stjepana. Taj se događaj, održan na Rakošijevu polju 20. i 21. kolovoza 1912., za mladoga Novaka i Merćepa pokazao iznimno važnim. Novak je, naime, pobijedio u konkurenciji od 17 zrakoplova.¹¹¹ Prema pisanju *Jutarnjega lista*, Novak je uz prvu odnio još tri nagrade: „za visinu, za dugotrajnost držanja u zraku i za brzi uspon”.¹¹² Boravak u glavnome mađarskom gradu Novak je iskoristio ne bi li pred komisijom peštanskoga aerokluba pokušao položiti pilotski ispit, no dogodile su mu se dvije nezgode. Najprije mu je 25. kolovoza pukao vijak pri slijetanju, a tri dana poslije uslijed ozbiljnijega je kvara i zrakoplov bio oštećen.¹¹³ Opremljen je

¹⁰⁷ „Merćepov aeroplan”, *Jutarnji list*, 25. 7. 1912., 3; „Merćepov monoplan”, *Novosti*, 27. 7. 1912., 1. Vidi i: „Zračni liet”, *Narodne novine*, 2. 8. 1912., 2.

¹⁰⁸ „Uzlet aeroplana”, *Narodne novine*, 25. 7. 1912., 3. Protuvrijednost 3.200 kruna izražena u današnjoj valuti iznosila bi 21.728,10 eura, a 14.800 kruna za kompletirani zrakoplov iznosilo bi 100.492,44 eura (usp. „Historischer Währungsrechner”).

¹⁰⁹ „Javni liet pilota Novaka”, *Jutarnji list*, 6. 8. 1912., 3.

¹¹⁰ Usp. „Aviatički uzlet”, *Narodne novine*, 7. 8. 1912., 3; „Aviatički uzlet u Osijeku”, *Svjatlost* (Vinkovci), 11. 8. 1912., 3; „Aviatischer Schaulflug”, *Die Drau* (Osijek), 16. 8. 1912., 3; „Der Aufstieg des Piloten Novak”, *Slavonische Presse* (Osijek), 17. 8. 1912., 3. Zanimljivo je primijetiti da Puhlovski i Klapčić od Mikića pogrešno prepisuju naziv osječkih novina („Slavische Presse” odnosno „Slawische presse” umjesto *Slavonische Presse*), citirajući ih jednako kao i on (usp. MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 50; PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 93; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 159).

¹¹¹ „(Wettflug am St. Stefanstage.)”, *Pester Lloyd*, 15. 8. 1912., 10; „Luftfahrt”, *Pester Lloyd*, 17. 8. 1912., 7; „Flugkonkurrenz der ungarischen Aviatiker”, *Pester Lloyd*, 20. 8. 1912., 6; „Das Flugmeeting der ungarischen Aviatiker”, *Pester Lloyd*, 21. 8. 1912., 6; „Die Schaulflüge in Budapest”, *Die Zeit*, 21. 8. 1912., 6; „Luftschiffahrt und Aviatik”, *Wiener Zeitung* (Beč), 21. 8. 1912., 5; „Merćepov uspjeh u Pešti”, *Novosti*, 22. 8. 1912., 2; „In Budapest”, *Allgemeine Sport-Zeitung*, 22. 9. 1912., 1308.

¹¹² „Sjajna pobjeda domaćeg aviatičara”, *Jutarnji list*, 22. 8. 1912., 4. Vidi i: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 96-104. Mikić pak Novakov budimpeštanski trijumf pripisuje Merćepu navodeći ga kao pilota (usp. MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 50).

¹¹³ „Unesrećeni hrvatski aviatičari”, *Novosti*, 26. 8. 1912., 2; „(Verunglückte Aviatiker)”, *Pester Lloyd*, 26. 8. 1912., 5-6; „(Unfall auf dem Rákoser Flugfelde)”, *Pester Lloyd*, 28. 8. 1912., 2; „Novak se opet survao”, *Novosti*, 29. 8. 1912., 2; „Nezgodna Merćepovoga pilota Novaka”, *Jutarnji list*, 30. 8. 1912., 4; „Karl Novak”, *Allgemeine Sport-Zeitung*, 7. 9. 1912., 1234. Klapčić novinske izvještaje o Novakovim nesrećama u Budimpešti drži izmišljotinama, ovoga puta ne u Merćepovoj, nego u režiji austrougarskih organa, kojima nije na ruku išao uspjeh mladoga hrvatskog pilota nauštrb razočaranja njihovih vedeta (usp. KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 159-161). U Eleršekovoj se knjizi nikakva Novakova nesreća u Budimpešti ne spominje (usp. ELERŠEK, *Homo volans*, 166-170).

vlakom u Zagreb, a trošak njegova popravka Merćep je, prema Novakovim riječima, pilotu odbio od plaće.¹¹⁴

Nesreća u Grazu i raskid partnerstva s Rusjanom i Novakom

Oštećeni zrakoplov vraćen je u Zagreb na popravak, a do kraja 1912. njime je bilo planirano poduzeti još neke javne letove. Novak je, prema najavama u tisku, trebao najprije letjeti 19. rujna u Brčkom u sklopu programa *Prve posavačke izložbe*, a do kraja godine i u Varaždinu.¹¹⁵ Nažalost, nema potvrde da su najavljeni letovi i održani. Istovremeno su Rusjan i Novak gradili novi zrakoplov, jednak onome s kojim je Novak trijumfirao u Budimpešti. Prema podacima iz literature, taj je avion bio dovršen do proljeća 1913., pa je Merćep u tom trenutku na raspolaganju imao dva letno sposobna uređaja.¹¹⁶

Krajem siječnja 1913. *Jutarnji list* objavio je kratku vijest o popravku Merćepova zrakoplova, najavljujući novi javni let u proljeće.¹¹⁷ Ubrzo su započele i pripreme za taj događaj, koje je kratkotrajno narušila Novakova nezgoda 17. ožujka.¹¹⁸ Veća je šteta srećom izbjegnuta, pa su Merćep i Novak 20. travnja Zagrepčanima priuštiti još jedan letački spektakl. Prema pisanju novina, toga je nedjeljnog poslijepodneva na uzletištu na Čnomercu Novakov let promatralo više tisuća osoba.¹¹⁹ Kao i prijašnje javne letove, i ovaj su fotografirali Merćepovi zaposlenici, a fotografije su danas dragocjeno svjedočanstvo o posljednjim trenucima Merćepova tima na okupu. Samo nekoliko dana poslije Josip Rusjan – prema Novakovim riječima revoltiran, uvrijeđen i prevaren – otkazao je daljnju suradnju i napustio Zagreb, a Merćep i Novak nastavili su pripreme za nadolazeći letački spektakl u Grazu.¹²⁰

Letački miting u Grazu organizirao je lokalni list *Kleine Zeitung* 4. svibnja 1913. Tri dana prije na naslovnici su kao poziv otisnuli Novakov portret s ilustracijom zrakoplova, a unutar tiskovine i Merćepov portret u pilotskom odijelu.¹²¹ Osim organizatora, događaj su najavile i ostale lokalne novine, a tiskani su bili i prigodni letci.¹²² Ono što je trebalo biti Merćepov (i Novakov)

¹¹⁴ PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 105.

¹¹⁵ „Prva posavačka izložba u Brčkom”, *Jutarnji list*, 5. 9. 1912., 3; „Aviatičar Novak u Varaždinu”, *Jutarnji list*, 8. 9. 1912., 3.

¹¹⁶ PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 108; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 166.

¹¹⁷ „Naša aviatika”, *Jutarnji list*, 26. 1. 1913., 4.

¹¹⁸ „Aviatička nezgoda”, *Narodne novine*, 17. 3. 1913., 2; „Pilot Novak izbjegao većoj nesreći”, *Jutarnji list*, 18. 3. 1913., 3.

¹¹⁹ „Javni liet pilota Novaka”, *Narodne novine*, 21. 4. 1913., 3; „Novakov liet”, *Jutarnji list*, 22. 4. 1913., 5. Vidi i: ELERŠEK, *Homo volans*, 183.

¹²⁰ Usp. PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 105-107; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 168.

¹²¹ „Unser Schauflug”, *Kleine Zeitung* (Graz), 1. 5. 1913., 1; „Grosses Schaufliegen der Kleine Zeitung!”, *Kleine Zeitung*, 1. 5. 1913., 3. Vidi i: KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 170, 298.

¹²² „Der Schauflug in Graz”, *Grazer Tagblatt*, 1. 5. 1913., 24; „Der Schauflug am Sonntag”, *Grazer Volksblatt*, 3. 5. 1913., 5.

trijumf nakon razlaza s Josipom Rusjanom pretvorilo se u potpuni fijasko kojim je dokončana trogodišnja epizoda proizvodnje zrakoplova u Zagrebu. Poletjevši i kružeći nad uzletištem u iznimno nepovoljnim uvjetima, Novak po jakoj kiši nije mogao sigurno prizemljiti zrakoplov, pa je aparat ozbiljno oštećen, a pilot ozlijeđen i prevezen u bolnicu.¹²³

Iako su novine početno izvijestile da je Novak lakše ozlijeđen, ovaj je zbog težine ozljeda (posjekotine i opekotine) u bolnici bio prisiljen ostati nešto duže. Merćep se s ostacima zrakoplova vratio u Zagreb 6. svibnja, a slučaj ozlijeđenoga pilota uskoro je počeo puniti stranice novina u Grazu. Budući da Novaku do toga trenutka nije isplatio honorar za let, a za produkciju je dobio 3.000 kruna, radničko glasilo *Arbeiterwille* u članku „Pilotenproletariat” oštro je napalo Merćepa kao gazitelja radničkih prava.¹²⁴ Došavši preko medija na loš glas, Merćep je platio 200 kruna za Novakov boravak u bolnici, no tom je neslavnom epizodom i njihovoj poslovnoj suradnji došao kraj.¹²⁵ Prema Novakovu kazivanju, Merćep mu je ostao dužan 10.000 kruna koje mu je, navodno, čuvao kao ušteđevinu i nikad mu ih nije isplatio.¹²⁶

Ostavši bez pilota, Merćep ipak nije odustao od letova. Potkraj srpnja najavio je nekoliko uzleta popravljenim zrakoplovom, a veća je letačka produkcija bila predviđena za vrijeme jesenskoga Zagrebačkog zbora.¹²⁷ Osim zrakoplova oštećenog na mitingu u Grazu, u drugom je hangaru Merćep imao još jedan aparat, onaj na kojemu je Novak trijumfirao u Budimpešti, no nedostajao mu je pilot koji bi njima upravljao. Kako je mislio riješiti problem pilota po Novakovu odlasku nije nam poznato, ali – sudeći prema novinskim napisima – Merćep u tom trenutku još nije namjeravao napustiti zrakoplovstvo. U to je vrijeme bio u kontaktu sa spomenutim konstruktorom Stankom Bloudekom, međutim do suradnje nije došlo.¹²⁸

¹²³ „Der Flieger Novak abgestürzt”, *Grazer Tagblatt*, 5. 5. 1913., 3-4; „Der Pilot Novak aus Agram abgestürzt”, *Arbeiterwille* (Graz), 5. 5. 1913., 3; „Merćep-Novakova nezgoda u Grazu”, *Narodne novine*, 6. 5. 1913., 4; „Pilot Novak nastradao u Grazu”, *Jutarnji list*, 6. 5. 1913., 5; „Nezgoda aviatičara Novaka”, *Novosti*, 6. 5. 1913., 3.

¹²⁴ „Pilotenproletariat”, *Arbeiterwille*, 10. 5. 1913., 7.

¹²⁵ „Der Flieger Novak in Graz”, *Grazer Volksblatt*, 28. 5. 1913., 8. O letu u Grazu i Novakovoj nesreći vidi i: PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 110-114; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 169-171, 297-307.

¹²⁶ PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 113. Preračunat u današnju valutu, Merćepov bi dug prema Novaku iznosio vrtoglavih 68.115,80 eura (usp. „Historischer Währungsrechner”). Kako je Novak u tek nešto više od dvije godine rada kod Merćepa skupio toliki iznos od „mizerne plaće” koju mu je, prema njegovim riječima, poslodavac isplaćivao nije nam poznato, jednako kao ni razlog zbog kojega je olako odustao od potraživanja tako velike sume sudskim putem.

¹²⁷ „Merćepov aeroplan”, *Novosti*, 31. 7. 1913., 5.

¹²⁸ Usp. SITAR, *The Flying Man*, Stanko Bloudek, 24.

Požar u hangaru, kraj „aviatičke” priče i Veliki rat

Rano ujutro 8. kolovoza 1913. nekadašnji je Penkalin, a tada Merćepov hangar na vježbalištu na Črnomercu zahvatio požar. Redarstvena straža nesreću je zabilježila kao „požar ‘hangara’ na štetu Mihaila Merćep”, a od zagrebačkih su novina o nemilome događaju izvijestile jedino *Hrvatska* i *Novosti*. Prvospomenuto pravaško glasilo piše da je „na garište stigao vojnički vatrogasni odio pod vodstvom jednoga častnika, koji je požar ograničio. U hangaru nalazila su se dva aeroplana, od kojih je jedan po vojnicima spašen, dok je drugi zajedno sa hangarom izgorio.”¹²⁹ Na naslovnici dnevnika *Novosti* od 10. kolovoza objavljena je pak ilustracija na kojoj je vidljivo kako dim suklja iz hangara dok vojnici iz njega izvoze zrakoplov.¹³⁰

Požar u Merćepovu hangaru do danas je ostala nerazjašnjena epizoda kojoj se nije doznao uzrok. U literaturi dominira narativ – primarno temeljen na sjećanju Dragutina Novaka – prema kojemu je najvjerojatnije sâm Merćep podmetnuo požar ne bi li dobio novac od osiguranja i pokušao se izvući iz posla s avionima nakon što je ostao bez pilota.¹³¹ Novinski nam izvještaj kazuje da o tome „[k]ako je vatra nastala, te kolika je šteta, nije se do sada dalo ustanoviti. Ne ima sumnje, da je zlobna ruka prouzročila požar.”¹³² Bez obzira na to što literatura jednoglasno poručuje da je požar u hangaru označio kraj Merćepove zrakoplovne aktivnosti, *Jutarnji list* izvijestio je početkom listopada 1913. o letu neimenovanoga francuskog pilota Merćepovim zrakoplovom i nesreći u kojoj je 5. listopada na Črnomercu „[a]eroplan jedva obnovljen oštećen znatno, gotovo neuporabiv”.¹³³ To je ujedno i posljednji pronađeni podatak o letu Merćepovih zrakoplova.

Vježbalište na Črnomercu ubrzo se prestalo rabiti kao ekskluzivni prostor za letove. Francuski pilot-akrobat Adolphe Pégoud poletio je 8. veljače 1914. s prostora na Sajmištu, a „hrvatski Pégoud” Ignac Bulimbašić početkom lipnja u zrak se vinuo s novopodignutoga igrališta Saveza športskih društava (današnji stadion u Kranjčevičevoj).¹³⁴ Mihail Merćep je sredinom 1914. odlučio definitivno napustiti avijatiku. Dana 2. lipnja uputio je zapovjedniku austrougarskoga zrakoplovstva Milanu Uzelcu dopis u kojemu je na prodaju ili zamjenu za jedan automobil ponudio „dobro očuvani Gnome motor od 50 KS, jedan monoplan Tip 1914 te jedan od drveta izgrađen, 12 m dugačak i 11 m širok hangar, u dobrome stanju koji se nalazi na vojnome vježbalištu u

¹²⁹ „Požar”, *Hrvatska* (Zagreb), 8. 8. 1913., 2.

¹³⁰ „Požar Merćepovog hangara”, *Novosti*, 10. 8. 1913., 1. Vidi i: HR-DAZG-6-ROZ, Urudžbeni zapisnik 1913, 25001-30000, br. 28024.

¹³¹ Usp. PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 116-117; KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 172-175, 308; ELERŠEK, *Homo volans*, 189. Vidi i: PUHLOVSKI, „Hrvatska – kolijevka zrakoplovstva u istočnoj Europi”, 31.

¹³² „Požar”, *Hrvatska*, 8. 8. 1913., 2.

¹³³ „Merćepov aeroplan uništen”, *Jutarnji list*, 7. 10. 1913., 6.

¹³⁴ Više o Pégoudu i Bulimbašiću u: KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 176-177.

Črnomercu” po cijeni od 6.000 kruna.¹³⁵ Na traženje bečkoga Zrakoplovnog odjela, Vojnograđevinski ured XIII. vojnog zapovjedništva u Zagrebu pregledao je hangar i ocijenio da je „u dobrom stanju”, procijenivši mu pritom vrijednost na 2.000 kruna, pa je Uzelac 1. srpnja dopisom o svemu izvijestio Ratno ministarstvo, tražeći još jedno letačko vještačenje ponuđenoga zrakoplova i motora.¹³⁶

Dva dana poslije, 3. srpnja, Merćep je vlakom otputovao u Beč, najvjerojatnije da bi izravnim kontaktom s Uzelcem pokušao ubrzati i okončati postupak otkupa hangara i zrakoplova. No njegov odlazak „večernim vlakom” nije proknao Redarstvenom povjerenstvu, čiji je djelatnik o tome izvijestio nadležnu službu.¹³⁷ Tom su prijavom za Merćepa otpočeli teški dani u Monarhiji zahvaćenoj ratnim vihorom. Istom je postalo jasno da je već neko vrijeme – najvjerojatnije zbog poslova i kontakata sa srpskom vojskom tri godine prije – bio pod prismotrom i da su nadležne službe pomno pratile svaki njegov korak.

Koliko je dana toga srpnja proveo u Beču i što je tamo radio ostaje nepoznato, no odlazak mu nije pomogao u prodaji zrakoplova i hangara s obzirom na to da je njegova ponuda 17. srpnja odbijena.¹³⁸ Neuspjela akvizicija za Merćepa je bila, pokazalo se, tek manja briga u prvim danima Velikoga rata. Pravi su problemi nastupili devet dana poslije, kad je za vrijeme mobilizacije uhićen kao „politički sumnjiva osoba” te 30. srpnja „predan u uze vojnog suda u Novoj vesi”. Ondje je preslušan i zadržan više od mjesec dana, a 5. rujna, nakon liječničkoga pregleda, kao bolestan bio je upućen na liječenje u Bolnicu milosrdne braće.¹³⁹

U prilog mu bez sumnje nije išao ni sadržaj spomenutoga pisma Svetoliku Saviću, u kojemu najprije piše da je doznao da je „major Pera Živković” (budući predsjednik vlade i ministar u vladi Kraljevine Jugoslavije, nap. a.) rekao da se u krugovima „Slovenskoga Juga” njegovo srpstvo ne shvaća ozbiljno, nego da ga doživljavaju kao izdajicu, što ga jako boli, a zatim navedeno pokušava opovrgnuti ističući da se njegovi „nacionalni osjećaji ne mogu zanemariti” jer su mu oni „nešto najsvetije na svijetu, i tako mora ostati” dok ne umre. U pismu kao denuncijanta ističe krsnoga kuma svoje djece, Stevu Beševića Petrova, i zaključuje: „Nisam političar, nažalost za to nemam potrebno obrazovanje. Ali tamo gdje je trebalo promicati nacionalne ciljeve, podržati nacionalne institucije, pomoći srpskome studentu ili nekome drugom u nevolji, uvijek sam bio u prvim redovima.” Ne iznenađuje da se upravo to pismo našlo među dokaznim materijalom Središnje defenzivno doglasne službe.¹⁴⁰

¹³⁵ Citirano prema faksimilu dokumenta iz Ratnoga arhiva u Beču reproduciranog u: *Isto*, 310.

¹³⁶ Prijevod dokumenata vidi u: *Isto*, 311.

¹³⁷ HR-DAZG-6-ROZ, Urudžbeni zapisnik 1914, 25031-30000, br. 25369.

¹³⁸ Reprodukcijske dokumenata u: KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 315.

¹³⁹ HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 733/1914. Vidi i: HR-DAZG-6-ROZ, Urudžbeni zapisnik 1914, 35001-40000, br. 32644.

¹⁴⁰ HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 733/1914.

Za vrijeme Merćepova boravka u bolnici, 2. studenog 1914. iz Mitrovice je Kraljevskom redarstvenom povjerenstvu u Zagreb pristigao dopis sljedećega sadržaja: „Kod supruge jednoga od ovdašnjih žitelja, koji su internirani u Samoboru nadjeno je više fotografija u formi razglednice, gdje je 48. interniranih grč. iztočnih fotografirano. – Vrlo je vjerojatno, da će se ove slike razasijati kao reklama za te ljude i time tjerati i opet velikosrpska propaganda. – Fotografije je pravio Merćep iz Zagreba.”¹⁴¹ Naređena je i 6. studenog obavljena premetačina Merćepova atelijera na Preradovićevu trgu, tijekom koje je pronađeno „46 kom. dječjih snimaka, 3 kom odraslih /male snimke/ 3 komada odraslih /velike snimke/ i 3 ploče /Negativa/ u Samoboru interniranih Srba”, a snimio ih je Merćepov fotografski pomoćnik, poslije poznati srpski slikar, Jefta Perić. Prema njegovu iskazu, snimke je 12. listopada naručio trgovački pomoćnik Meštrović, a Perić je vukovarskom odvjetniku Svetislavu Novaku nedugo potom poslao „461 sliku u formi dopisne karte a 65 komada na kartonu velikog formata”.¹⁴² Budući da su fotografije bile otisnute na papiru s imenom Merćepova atelijera, zagrebački se poduzetnik još jednom našao u ozbiljnim problemima. U bolnici je iznova preslušan, međutim izjavio je da, kao osoba lišena slobode, sa spomenutim događajem ni na koji način nije povezan.¹⁴³

Kako njegova umiješanost u fotografiranje Srba u Samoboru nije dokazana, Merćep je otpušten iz bolnice 7. studenog 1914. te je odmah po izlasku stavljen u kućni pritvor.¹⁴⁴ Pod nadzorom Redarstvenoga povjerenstva ostao je i dalje s obzirom na to da je „imao uske sveze sa vojničkim osobama u Srbiji te je onamo i u Crnu goru putovao, dok su ga posjećivale razne osobe a naročito topnički satnik Čedomil Kovačević iz Beograda, koj je u Hôtelu ‘Palace’ u Zagrebu kao agent prijavljen bio”, što je za Središnju defenzivno doglasnu službu bila „opravdana sumnja da Merćep u korist Srbije uhodari”.¹⁴⁵ Da je sve do kraja rata bio nadgledan i praćen svjedoče nam sačuvani spisi, izvještaji i prijave o njegovu boravištu, kretanju i prekršajima zaključno s ožujkom 1918.

No, sudeći prema Novakovu kazivanju, Merćep je sredinom 1917. ipak mogao putovati izvan Zagreba jer ga je ovaj, kaže, kao vojni pilot susreo na uzletištu u Bečkome Novome Mjestu te mu ponudio da zajedno s njim poleti

¹⁴¹ HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 196/1914. Vidi i: HR-DAZG-6-ROZ, Urudžbeni zapisnik 1914, 35001-40000, br. 39845.

¹⁴² HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 196/1914 i 733/1914. Više o Perićevu životu i radu vidi u: „Jefta Perić”.

¹⁴³ HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 196/1914.

¹⁴⁴ O tome je Merćep i sâm posvjedočio pred Redarstvenim povjerenstvom 5. srpnja 1915. (HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 1077/1915). Nešto manje od dva desetljeća poslije Mikić je zabilježio da je Merćep u zatvoru „ostao, sa drugim osumnjičenim Srbima i Hrvatima, šest meseci” (MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 51), a Klapčić navodi da je „najduže poslije 19 dana bio pušten iz pritvora” (KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 314). Međutim, kako vidimo iz sačuvanih dokumenata, Merćep je bez slobode bio od 26. srpnja do 7. studenog (nešto više od tri mjeseca), a zatim još neko vrijeme u kućnom pritvoru (nije zabilježeno dokad).

¹⁴⁵ HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 1077/1915. O tome vidi i: KOTA, „Uloga Središnje defenzivno doglasne službe u Prvom svjetskom ratu”, 160.

jednim od aviona. Merćep je, kaže Novak, odbio ponudu pravdajući se „da je star, da ima vrtoglavicu i da mu je slabo srce”.¹⁴⁶ Dugačko – i za Merćepa podosta mučno – ratno razdoblje formalno je okončano 3. rujna 1919., kad su mu vraćene „4 fotografske ploče i 44 fotografije” zaplijenjene tijekom premetačine fotografskoga atelijera 6. studenog 1914.¹⁴⁷

Posljednja dva desetljeća ukratko

O Merćepovu životu nakon Prvoga svjetskog rata u izvorima gotovo da i nema podataka. Nakon zatvaranja vlastitoga fotografskog obrta 23. kolovoza 1920. nastavio je raditi u fotografskoj radnji nekadašnjega partnera Milana Prodanovića i njegove supruge Marije na mjestu poslovođe. Nije poznato koliko je vremena proveo vodeći atelijer Prodanovićevih, no moguće je da je taj posao obavljao sve do zatvaranja obrta 12. svibnja 1930.¹⁴⁸

Godine 1928. beogradskom pilotu i povjesničaru zrakoplovstva Savi Mikiću poslao je kratki životopis koji je ovaj uporabio pri pisanju knjige *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*. Knjiga je objavljena 1933. i u njoj Merćepov lik i djelo igraju vrlo važnu ulogu u prvim danima zrakoplovstva onodobne Kraljevine Jugoslavije.¹⁴⁹ Mikić u svojem djelu Merćepa prikazuje kao mučenika koji je sâm, u državi „koja mu je bila tuđa”, izrađivao zrakoplove sve do Prvoga svjetskog rata, u kojemu je „pretrpeo mnoge muke i patnje” i koji mu je „sprečio i onemogućio svaki dalji rad na polju avijatike”. Tako je, prema Mikićevim riječima, „tragično završen višegodišnji rad i napor jednog vrednog i starog pionira” na polju zrakoplovstva.¹⁵⁰

Iste godine kad je objavljena Mikićeva knjiga Merćep je u Zagrebu proslavio pedesetu obljetnicu bavljenja sportom, o čemu su izvijestile i novine.¹⁵¹ Sudeći prema nekrolozima objavljenim u raznim jugoslavenskim novinama, u Zagrebu je živio mirnim i povučenim životom sudjelujući u radu raznih gradskih društava sve dok mu početkom sedmoga desetljeća života dugotrajna šećerna bolest nije postala velik problem. Preselivši se 1936. u Beograd, u kuću na adresi Gundulićev venac 65, nastavio se boriti s teškom bolešću „koja ga je pritisla na postelju i mučila ga je čitavu godinu dana” sve do večeri 24.

¹⁴⁶ PUHLOVSKI, *Hrvatski Ikar*, 137-139.

¹⁴⁷ HR-HDA-79-UOZV-SDDS, 557/1917, 444/1918. Vidi i: HR-DAZG-6-ROZ, Opća dokumentacija, Urudžbeni zapisnici za god. 1914. – 1918.; Kaznena dokumentacija, Kazneni urudžbeni zapisnici i kazala za god. 1914. – 1918.

¹⁴⁸ HR-DAZG-4-GPZ, Obrtni odsjek, *Knjiga E. Ini obrti 1886. – 1919.*, br. 10/1909. Vidi i spise br. 41952/III od 13. lipnja 1923. i 52588/III od 12. svibnja 1930. Vidi i: MAJDANČIĆ, „Pregled života i rada fotografa Milana M. Prodanovića”, 81.

¹⁴⁹ Usp. MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 38-41. Više o autoru u: KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 317.

¹⁵⁰ MIKIĆ, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, 51.

¹⁵¹ „Zlatni jubilej našeg sportskog veterana g. Mihajla Merćepa”, *Pravda*, 12. 5. 1933., 8.

prosina 1937., kad je preminuo.¹⁵² Dva dana poslije, „u prisustvu mnogobrojnih prijatelja”, sahranjen je na beogradskome Novom groblju.¹⁵³

Između izvora i interpretacije

Merćepov lik i djelo još su za njegova života bili zanimljivi javnosti i istraživačima, primarno onima s interesom za zrakoplovstvo. Ne treba stoga čuditi da je oduševljenje medija i malobrojnih stručnjaka u pionirskim danima hrvatske aeronautike bilo gotovo jednoglasno. S prolaskom vremena i društveno-političkim mijenama hrvatskoga društva tijekom prošloga stoljeća, kao i prebacivanjem težišta istraživanja s pisanih izvora na kazivanje Dragutina Novaka, očekivano se mijenjao i pogled na Merćepa i njegov rad. Tako danas, proučavajući stručnu literaturu, svjedočimo neobičnu obratu u kojemu je taj sportaš i poduzetnik postao *persona non grata* hrvatske zrakoplovne povijesti bez obzira na to što mu određene zasluge ne mogu osporiti ni najžešći kritičari.

Zarana oduševljena sportskim aktivnostima poput biciklizma i automobilizma, iskorak u smjeru tada sasvim nove i gotovo nepoznate aeronautike kod Merćepa je došao kao posve logična nadogradnja. Kao imućan građanin i spretan poduzetnik pravilno je predosjetio buduću važnost aviona, stoga dovođenje braće Rusjan u Zagreb i financiranje izrade nekoliko zrakoplova ostaju njegove neosporive zasluge premda vlastitim rukama nije gradio avione, a moguće ni upravljao njima. Je li ga pritom vodila sportska strast, želja za uspjehom i publicitetom, mogućnost zarade ili ponešto od svega toga zajedno teško je potvrditi ili pak opovrgnuti. Izvjesna ostaje tek spoznaja da je (i) zahvaljujući Merćepu grad Zagreb od 1910. do 1913. bio važna točka u povijesti ne samo hrvatskoga nego i austrougarskog i europskog zrakoplovstva.

Kontakti sa srpskom vojskom, kojoj je 1911./1912. nastojao prodati avione, kao i s poznanicima iz Beograda, doveli su ga početkom Prvoga svjetskog rata u neprilike. Austrougarski režim osumnjičio ga je za špijunažu te je tijekom druge polovine 1914. nekoliko mjeseci proveo u uzama i kućnom pritvoru, što je u budućnosti postalo zalog njegova „mučeništva” u literaturi jugoslavenske provenijencije. Slijedom toga u idućim su mu desetljećima, kao „žrtvi” austrougarskoga režima, nekritički pripisivane zasluge „pilota”, „pionira zrakoplovstva” i „konstruktora letjelica”, koje mu, kao što se iz svega navedenog vidi, nikad potpuno nisu pripadale. Naličje takva pristupa počelo se manifestirati potkraj 70-ih, a kulminiralo je 90-ih i ranih 2000-ih godina, kad je nova generacija istraživača – selektivnim pristupom pisanim izvorima i temeljeći zaključke na kazivanju Merćepova zaposlenika, pilota Dragutina Novaka – počela iznositi drukčije viđenje događaja, u kojemu se većina zasluga vezanih

¹⁵² „Mihajlo Merćep”, *Vreme*, 26. 12. 1937., 8.

¹⁵³ „Danas popodne sahranjen je na Novom groblju pionir naše avijacije i veliki nacionalni borac Mihailo D. Merćep”, *Pravda*, 27. 12. 1937., 3.

uz prve zagrebačke zrakoplove pripisuje isključivo njegovim najbližim suradnicima: Edvardu Rusjanu kao graditelju i pilotu, Josipu Rusjanu kao graditelju i Novaku kao pilotu.

Disonanca pisanih izvora s jedne i kazivanja suvremenika te na njima temeljenih interpretacija s druge strane u Merćepov životopis bez sumnje unosi posebnu dinamiku. Iza njega su, kao što je vidljivo, ostali brojni tragovi više-desetljetne djelatnosti u sportu i kulturi, a kontroverzni rad na polju avijacije, po kojemu je ostao osobito upamćen, možda najbolje možemo rezimirati riječima njegove najžešće kritičarke Zlate Klapčić: „Mihajlo Merćep, čudan i neobičan čovjek, unatoč svim svojim postupcima – nije se obogatio na poslu s avionima. Ali, bez obzira na to što ga je poticalo, bilo taština ili materijalni interes, bila to želja da se proslavi, da se pravi važan kao ‘avijatičar’, ili potreba da zbog nama skrivenih razloga sagradi sebi paravan – zaslužan je što je uložio novac u drvene hangare u Zagrebu, u kojima će graditelji graditi avione, i što je kupio jedan jaki motor koji će pokretati te avione. Bez toga čak sedam zagrebačkih aviona ne bi se moglo realizirati.”¹⁵⁴ A upravo su ti avioni, kao što je iz navedenoga vidljivo, natkrilili sve Merćepove sportske pothvate i poslovne (ne)uspjehe.

Arhivsko gradivo i muzejska građa

HR-DAZG: Hrvatska, Državni arhiv u Zagrebu, Zagreb:

– fond 4-GPZ: Gradsko poglavarstvo Zagreb (1850. – 1918.).

– fond 6-ROZ: Kraljevsko redarstveno povjerenstvo za Slobodni kraljevski glavni grad Zagreb.

HR-HDA: Hrvatska, Hrvatski državni arhiv, Zagreb:

– fond 79-UOZV-SDDS: Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove. Središnja defenzivno doglasna služba.

– fond 79-UOZV-SP: Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove. Serija pravila.

– fond 1448-ZBMK: Zbirka mikrofilmova matičnih knjiga i popisa obitelji.

– fond 1767-BP: Boris Puhlovski.

Muzej za umjetnost i obrt, Zagreb, Zbirka starije fotografije, inv. br. MUO-31317.

Objavljeni izvori

Hartmanov sveobći popis stanova sa podpunim adresarom oblasti, ureda, obrtnika i trgovaca kralj. slobodnoga i glavnoga grada Zagreba. Zagreb: Tisak i naklada knjižare Lav. Hartmana (Kugli i Deutsch), 1902.

¹⁵⁴ KLAPČIĆ, *Posrtanje u nebo*, 180.

Mrežni izvori

„Historischer Währungsrechner”. *Eurologisch*, 2019. Pristup ostvaren 4. 3. 2024. <https://www.eurologisch.at/docroot/waehrungsrechner/#/>.

„Jefta Perić”. *Aukcijska kuća Srbinovski*, 2024. Pristup ostvaren 5. 3. 2024. <http://srbinovski-art.com/autor.php?id=170>.

„Kučera, Oton”. *Hrvatska enciklopedija*, mrežno izdanje. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristup ostvaren 4. 3. 2024. <https://enciklopedija.hr/clanak/kucera-oton>.

„Meniga, Milan”. *Hrvatska enciklopedija*, mrežno izdanje. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristup ostvaren 29. 2. 2024. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/meniga-milan>.

„Merćep, Mihailo (Mihajlo)”. *Portal hrvatske tehničke baštine*. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2018. Pristup ostvaren 19. 1. 2024. <https://tehnika.lzmk.hr/mercep-mihajlo/>.

„Merćep, Mihajlo”. *Hrvatska enciklopedija*, mrežno izdanje. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristup ostvaren 19. 1. 2024. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=40191>.

„Muškarac u narodnom odelu (autor Mihail Merćep)”. *FotoMuzej: Virtualni muzej srpske i svetske fotografije*. Pristup ostvaren 20. 1. 2024. <http://www.fotomuzej.com/fotografija-muskarac-u-narodnom-odelu.1870.html>.

„Novak, Dragutin Karlo”. *Hrvatska enciklopedija*, mrežno izdanje. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristup ostvaren 11. 1. 2024. <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=44209>.

„United Kingdom, Outgoing Passenger Lists, 1890-1960, Michael Mercep, 1893.” *FamilySearch*. Pristup ostvaren 18. 1. 2024. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:68LG-TDSX>.

Tisak

Agramer Zeitung (Zagreb), 1893, 1907-1912.

Allgemeine Automobil-Zeitung (Beč), 1910.

Allgemeine Sport-Zeitung (Beč), 1892, 1912.

Arbeiterwille (Graz), 1913.

De Kampioen (Rotterdam), 1897.

Deutsches Volksblatt (Beč), 1911-1912.

Die Drau (Osijek), 1912.

Die Zeit (Beč), 1908, 1912.

Dom i svijet (Zagreb), 1911.

Flug Zeitschrift (Beč), 1911.

Grazer Tagblatt (Graz), 1892-1893, 1908, 1913.

Grazer Volksblatt (Graz), 1893, 1908-1911, 1913.

- Hrvatska* (Zagreb), 1913.
Hrvatski automobilni list (Zagreb), 1914.
Hrvatski pokret (Zagreb), 1910.
Illustrierte Kronen-Zeitung (Beč), 1911.
Jutarnji list (Zagreb), 1912-1913.
Kleine Zeitung (Graz), 1913.
Marburger Zeitung (Maribor), 1908.
Narodne novine (Zagreb), 1901, 1908, 1910-1914.
Naša sloga (Pula), 1909.
Neue Freie Presse (Beč), 1893, 1910-1912.
Neues Wiener Abendblatt (Beč), 1897.
Neues Wiener Journal (Beč), 1912.
Neues Wiener Tagblatt (Beč), 1912.
Neuigkeits Welt-Blatt (Beč), 1894.
Novosti (Zagreb), 1910-1913.
Obzor (Zagreb), 1910.
Pester Lloyd (Budimpešta), 1893, 1910, 1912.
Photographische Korrespondenz (Beč), 1903.
Politika (Beograd), 1910-1912.
Prager Tagblatt (Prag), 1907.
Pravda (Beograd), 1933, 1937.
Reichspost (Beč), 1911.
Slavonische Presse (Osijek), 1912.
Svjetlost (Vinkovci), 1912.
Tages-Post (Linz), 1893, 1912.
Večernje novosti (Beograd), 1911.
Vjesnik (Zagreb), 1979.
Vreme (Beograd), 1937.
Wiener Zeitung (Beč), 1912.

Literatura

ĆIRKOVIĆ, Simo C. *Ko je ko u Nedićevoj Srbiji 1941-1944: leksikon ličnosti*. Beograd: Prosveta, 2009.

DETONI-DUJMIĆ, Dunja. „Bešević, Stevan P.” U: *Hrvatski biografski leksikon*, sv. 1. Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod, 1983, 722-724.

DULIBIĆ, Frano. „Komponente formiranja slikarskog izraza Vladimira Varlaja”. *Peristil* 41 (1998): 91-106.

ELERŠEK, Leonard. *Homo volans: rani hrvatski avijatičari 1554. – 1927*. Zagreb: Ministarstvo obrane Republike Hrvatske, ²2010.

GRŽINA, Hrvoje. *Sunčani kip. Povijest fotografije u Zagrebu 1839. – 1900*. Zagreb: Hrvatski državni arhiv, 2022.

KIRIĆ, Labud. *Počeci zrakoplovstva u Hrvatskoj*. Zagreb: Vlastita naklada, 1960.

KLAPČIĆ, Zlata. *Posrtanje u nebo: povijest rane avijacije u Hrvatskoj*. Pula: Zlata Klapčić, 2001.

KOTA, Miroslav. „Uloga Središnje defenzivno doglasne službe u Prvom svjetskom ratu”. Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, 2019.

KUČERA, Oton. „Let u uzduhu i strojevi za letenje”. *Hrvatsko kolo* VII (1912): 160-195.

MAJDANČIĆ, Lana. „Pregled života i rada fotografa Milana M. Prodano-
vića”. *Peristil* 60 (2017): 77-86.

MIKIĆ, Sava. *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*. Beograd: Štamparija Drag. Gregorića, 1933.

NIKOLIĆ, Milivoje. „Merćep, Mihailo”. U: *Vojna enciklopedija*, sv. 5. Beograd: Izdanje redakcije Vojne enciklopedije, ²1973, 401.

PUHLOVSKI, Boris. „Hrvatska – kolijevka zrakoplovstva u istočnoj Europi”. *Život umjetnosti* 54/55 (1994): 28-34.

PUHLOVSKI, Boris. *Hrvatski Ikar: uspomene na prvoga hrvatskoga zrakoplovca Dragutina Novaka*. Zagreb: Alfa, 1995.

SITAR, Sandi. *The Flying Man, Stanko Bloudek (1890-1959)*. Ljubljana: Tehniški muzej Slovenije, 2010.

VALJAK, Valentino. *Bešte, ljudi – ide auto: povijest automobilizma u Hrvatskoj 1898. – 1945*. Zagreb: Citroen klub Croatia, 2012.

ZELENKA, Anđelko. „Prilozi za proučavanje znamenitih ličnosti trebinjskog kraja – Dimitrije M. Merćep”. *Tribunia* 1 (1975): 201-212.

SUMMARY

**Mihail Merćep (1864 – 1937) – Sporting Feats,
Business Failures and Successes and Aviation Controversies**

This article explores the life of the prominent sportsman, photographer and entrepreneur Mihail Merćep. It focuses on the period from 1910 to 1913, during which, together with the Rusjan brothers and Dragutin Novak, he engaged in activities that should not be overlooked in any examination of the early history of Croatian and Austro-Hungarian aviation. A native of Dubrovnik and by descent from Eastern Herzegovina, Merćep spent almost half of his life in Zagreb, where he ran a successful photographic studio for two decades, participated in the founding of numerous sporting associations and, in partnership with the Rusjan brothers, started building airplanes and organizing the first public flights. In the article, in addition to the controversies arising from the discrepancy between the written sources and their interpretation regarding the aviation industry, special attention is paid to the hitherto unexplored part of Merćep's biography from the period of the late 19th and early 20th century, as well as the times of the First World War.

Keywords: Mihail Merćep; Rusjan brothers; Dragutin Novak; Zagreb; aviation; photography; sport