# Zrakoplovstvo na podrčuju srednje Dalmacije između dva svjetska rata

**Šetka, Mihovil**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2016**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

*Permanent link / Trajna poveznica:* https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:162:533160

*Rights / Prava:* In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-03-28**

Image not found or type unknown

*Repository / Repozitorij:*

University of Zadar Institutional Repository

zir.nsk.hr

Image not found or type unknown

Sveučilište u Zadru

Odjel za povijest
Preddiplomski sveučilišni studij povijesti (jednopredmetni)

**Mihovil Šetka**

# Zrakoplovstvo na području srednje Dalmacije između dva svjetska rata

**Završni rad**

Zadar, 2016.

SVEUČILIŠTE U ZADRU

Odjel za povijest

Preddiplomski sveučilišni studij povijesti (jednopredmetni)

# Zrakoplovstvo na području srednje Dalmacije između dva svjetska rata

Završni rad

Student/ica:

Mihovil Šetka

Mentor/ica:

Doc. dr. sc. Mateo Bratanić

Zadar, 2016.

# Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Mihovil Šetka,** ovime izjavljujem da je moj **završni** rad pod naslovom **„Zrakoplovstvo na područje srednje Dalmacije između dva svjetska rata“** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 6. rujan 2016.

**SADRŽAJ**


1. UVOD ..... 1
2. RAZVOJ ZRAKOPLOVSTVA U HRVATSKOJ I SVIJETU PRIJE POČETKA PRVOG SVJETSKOG RATA ..... 2
3. POČETCI ZRAKOPLOVSTVA U SREDNJOJ DALMACIJI ..... 4
   - 3.1. OSNIVANJE AERO KLUBA SPLIT ..... 5
   - 3.2. HIDROAVIONSKA STANICA DIVULJE ..... 6
4. USPOSTAVA CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA U SREDNJOJ DALMACIJI ..... 9
   - 4.1. VIDIĆEV PIKET = SPLITSKI AERODROM ..... 9
   - 4.2. OTVORENJE ZRAKOPLOVNOG PROMETA IZMEĐU SPLITA I ZALEĐA ..... 11
   - 4.3. IZMJENE I PRESTANAK AVIONSKOM PROMETU ..... 12
5. 1932./1933. - GODINE KRIZE I STAGNACIJE ..... 14
6. PONOVNI PROCVAT ZRAKOPLOVSTVA U SREDNJOJ DALMACIJI ..... 15
   - 6.1. PRVI POKUŠAJI USPOSTAVLJANJA ZRAKOPLOVNE VEZE S ČEHOSLOVAČKOM ..... 16
   - 6.2. PITANJE GRADNJE AERODROMA U NEPOSREDNOJ BLIZINI SPLITA ..... 16
   - 6.3. OSNIVANJE PODMLATKA AERO KLUBA ..... 18
7. AEROMITING U SINJU - PRVI AEROMITING U PRIMORSKOJ BANOVINI 20
8. ZRAČNI PROMET U SREDNJOJ DALMACIJI OD 1936. DO 1941. GODINE .. 23
9. ZRAKOPLOVNE AKTIVNOSTI U SREDNJOJ DALMACIJI OD 1936. DO 1941. GODINE ..... 27
10. ZAKLJUČAK ..... 29
11. POPIS LITERATURE ..... 31
12. SAŽETAK ..... 32
13. SUMMARY ..... 33

# 1. UVOD

U ovom radu pisati ćemo o razvoju zrakoplovstva na području srednje Dalmacije u razdoblju između dva svjetska rata, no prije nego li počnemo pisati o samoj temi, naglasiti ćemo nekoliko bitnih stvari.

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

Kako je došlo do pojave zrakoplovstva u srednjoj Dalmacije i kada je zabilježeni prvi let u srednjoj Dalmaciji? Što je to Aero klub i koja je njegova društvena uloga u razdoblju između dva svjetska rata? Kako i kada je došlo do osnivanja ogranka Aero kluba u Splitu, tko su osnivači i najistaknutiji članovi? Koja je važnost vojne hidroavionske baze u Divuljama? Kada i kako je Split dobio prvu civilnu zrakoplovnu vezu s ostatkom ondašnje države i gdje se nalazio „splitski aerodrom“? Kada i na koji način je uspostavljena prva civilna zrakoplovna veza između Splita i jednog europskog grada? Zašto su zrakoplovi koji su odlazili iz Splita redovno bili prazni, zbog cijena avionskih karata ili zbog straha putnika? Kako je izgledao putnički zrakoplov tridesetih godina 20. stoljeća i koliko je putnika u njemu moglo putovati?

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

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

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

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

Razvoj zrakoplovstva u Hrvatskoj, uz djela svjetskih velikana poput Vrančića i Schwarza, u početcima letenja nije zaostajao za svjetskim kretanjima već upravo suprotno, bio je u koraku s vremenom. Prvi hrvatski zrakoplov, konstrukcija S. E. Penkale, poletio je na vojnom vježbalištu Kajzerica u Zagrebu 1910., a njime je upravljao prvi hrvatski pilot D. Novak. Prvi javni let zrakoplovom u Hrvatskoj ostvaren je iste godine, a izveo ga je slovenski konstruktor

---

[1] *Razvoj zrakoplovstva* - http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651 (26.travnja 2016.)

[2] *Razvoj zrakoplovstva* - http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651 (26.travnja 2016.)

E. Rusijan, koji je sa svojim bratom Joškom na poziv M. Merćepa došao u Zagreb, gdje su braća uz Merćepovu novčanu potporu izgradila zrakoplov. Joško je nakon bratove pogibije u Beogradu 1911. (prva zrakoplovna žrtva na ovim prostorima, 34. u svijetu) nastavio graditi zrakoplove uz pomoć D. Novaka, koji je ujedno njima i pilotirao. Četvrtim od ukupno pet zrakoplova koje su izgradili, Novak je 1912. pobijedio na Drugom avijatičkom natjecanju u Budimpešti. Osim njih, u povijesti hrvatskoga zrakoplovstva ostala su zabilježena mnoga druga imena.[3]

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

[3] *Razvoj zrakoplovstva u Hrvatskoj* - http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651 (26.travnja 2016.)
[4] *Razvoj zrakoplovstva u Hrvatskoj* - http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651 (26.travnja 2016.)

# 3. POČETCI ZRAKOPLOVSTVA U SREDNJOJ DALMACIJI

Godine 1911., osam godina od prvog motornog leta zabilježenog u svijetu, pročulo se u primorskim krajevima o jednom mladom i odvažnom zrakoplovcu, Ivanu Widmaru iz Trsta. On je 16. svibnja 1912. godine na svom brzom i elegantnom zrakoplovu tvrtke „Bleriot“ (50 KS), model 1912, poletio s vojnog vježbališta u Splitu. To je bio prvi motorni let u Splitu, a samim time i u srednjoj Dalmaciji. „Premda je puhala jaka južina, on se smjelo digao u zrak, ali je pri spuštanju jednim krilom udario u stablo. Srećom Widmaru se ništa nije dogodilo. Mnogobrojni gledaoci srdačno su ga pozdravili. Polomljeno krilo zrakoplova vrlo uspješno su popravili đaci ondašnje Obrtne škole uz pomoć profesora I. Krešničkog. Popravak zrakoplova bio je prvi dodir naše mladeži s motornom letjelicom. Radu đaka divio se Widmar i poznati majstor iz Trsta, dok je splitski list *Jedinstvo* objavio: „Obrtna škola pokazala je i u ovoj prilici da nam je od potrebe i časti.“[5]

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

Osim Ignacija Bulimbašića, Split je u ovoj najranijoj fazi povijesti svojega zrakoplovstva imao još jednog vrsnog pilota, Glauka Prebandu, rođenog u Splitu 1892. godine. Prebanda se posvetio vojničkom zvanju u mornarici Austro-Ugarske Monarhije, ali kako to ističe Duško Marović: “… noseći uvijek u srcu patriotske osjećaje.“[7] Osim neznatnog prekida, služio je neprestano u zrakoplovstvu, a tom se službom nastavio baviti i nakon raspada Monarhije. Za života se u zrak dizao oko 5.000 puta, a njegove smjele akrobacije u zraku bile su uobičajeni dio raznih proslava. U studenom 1922. godine zadesila ga je strašna nesreća u kojoj je i izgubio život. Naime, spuštajući se u luci Kombor u Boki Kotorskoj, izgubio je moć

[5] D. Marović, 1965., str. 28.
[6] D. Marović, 1965., str. 28.
[7] D. Marović, 1965., str. 29.

upravljanja zrakoplovom i s visine oko 50 metara survao se direktno u more i na mjestu poginuo. O veličanstvom sprovodu koji mu je bio pripravljen u Splitu svjedoči i tamošnji list *Novo Doba* koje prenosi poruku obitelji Prebanda: „Toliko je bilo saučešće Splita i Ercegnovoga i toliko se mnogi pokazaše plemenita srca, da nas u golemoj tuzi utješe, a milom i nezaboravnom pokojniku da prirede što veličanstveniji sprovod, da nijesmo u stanju da svakome posebno zahvalimo. Duboko ganuti izrazujemo ovim svima našu najveću harnost i najtopliju zahvalnost.“[8]

## 3.1. OSNIVANJE AERO KLUBA SPLIT

„Primjena zrakoplovstva u ratne svrhe tokom Prvog svjetskog rata ubrzala je razvoj zrakoplovne tehnike i nagli poslijeratni razvoj sportskog zrakoplovstva. Po slomu Austro-Ugarske Monarhije 1918. godine, u Beogradu je 14. svibnja 1922. godine osnovan je Aero klub Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca kako bi se upoznalo ljude s zrakoplovstvom kao sportom i kao bitnim faktorom za obranu zemlje. Iste godine, Aero klub Kraljevine SHS primljen je u Međunarodnu zrakoplovnu federaciju (FAI), a izdavali su i svoj časopis pod imenom *Naša krila*. Djelatnost na promicanju sportskog zrakoplovstva i osnutak zrakoplovnih organizacija te prikupljanje članova, Aero klub SHS započeo je u Dalmaciju u ožujku 1926. godine.“ [9]

„Poslije Like dolazi na red Dalmacija sa akcijom za propagiranje nacionalne avijatike. G. Radosavljević stavio se u doticaj sa g. Dragutinom V. Kovačevićem u Splitu i njemu povjerio da vodi akciju za osnutak odbora Aero-Kluba. G. Kovačević donio je pravila i sva uputstva. Redovni član Aerokluba može biti svaki naš pošteni građanin i građanka, preko 16 godina starosti. Ovi članovi plaćaju 2 dinara članarine mjesečno i upisnine 8 dinara, prve godine za uvijek. Ovi članovi imaju pravo glasa, da biraju upravu i da budu birani. Ovakvih 100 članova bira mjesni odbor Aerokluba, a 300 članova bira upravu Glavnog odbora. Pomažući članovi mogu biti i strani podanici, vojnici i podoficiri, djeca i đaci ispod 16 godina starosti, svi ovi plaćaju 1 dinar članarine i 5 dinara upisnine, prve godine za uvijek, nemaju pravo glasa, izuzev podoficira… Poziva se građanstvo na upis u ovu nacionalnu organizaciju kojoj je svrha podizanje naše avijatike i jačanje naše obrane.“[10]

Dana 27. ožujka 1927. u 11 sati, u kinu Eden u Splitu, održana je konstituirajuća skupština Aerokluba u Splitu. Dvorana kina bila je ispunjena do posljednjeg mjesta, a prisustvovali su i

---

[8] Novo Doba, br. 260, 14.11.1922., str. 5., *Javna zahvala*
[9] D. Marović, 1965., str. 30.
[10] Novo Doba, br. 225, 29.9.1926., str. 4., *Za osnutak Aero-Kluba u Splitu*

delegati iz Beograda: umirovljeni pukovnik Damjan Vlajić i dr. M. Dojčinović. Najprije je uzeo riječ privremeni predsjednik odbora načelnik dr. Ivo Tartaglia i srdačno pozdravio sve prisutne, koji su došli uveličati ovako veliki događaj, te istaknuo kako je avijacija postala nužno za egzistenciju i za razvitak privrede i prometa. Dao je zatim riječ predstavniku beogradskog aerokluba gospodinu Damjanu Vlajiću koji je najprije pozdravio prisutnu publiku, a zatim započeo svoj referat o razvoju zrakoplovstva te njegovoj važnosti u miru i ratu. Zaključio je na kraju da je razvoj zrakoplovstva izuzetno važan kod nas da bi pomogao u razvoju prometa u miru, ali i kako bi pomogao u obrani „otadžbine" u ratu. Zatim je riječ uzeo dr. Dojčinović koji je razložio organizaciju Aerokluba i njegove ciljeve. „Cilj je Aero-Kluba da upozna naš narod s koristima avijatike i kao športom i kao važnim faktorom za obranu Otadžbine. Taj cilj se postizava na više načina: živom riječi, javnim predavanjima, literaturom itd. Svaki klub ima svoju čitaonicu. Priređuju se aeronautičke utakmice, izložbe, priredbe, otvaraju se pilotske i mehaničarske škole. Aero-Klub je sebi stavio za zadatak da kroz nekoliko mjeseci otvori jednu pilotsku školu sa mehaničarskom koja će biti pod upravom aerokluba."[11] Nakon nekoliko minuta pauze prešlo se na glasovanje kako bi se izabrali članovi odbora, a oni su u konačnici bili: predsjednik dr. Ivo Tartaglia, potpredsjednici: dr. Eugen Majsner, Dragoljub Todorčević, dr. Eduard Grgić, sekretarijat: Marko Mičin, Stjepan Roca, Aleksandar Kovačević, blagajnici: Karmelo Đemarchi i Antun Hruš.[12]

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

## 3.2. HIDROAVIONSKA STANICA DIVULJE

Još je austrougarska mornarica započela 1917. godine graditi hidroavionsku stanicu u Divuljama, mjestu u Kaštelanskom zaljevu, zapadno od Splita na putu prema Trogiru. Tokom 1925. godine započinje izgradnja zrakoplovnih objekata u Divuljama, da bi 1926. bila

[11] Novo doba, br. 72, 28.3.1927., str. 4., *Osnivanje Aerokluba u Splitu*
[12] Novo doba, br. 72, 28.3.1927., str. 4.-5., *Osnivanje Aerokluba u Splitu*

završena montaža jednog hangara i nešto pratećih objekata. Tada je formiran Mornarički odred Divulje, u početku s 1-2 školska hidroaviona i tek s nekoliko pilota, tehničara i vojnika. Ovi objekti su bili namijenjeni za formiranje nove hidroavionske komande i Pomorsko-zrakoplovne škole. Zahvaljujući završetku građevinskih radova, škola je iz Boke preseljena u Divulje 1. studenog, a svečano su je otvorili komandant II pomorske obalske komande kapetan bojnog broda Nikola Stanković, načelnik štaba kapetana korvete Anđeli i novi komandant škole potporučnik bojnog broda Medlička, 1. prosinca 1928. godine. Prilikom posvete služili su katolički svećenik g. Coce iz Trogira i pravoslavni svećenik g. Bulovan iz Splita, a gradska glazba iz Trogira odsvirala je „tro-himnu".[13] „…danas u Divuljama imamo jednu lepo uređenu hidroavionsku instituciju. Onaj prvi hangar je dogotovljen, dogotovljen je također i drugi, a treći je ¾ gotov, velika i ukusna trokatnica sagrađena je za Pomorsko-vazduhoplovnu školu, tri lepe vile za stanove oficira, stan podoficira i momčadi, prostrani i moderni magacin za materijal, za radione, itd… Intenzivni su radovi na posušivanju malaričnih, koji su bili glavna zapreka da se Divulje konačno urede."[14]

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

Ova škola je za mnoge bila prava škola životnog stasanja. „Na svakom kao da je jedan izraz ponosa i zadovoljstva. Znaju da ih po svršetku škole, još onako mlade, čeka podnarednički čin. Njihov se položaj, pored, moralnog zadovoljstva, i materijalno lijepo obezbjeđuje… Sva tvrdoća vojničkog života, bez koje se vojska ne smije zamisliti, dade se lakše snositi kad mlad

[13] *Jadranska straža,* br. 1., Split 1929, str. 16, 24.
[14] *Jadranska straža*, br. 1, Split 1929, str. 16, 24.; *Isto*, br. 8, Split 1929, str. 229.
[15] *Jadranska straža*, br. 8., Split 1929, str. 230-231.
[16] B. B. Dimitrijević et alii, 2012., str. 57.
[17] Također boravak u vojnoj zajednici osiguravao vam je osim sigurnog zaposlenja nakon završenog školovanja i siguran krov nad glavom, ali i „pun želudac".

čovjek osjeća da je tretiran kao čovjek i da pored truda ima i ljepote u njegovom životu.“[18] O ovome svjedoči kasniji narednik 26. hidroeskadrile Dušan Duka Božović: „U Divuljama sam završio školu… Tu sam se pošteno obukao i najeo. Tu sam za dve godine porastao za glavu, jedva su me poznali kad sam na odsustvo došao.“[19]

SVEUČILIŠTE U ZADRU
1396 UNIVERSITAS STUDIORUM JADERTINA 2002

[18] *Jadranska straža*, br. 8., Split 1929, str. 229.
[19] Autobiografske bilješke Dušana M. Božovića, u posjedu Milana Micevskog.

# 4. USPOSTAVA CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA U SREDNJOJ DALMACIJI

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

„Avijacija se pokazala kao vanredan privredni faktor, jer trgovina u samom narodu i sa drugim narodima dobija u ekonomiji vremena toliko prednosti, da baš trgovački i industrijski krugovi upiru, da se ovaj faktor što više afirmiše i razvije. Za turizam, nema sumnje, avijacija pokazuje veliko olakšanje i prištednju vremena i novca, i provodi vrlo brzo cilju one, koji u tu svrhu žele i nastoje da putuju po svijetu, upoznaju krajeve, ljude, običaje i prilike inostranaca. Šport je dobio avijacijom sredstvo, koje odgaja srčanost, pregnuća i potsreke duhova športaša, kojima su zračne visine donijele nove vidike i ljepote… i naš oblasni odbor u Splitu, nanovo reorganiziran, poveo je akciju, da se u našoj primorskoj banovini provede jaka organizacija Aerokluba „Naša Krila", e da se postignu istaknuti ciljevi. Uz samo organiziranje mjesnih odbora i sakupljanja članova, oblasni se odbor sada bavi mišlju rješenja pitanja aerodroma za aeroplane i hidroplane, i time dobije vazdušna linija sa suhozemljom i pomorskim gradovima. Split bi time dobio novi izvor blagostanja i privrednog napretka…"[21]

## 4.1. VIDIĆEV PIKET = SPLITSKI AERODROM

Dana 27. veljače 1931. godine, mali sportskim zrakoplovom „Moth" doletjeli su iz Beograda, preko Mostara, delegati Društva za zrakoplovni promet u Beogradu: tajnik dr. Andra Mitrović i šef letačkog osoblja gospodin Striževski. Oni su oko 8:15 krenuli iz Mostara i doletjeli nad Sinj u 9:05. Svrha njihova puta bila je da ispitivanje teren u okolici Splita, gdje bi se mogao izgraditi aerodrom za pristajanje i dizanje putničkih aviona. Naime, društvo je odavno

[20] Novo doba, br. 261, 10.11.1930, str. 6., *Aktivnost „Aerokluba"*
[21] Novo Doba, br. 22, 28.1.1931., str. 6., *ORGANIZOVANJE AEROKLUBA*

namjeravalo uspostaviti zračnu vezu između Beograda i Splita, a na tome su radili i značajniji faktori u Dalmaciji. Još godinu dana ranije društvo je ispitivalo mogućnost uspostave zračne veze Beograda i Splita te Zagreba i Splita, a osim ovih i jedne veze koja bi spajala cijelo Primorje od Sušaka do Kotora. Konačno su odlučili da će u ljeto 1931. godine uspostaviti najprije vezu između Beograda i Splita, a kasnije, eventualno Zagreb – Split i zračne veze uzduž Primorja.[22]

Kako je za uspostavu ovih veza u prvom redu bio potreban pogodan teren za aerodrom, to je upravo bilo ono što su izaslanici došli potražiti. Kako su obojica bili iskusni piloti, proučavali su u Beogradu na specijalnim kartama teren oko Splita, ali nisu uspjeli pronaći, u neposrednoj blizini Splita, pogodan teren za spuštanje i podizanje. Upravo su zbog toga i izabrali za mjesto svojega slijetanja Sinj, i to Vidićev piket, na kojemu su se održavale konjske trke *Dalmatinskog Kola Jahača*[23]. Izaslanike Društva za zrakoplovni promet dočekao je u Sinju direktor Putnika g. Jerko Čulić, te predstavnici sinjske općine g. Sever Varda i općinski predsjednik Nikola Čatipović. Odmah poslije samog spuštanja g. Striževski je krenuo pregledati teren i napraviti nacrte. „Obojici izaslanika svidio se neobično ovaj teren jer je ravan i toliko prostran da se na njemu može da uredi najbolji aerodrom. Osim ovog terena u neposrednoj blizini našlo se još pogodnih terena. Između izaslanika Društva za vazdušni saobraćaj i predstavnika sinjske općine razvio se razgovor o uređenju aerodroma na terenu sinjskih livada i g. načelnik Varda obećao je svu moralnu i materijalnu potporu sinjske općine. Izjavio je da su Sinjani spremni doprinijeti svaku žrtvu kako bi omogućili da i naši krajevi osjete blagodat ove tekovine našeg modernog vremena.“[24]

Poslije ovako detaljnog pregleda terena i razgovora s predstavnicima sinjske općine, izaslanici Društva za zrakoplovni promet su se automobilom zaputili prema Splitu kako bi pogledali još dva moguća terena: Solinsko blato[25] i Stobrečko blato. Pregledom jednog i drugog terena ustvrdili su da ni jedan ne dolazi u obzir za aerodrom. Iz ovog razloga nije preostalo ništa drugo nego da se počne s planovima pretvaranja sinjskih livada u aerodrom.

Nakon ponovnog povratka u Sinj, jedan od novinara Novog doba razgovarao je s g. Mitrovićem o tome što Društvo za zrakoplovni promet namjerava učiniti u pogledu zračne

---

[22] Novo Doba,br. 48, 27.2.1931., str. 6., *Vazdušni saobraćaj Beograd – Split uspostavlja se 15 juna*
[23] *Dalmatinsko Kolo Jahača* je naziv za konjske utrke koje su se održavale na Vidićevu piketu u Sinju, a o visokoj razini natjecanja govori i to da je glavni pokrovitelj tih natjecanja bio kralj.
[24] Novo doba, br. 48, 27.2.1931.,str. 6., *Vazdušni saobraćaj Beograd – Split uspostavlja se 15 juna*
[25] Solinsko blato se kao mogući teren za splitski aerodrom spominje već 5. lipnja 1929. godine u Novom dobu (Novo doba, br. 141, 5.6.1929, str. 6., *Sutrašnji Solin*)

veze koja bi spojila Split sa zaleđem, a ovaj je odgovorio: "Društvo je do sada podržavalo glavnu vezu sa svojim putničkim avionima iz Soluna preko Skoplja, Beograda, Zagreba i Graca do Beča. Osim toga društvo je uspostavilo zračnu vezu Zagreb-Sušak kao priključak na gornju glavnu liniju. Namjera je društva odavna da uspostavi zračnu vezu sa morem. Prošle godine je društvo uspostavilo i zračnu prugu Beograd-Sarajevo-Podgorica, a sada se bavimo mišlju da još ovoga ljeta, naime od 15. juna uspostavimo zračnu vezu Beograd-Split. Ovisit će u prvom redu o pogodnome terenu za spuštanje, pak o avionima koje će društvo nabaviti i kakova će biti ta pruga. Ako društvo uspije da nabavi avione tzv. „Amfibije" (kombinacija između aviona i hidroaviona) onda će društvo nastojati da zračna veza Beograda sa primorjem bude išla preko Crne Gore te uzduž cijelog primorja. Ovo bi naročito bila važna veza za naš turizam. Osim ove, društvo bi uspostavilo direktnu zračnu vezu Beograd-Split, zbog koje smo upravo sada došli, da ispitamo teren. Društvo ima najbolju namjeru da poveže primorje sa zaledjem i u tu svrhu nabaviti će nove putničke avione sa tri i dva motora. Te vrste aviona podesne su za ove pruge. Direktna zračna veza Beograd-Split trajala bi oko 3 sata, Sarajevo-Split malo više od jednog sata. Vjerujemo da će svi faktori kojima leži na srcu napredak Primorja ići društvu na ruku, naročito u pogledu uređenja aerodroma za Split. Što se tiče cijena karata prijevoza, one će biti takove da će malo prelaziti cijenu drugog razreda željeznice, a neće se penjati preko cijena prvog razreda. Beograd-Split računat će se od otprilike 800-900 dinara."[26]

## 4.2. OTVORENJE ZRAKOPLOVNOG PROMETA IZMEĐU SPLITA I UNUTRAŠNJOSTI

Dana 15. lipnja 1931. godine svečano je otvorena zračna pruga Split-Sušak-Zagreb i Split-Sarajevo-Beograd. Svojim automobilima ili posebno za ovu prigodu korištenim autobusima, iz Splita su u Sinj došli predstavnici vlasti i novinari, a u svečanosti je sudjelovalo, pored predstavnika tamošnjih vlasti i udruženja, dobar dio sinjskog građanstva i seljaka iz okolice. Već između 9 i 10 sati veliki broj ljudi bio je na prostranim na novom aerodromu, tzv. Vidićevom Piketu. Na toj vrlo prostranoj livadi uz Cetinu bilo je sagrađen, u formi drvene barake, prvi komadić budućeg aerodroma, a u neposrednoj blizini barake nalazio se i, za tu prigodu izgrađeni, buffet i šator u kojem se nalazila hrana za svečani domjenak koji je za dolazak prvih putnika priredila sinjska općina.[27]

---

[26] Novo doba, br. 48, 27.2.1931, str. 6., *Vazdušni saobraćaj Beograd – Split uspostavlja se 15 juna*
[27] Novo doba, br. 139, 16.6.1931., str. 3.

„U 11:10 sati sa južne strane nad Prologom kod sela Voštane, pojavila se na nebu crna točka, koja je sve više rasla. Čim se primjetila, svijet je izašao iz sjene i razišao se po livadi. Avion se približavao i preletio aerodrom blješteći u suncu i odletio nad Sinj; i tad su sa sinjskog Grada zagruvali mužari. Tu je zaokrenuo i polako se počeo da spušta. Još jedan put je sad preletio preko aerodroma i na povratku spustio se. U tom trenutku masa svijeta potrčala je od radoznalosti prema aparatu, tako da se lako mogao desiti neki nesretan slučaj. Srećom su ipak žandarmi i vojnici uspjeli da zadrže masu i zrakoplov je nesmetano stigao.“[28] Na domjenku koji je bio organiziran odmah nakon slijetanja aviona na aerodrom, ugledni gosti su održavali zasebne pozdrave i govore, a svaki je na svoj način hvali stvaranje ove zračne veze između Splita i ostatka Jugoslavije. Po završetku domjenka, ljudi su se ponovno vratili na livadu kako bi ispratili avion.

„Tamo je čekao veliki aparat Farman, koji na vrhu repa nosi F. 306 No. 3. Kola su, odnosno trup modre boje, a nad njima su velika siva krila. Kroz mala vratašca ulazi se u neku vrstu pretsoblja 1 do 1.5 četvorna metra prostora a odavde se prolazi u kabinu sa dva reda sjedala između kojih je prolaz. U kabini je 10 sjedala, a poviše kabine kod sredine krila je karlinga za pilota i mehaničara. Kako je poznato, aparat je izvrstan, sa tri motora, radi veće sigurnosti. Njime je upravljao naš najbolji pilot g. Striževski što je najbolji znak koliko se pažnje posvetilo ovoj pruzi.“[29]

Avion koji je putovao na liniji Splita-Sušaku-Zagrebu prometovao je utorkom i petkom, s polaskom u 11:30, a na liniji Split-Sarajevo-Beograd srijedom i subotom s polaskom u 11:45. Karte koje su se mogle kupiti u Putničkom uredu u Splitu koštale su: 900 dinara do Beograda, 750 dinara do Zagreba i 450 dinara do Sušaka i Sarajeva. U cijenu karata bio je uračunat i trošak prijevoza autobusima od Splita do aerodroma u Sinju.[30]

## 4.3. IZMJENE I PRESTANAK AVIONSKOG PROMETA

Već početkom mjeseca kolovoza 1931. godine javljaju se prvi problemi s brojem putnika u avionskom prometu na relaciji Split-Sušak-Zagreb. „Pošto je avion na pruzi Split-Sušak i obratno bio redovno skoro prazan,[31] to je odlučeno da se uvede direktan zračni promet Zagreb-Split. Ta izmjena izvršiće se na ovaj način: avion će odlaziti iz Zagreba direktno u Split, a odatle preko Sarajeva u Beograd. Iz Beograda će avion odlaziti preko Sarajeva u Split,

[28] Novo doba, br. 139, 16.6.1931., str. 3.
[29] Novo doba, br. 139, 16.6.1931., str. 3.
[30] Novo doba, br. 139, 16.6.1931., str. 3.
[31] Glavni razlog tome što je avion bio „redovno skoro prazan“ treba prije svega tražiti u strahu i skeptičnosti ljudi prema avionskom prijevozu, a tek onda u cijeni samog prijevoza.

a zatim direktno u Zagreb. Odlazak iz Zagreba u Split biće po novom voznom redu svake srijede i subote u 8 sati u jutro, a stizaće u Split u 9:30 sati, u Beograd u 11 sati. Na ovaj način veza između Zagreba i Splita biće skraćena za puna dva sata vožnje.“[32]

Osim izmjena u voznom redu, značajne su bile i promjene u cijenama karata za pojedine relacije koje su postale znatno povoljnije nego do tada.“Dosada je na pr. cijena puta od Splita do Zagreba i obratno iznosila 750 Dinara, dok odsada iznosi samo 400 Dinara, tako da je jeftinija od II. razreda brzog voza , za koji se plaća 411.50 Dinara. Tarifa Split–Sarajevo iznosi od sada također samo 400 Dinara, a Split-Beograd samo 700, tako da je i na pruzi Split-Beograd tarifa jeftinija nego li u II. razr. brzog voza, u kojem cijena vozne karte iznosi 730 Dinara.“[33] Ovim izmjenama i u voznom redu i u cijenama pojedinih letova nastojalo se privući čim više putnika na svim od navedenih letova.

Dana 12. rujna 1931. godine završila je prva sezona zračnog prometa između Splita i unutrašnjosti Jugoslavije. Kako prenosi Novo doba, sezona je prema riječima „Društva za vazduhoplovni saobraćaj“ bio uspješna, a razlog tome i jesu promjene u cijenama karata i znatnog skraćenja u vremenu trajanja samih letova. „U ovim krajevima ovo novo saobraćajno sredstvo u početku je u javnosti bilo gledano sa skepsom te je trebalo stanovito vrijeme, što je slučaj i sa svakim drugim novim saobraćajnim sredstvom, dok se publika na njega privikne… Sigurno je da će u buduće publika na našem primorju još više zavoliti avijonski saobraćaj i da će se sve više služiti sa avijonima… Što se tiče samog aerodroma u Sinju, pilot g. Striževski tvrdi da je to od svih najpodesniji aerodrom zbog toga što je ravan i čist. Uzlet i ateraže na ovom aerodromu, veoma su glatke i lake. Po svoj prilici i u narednoj sezoni, koja se otvara već u rano proljeće naredne godine, aerodrom za Split ostaje na istom mjestu u sinjskom polju.“[34]

[32] Novo doba, br. 179, 3.8.1931., str. 6., *Direktna avijatička veza Zagreb-Split*
[33] Novo doba, br. 184, 8.8.1931., str. 5., *Važne izmjene u avijonskom saobraćaju*
[34] Novo doba, br. 213, 12.9.1931., str. 5., *Danas prestaje sezona vazduhoplovnog saobraćaja*

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

Godine 1931., kada je Split napokon postao zrakoplovnom vezom povezan sa Beogradom i Zagrebom, mreža zrakoplovnih linija kojima je upravljalo „Društvo za vazduhoplovni saobraćaj“ – *Aeroput* – iznosila je 2.332 kilometra. Ipak, kroz prve četiri godine, koliko je *Aeroput* tada postojao, porast broja prevezenih putnika i robe nije bio ujednačen, i u očekivanim razmjerima, s povećanjem broja i dužine linija.[35] Zrakoplovni promet još uvijek nije bio dovoljno popularan u zemlji, međunarodni turizam bio je tada još u povojima, a poslovni ljudi, na koje se računalo kao potencijalne korisnike zrakoplova, zbog globalne ekonomske krize koja je započela još 1929. godine, morao je ipak birate ona jeftinija prijevozna sredstva.

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

[35] Prema statističkoj tablici koja se nalazi u knjizi *40 godina vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, između 1928. i 1931. godine, u avionima *Aeroputa* prevezeno je 7068 putnika, a težina tereta bila je 85 tona. (Krstić et alii, 1967, str. 20.)

# 6. PONOVNI PROCVAT ZRAKOPLOVSTVA U SREDNJOJ DALMACIJI

Nakon dvije godine potpunog zastoja u zrakoplovnim aktivnostima, godina 1934. naznačila je novo buđenje. Ovaj ponovni procvat interesa za zrakoplovstvo bio je ponajprije potaknut od strane mjesnog aerokluba čija se aktivnost ponovno mogla osjetiti. Već 14. siječnja 1934. sastao se na svoju godišnju skupštinu Oblasni Aero klub, koji je ujedno vršio i funkciju mjesnog odbora. U diskusiji koja se razvila na skupštini, do riječi je došao dr. Josip Jablanović koji je istaknuo kako je njihovo društvo prezasićeno djelovanjem različitih udruga, pa bi stoga bilo korisno da dođe do što tješnje suradnje između Jadranske straže i Aero kluba. Istaknuto je također da bi zrakoplovstvu trebalo pridati onoliko pažnje koliko mu se pridaje u razvijenijim zemljama, te bi na taj način obični ljudi lakše i uvidjeli važnost ove vrste prometa.[36]

Kako bi se sve ovo, ali i više od toga, uspjelo i ostvariti bilo potrebno ponovno izabrati rukovodstvo Aero kluba, konstituirati sekcije i osnovati pomladak Aero kluba. Za predsjednika Mjesnog odbora izabran je inž. Žarko Dešković, potpredsjednici: dr. Marin Ivić i Marko Mikulić, tajnik: dr. Vjenceslav Celigoj, blagajnik: Jaki Gattin, a za predsjednika nadzornog odbora izabran je inž. Ivan Ivačić. U upravni Oblasni odbor birani su: predsjednik dr. Josip Jablanović, potpredsjednici: inž. Mihovil Kargotić i Edgar Vašić, tajnik: Dušan Dukić, blagajnik: Branko Novaković. Naposljetku, prema pravilima društva konstituirane su: propagandna, tehnička, sportska i financijska sekcija.[37]

Kada su sva mjesta u odborima bila izabrana, krenula je rasprava o propagandi i promicanju interesa za Aero klub u Splitu. G. Jerko Čulić, direktor „Putnika“ govorio je o potrebi uspostavljanja jadranske avionske pruge između Sušaka, Splita i Dubrovnika i predložio da se za to zauzme g. Dušan Dukić kod zemaljske skupštine Aerokluba u Zagrebu, koja se trebala održati 28. siječnja 1934. Obrazložio je zatim potrebu uspostavljanja ove vrste zrakoplovne veze u kojoj vidi najbolju propagandu za turizam i zrakoplovstvo, kao i za prestiž pomorskog zrakoplovstva na Jadranu. Smatrao je također, ako nije moguće ovu vrste veze uspostaviti ove godine, neka se isto obavi sljedeće, ali onda neka barem uspostave ukinutu avionsku vezu Beograd-Sarajevo-Split-Zagreb.[38]

---

[36] Novo doba, br. 12, 15.1.1934., str. 5., *Skupština Oblasnog odbora Aerokluba*
[37] Novo doba, br. 18, 22.1.1934., str. 6., *Konstituirajuća skupština Aerokluba*
[38] Novo doba, br. 18, 22.1.1934., str. 6., *Konstituirajuća skupština Aerokluba*

## 6.1. PRVI POKUŠAJI USPOSTAVLJANJA ZRAKOPLOVNE VEZE S ČEHOSLOVAČKOM

Dana 21. veljače 1934. godine u novinama *Novo Doba* izašao je prvi članak koji govori o uspostavi zrakoplovne veze između Splita i Čehoslovačke. „Doskora će, prema novinskim vijestima, biti opet otvorena avijonska služba s inozemstvom, a od velike bi važnosti za naš turizam na Jadranu bila kod toga vazdušna linija Bratislava-Zagreb-Sušak-Split. Ta je linija do Sušaka bila već uvedena prošle godine i imala je neobičan uspjeh, ali aerodrom na Sušaku je veoma nepogodan i start je avijona često spojen sa znatnom opasnošću. Sada praška dnevna štampa javlja da je Aerolinija zatražila od ministarstva za javne radove da se za tu liniju nabave aeroplani tzv. amfibiji koji mogu da startuju i da se spuštaju i na aerodromima i na moru. U Sušaku bi se spustili na moru. Buduć se u Čehoslovačkoj takvi strojevi ne proizvode, namjerava ministarstvo za javne radove da kupi dva engleska avijona, a da se pojedini sastavni dijelovi proizvode u zemlji. Ta je stvar u početnom stadiju rješavanja, ali postoji opravdana nada da će proljetne sezone doći do povoljnog rješenja. Ova linija bi se tada, naravno, imala da produlji do Splita. Zadnji pokušaj vazdušne linije sa Splitom nije uspijevao jer je aerodrom bio u Sinju, što je nezgodno za putnike koji traže brz saobraćaj. Kada spuštanje, odnosno dizanje bude u samom Splitu, sigurno je da će linija prosperirati.“[39]

## 6.2. PITANJE GRADNJE AERODROMA U NEPOSREDNOJ BLIZINI SPLITA

Jedno od glavnih i najčešće postavljanih pitanja u razdoblju između 1934. i 1935. godine bilo je pitanje izgradnje aerodroma u neposrednoj blizini Splita. Naime, brojni novinari, ali i visoko rangirani činovnici i djelatnici Aerokluba u Splitu, kao glavni razlog nepostojanja zrakoplovnih veza između Splita i unutrašnjosti države i inozemstva navodili su upravo nepostojanje aerodroma u neposrednoj blizini Splita. „…jer je aerodrom bio u Sinju, što je nezgodno za putnike koji traže brz saobraćaj.“[40] U brojnim raspravama i tekstovima koji se tada objavljuju u tadašnjim dnevnim novinama *Novo doba* i *Jadranski dnevnik* javlja se više prijedloga za potencijalno mjesto izgradnje budućeg splitskog aerodroma: Stobreč, Poljud, Solinsko blato, Trogirsko blato, „Ex-Ribnjak“ u Trogiru, zemljište između Kaštel Novog i Divulja …

---

[39] Novo doba, br. 44, 21.2.1934., str. 5., *Za vazdušni saobraćaj sa Čehoslovačkom*
[40] Novo doba, br. 44, 21.2.1934., str. 5., *Za vazdušni saobraćaj sa Čehoslovačkom*

Kao jedna od najbolje obrazloženih studija, o mjestu izgradnje splitskog zračnog pristaništa, ističe se studija kapetana korvete pilota lovca Julijana S. Saksa. On je u svojemu tekstu objavljenom u novinama *Novo doba,* 4. kolovoza 1934., istaknuo područje trogirskog blata kao najpogodnije za izgradnju budućeg splitskog aerodroma. Istaknuo je da su prirodni preduvjeti za aerodrom na tom području prilično dobri, da je područje dobro zaštićeno od naleta bure i tramontane, da je more je na tom području dosta plitko pa se aerodrom po mogućnosti može i dodatno proširiti prema jugu, a plitkoća mora daje i dobru bazu za izgradnju hidroporta. Kao jedini nedostatak ove lokacije istaknuo je udaljenost od Splita, ali također dodao kako 40 minuta vožnje autobusom ravnom i dobrom cestom nije pretjerano vrijeme.[41]

Ipak glavnu riječ, kada je riječ o ponovnoj uspostavi zračnog prometa i gradnji splitskog aerodroma, imala je skupština Oblasnog odbora Aero kluba koja se sastala 2. ožujka 1935. u vijećnici Direkcije pomorskog prometa u Splitu. „G. inž. Matulović podnaša opširan izvještaj o radu odbora za podizanje aerodroma: Izgradnji aerodroma posvetila se odgovarajuća velika pažnja. Najglavnije pitanje bilo je nalaženje podesnog terena, u kojem oskudjeva čitava okolica Splita. Na raspolaganju ih je istina bilo nekoliko, između Trogira i Divulja, Dugopolja i Klisa, na Poljudu, Strožancu itd., ali nijedno nije odgovaralo svim zahtjevima i potrebama. Iza detaljnih izviđaja, odbor se odlučio za onaj kod Divulja, jer od svih ostalih najbolje odgovara zahtjevima i potrebama. Kako je ovaj teren močvaran, to bi po svakom kvadratnom metru za njegovo podizanje i nasipanje trebalo potrošiti 15 din. Ukupno za otkup i potpuno uređenje terena trebalo bi utrošiti oko 2.000.000 dinara. Po ovom izvještaju razvija se živa diskusija. G. inž. Sondermayer ističe važnost podizanja aerodroma kod Splita. Kaže da njegova izgradnja nije samo velika dobit za Split, već za čitav Jadran i uopće našu zemlju, koja bi time dobila jednu važnu stanicu, čija je neminovna potreba već davno naglašena. Otsustvo potpuno podesnog, idealnog terena ne smije biti uzrok da bi se otstupilo od plana. Aerodrom bi se sigurno kroz kratko vrijeme potpuno isplatio, jer će pružiti brze veze sa unutrašnjosti, a tim će se i priliv turista u srednju Dalmaciju znatno povećati. Potvrđujući stanovište g. Sondermayera, ban g. dr. Jablanović kaže, da će za podignuće aerodroma uložiti sve snage, a za potporu pozvaće sve naše patriotske organizacije i društva, buduć izgradnja aerodroma tangira naše kulturne, nacionalne, društvene, ekonomske i političke interese… Imajući u vidu važnost brzih saobraćajnih komunikacija, kao i važnost istih za razvitak turizma na Primorju, skupština smatra neophodnom potrebom izgradnju aerodroma u blizini

[41] Novo doba, br. 182., 4.8.1934., str. 11.,*Gdje da se izgradi splitsko zračno pristanište*

Splita i kontatuje da je ostvarenje istog jedan od njegovih najvažnijih zadataka, pa će u tu svrhu poduzeti sve potrebno za njegovo ostvarenje.“[42]

Bilo je također i onih koji su smatrali da se splitski aerodrom mora vratiti na svoje staro mjesto, u Sinj, na Vidićev piket. „Kako je poznato, tzv. Vidićev piket ili bolje sinjski aerodrom je jedan od najvećih. On može da primi najveći broj aviona. Dug je oko 2 kilometra, a širok oko 800 metara. Po svojoj prostornosti i idealnom položaju Vidićev piket je kao stvoren za aerodrom. Mislim za aerodrom na koji će se spuštati i sa koga će startovati aeroplani koji vrše kontinentalnu službu. Najveći prigovor koji se sa izvjesnih strana upućuje protiv sinjskog aerodroma je udaljenost iz Splita. Ta udaljenost je zapravo 40 minuta automobilske vožnje. Svi aerodromi u našoj državi udaljeni su najmanje jedan sat vožnje od centra. Tako je onaj u Borongaju kraj Zagreba udaljen od Zagreba tačno jedan sat. Beogradski aerodrom na Bežaniji kraj Zemuna isto tako udaljen je jedan sat od Beograda. Tako isto i ljubljanski. Berlinski aerodrom udaljen je 40 minuta vožnje ekspresnog vlaka. I ta udaljenost ni najmanje ne smeta ni putnicima ni društvima koja vrše zračni saobraćaj. Zašto se to ne bi moglo izvesti i u Sinju i tako Vidićev piket pretvoriti u splitski aerodrom ? Mislim da ovome ne bi ništa moglo stajati na putu. Jedno da naglasim: Sinjski aerodrom ne treba da bude trajan… Pred očima treba imati samo jedno da je Splitu i Dalmaciji potrebna zračna veza. Tu zračnu vezu treba čim prije uspostaviti, ali ne kroz godinu, dvije pa i tri. U interesu Dalmacije, njene privrede a i njenog prestiža treba sa time odmah započeti. Kasnije, kada to finansijske mogućnosti dopuste i kada se sagradi aerodrom u neposrednoj blizini Splita, zračni saobraćaj neka se prekine sa Sinjom, ali dok se to ne ostvari neka se uspostavi preko Sinja.“[43]

## 6.3. OSNIVANJE PODMLATKA AERO KLUBA

Još jedan od trenutaka koji je dao novi polet u radu Aero kluba Splita zasigurno je bio i osnivanje „podmlatka Aero- kluba“. Kako nas izvještava *Novo doba*, 26. siječnja 1935. godine, odlukom tadašnjeg ministra prosvjete iz 15. prosinca 1934. odobrena su pravila pomlatka Aero kluba za sve srednje i srednje stručne škole u kojima se bude osnovalo ovakvo učeničko društvo. Ovom odlukom je ostvarena želja Aero kluba da se i srednjoškolcima omogući aktivnije sudjelovanje u razvoju i širenju pokreta Aero kluba. "Rad sa omladinom daje pokretu Aero-kluba nov polet. Rad sa mladim generacijama otvara našoj organizaciji nove puteve za napredak koji vodi zajedničkom idealu i cilju: *Sve i svi za naše*

[42] Novo doba,br. 53, 4.3.1935., str. 6., *Za uspostavu zračnog saobraćaja na Jadranu*
[43] Jadranski dnevnik, br. 141, 18.6.1935., str. 5., *Za splitski aerodrom u Sinju*

*vazduhoplovstvo.* Put ka ovom cilju prvenstveno je moguć u mjestima gdje ima srednjih i srednjo-stručnih škola. Osnivanje podmlatka Aero-kluba biće jedan od najvažnijih zadataka ovdašnjeg oblasnog odbora i svih mjesnih odbora na njegovom području u ovoj godini. Prema odobrenim pravilima podmlatka Aero-kluba, ova đačka organizacija smatra se kao ogranak mjesnog odbora kluba sa kojim stoji u neposrednoj vezi, a poglavito u pogledu nastave o avijaciji i svih akcija koje pojačavaju propagandu i ljubav, a razvijaju smisao za vazduhoplovstvo kod školske omladine. Posebno konstituisani odbor ovdašnjeg oblasnog odbora priprema već program i plan rada podmlatka Aerokluba s kojim će u vezi sa školskim vlastima, u najskorije vrijeme početi s pripremama i osnivanjem podmlatka Aero-kluba na ovdašnjim srednjim i stručnim školama. Program rada će po mogućnosti da obuhvati predavanja o vazduhoplovstvu i ekskurzije na aerodrome, zatim prilikom aeromitinga ili dolaska aeroplana, stručna objašnjenja i tumačenje o konstrukciji avijona na licu mjesta. U prvom redu osnovaće se kursevi za izradu aeroplanskih modela i jedriličarstvo. U tu svrhu osnovan je, kako smo već javili, poseban odbor koji sprema sve potrebno za stvaranje prvog kursa za izradu modela."[44]

Prvi ovakav tečaj modelarstva u Splitu je održan 2. ožujka 1935. godine u prostorijama Srednje tehničke škole. Svrha ovakvih modelarskih tečajeva, organiziranih za pomladak Aero kluba, bila je pobuditi zanimanje za zrakoplovstvo, izgradnju školskih modela raznih zračnih letjelica i upoznavanje svih mogućih tipova zrakoplova, kako bi jednom i oni postali tvorci zrakoplova.[45]

[44] Novo doba, br. 22, 26.1.1935., str. 6., *Osnivanje podmatka Aero-kluba*
[45] Novo doba, br. 53, 4.3.1935., str. 6., *Za uspostavu zračnog saobraćaja na Jadranu*

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

Već sredinom lipnja 1935. godina na sjednicama Oblasnog odbora Aerokluba u Splitu počelo ozbiljnije razgovarati o nadolazećem aeromitingu u Sinju koji se imao održati 18. kolovoza 1935., na isti dan kada i Sinjska alka. Na toj sjednici Oblasnog odbora izabrano je posebno povjerenstvo, sastavljeno od članova Aerokluba iz Splita i Sinja, koje je imalo za cilj da sve predradnje budu čim prije privedene kraju. Tada je bilo najavljeno da će na aeromitingu sudjelovati lijepi broj vojnih aviona, svi avioni koje posjeduju Aeroklubovi diljem države te avioni engleskih i čehoslovačkih aeroklubova.[46]

Budući da se sam događaj počeo približavati, u dnevnim novinama je počelo izlazite sve više obavijesti o samom događaju, a posebice u vidu pojedinosti koje bi mogle zanimati gledatelje. Aero klub je nastojao omogućiti da ovu avionsku priredbu posjeti što je moguće više ljudi, pa je odredio cijene ulaznice za sjedenje 5 dinara, za stajanje 2 dinara, dok je za seljake, vojnike, đake i djecu ulazi bio besplatan. Prijevoz do Sinjskog aerodroma također je bio organiziran, autobusom i vlakom, uz vrlo povoljnu cijenu. Cijena autobusa Split-Sinj-Split po osobi je iznosila 30 dinara, a cijena karte vlakom, na istoj relaciji, bila je 50% niža nego obično.[47]

Ovako je trebao izgledati program samog mitinga: "1. Avijatički pozdrav iz vazduha Splitu i Sinju u 8 sati. 2. Ratna eskadrila izvodi razna prestrojavanja u vazduhu i defile - U ovoj tačci učestvovat će od 7-12 ratnih dvosjeda. Prestrojavana koja će biti izvedena, zanijeće gledaoce, tako da ni sunce ni kiša ne može primorati oko da svrati pažnju od ovih ratnih kolosa. Defile koji izvodi avijacija je precizniji i za oko prijatniji nego najelitnije konjice. 3. Napad iz vazduha na naselje i njegova obrana. - Ovo je najinteresantnija tačka programa; ista ratna eskadrila odmah po izvođenju defilea počeće s napadom na improvizirano naselje koje će biti podignuto na protivnom kraju aerodroma od publike... Prasak teških bombi iz aeroplana na naselje, koje se pod ovim ruši i gori, ubrzana paljba topova i groktanje mitraljeza na napadače, sve to ostavlja na gledaoce duboki utisak, sa čime se dobiva približna slika pravog vazdušnog napada. 4. Utakmica u brzini sportskih aeroplana Sinj-Split-Sinj sa obaveznim bacanjem izvještaja kod kupališta Bačvice u Splitu. - U ovoj utakmici učestvuju civilni aeroplani koji će se takmičiti za nagradni pehar gosp. Bana Primorske banovine, a koji će dobiti onaj aeroplan koji postigne najbolje vrijeme. 5. Lov na balone izvode vojni aeroplani. -

---

[46] Jadranski dnevnik, br. 137, 13.6.1935., str. 5., *Pripreme za prvi aeromiting u našoj Banovini*
[47] Novo doba, br. 191, 16.8.1935., str. 6., *Aero-meeting i Alka u Sinju*

Aeroplani koji učestvuju u ovoj tačci najprije puste u zrak balone nakon čeha se udaljuju i u brzom letu precizno elisom razbijaju jedan po jedan balon. 6. Povratak takmičara sportskih aeroplana. 7. Spuštanje sa ugašenim motorom u određeni krug. - Tko nije letio aeroplanom taj ne može sebi da pretstavi koliko je ugodan šum motora u zraku i kako je težak osjećaj kada se motor prekida, ma u kojoj se visini nalazili a da i ne govorimo o potpunom prestanku rada motora. Izvođenje ove tačke impresionira i zanosi gledaoce strahom da ih odmah prenese u veselo osjećanje kada pilot aterira tačno u određeni krug. 8. Vazdušne akrobacije. - Ovu tačku, koja je još uvijek u avijatičkom programu najinteresantnija, najsmjelija i uvijek suviše malo izvedena za gledaoce, izvodiće vjerojatno naš as, pobjednik Alpa, major Šintić, na svojoj srebrenoj ptici, koja leti brzinom od 400 km na sat, a to je avion Hawker "Fury" sa Rolls-Royce motorom, i snagom od 450 konja. Publika će da gleda razne akrobacije, tonoc, ranversmane, lupinge itd. koje će tumačiti zvučnikom jedan član sportske komisije. U istim vještinama ili "smrtonosnoj igri" natjecat će se naši mladi asovi gg. kap. Djal i poručnik Bjelanović, koji opasno ugrožavaju prvenstvo u akrobacijama našeg simpatičnom Siščaninu majoru Šintiću... 9. Grupno skakanje s padobranima - Iz putničkog aeroplana *Aeroputa* i jednog klubskog aviona biće izbačene "lutke-čovjek" sa padobranima a istodobno će skočiti sa padobranima naša dva rezervna oficira avijatičara koji su se dobrovoljno javili. Jedno od lutaka će imati pokvaren padobran da bi publika mogla vidjeti kako je strašno kada čovjek pada bez padobrana odnosno kada se isti ne otvori... 10. Tačka iznenađenja. 11. Vazdušna krštenja i letenje publike na aeroplanima Aero-Kluba i putničkim "Aeroputa"... Krštenje stoji 5 dinara. Za jedan let iznad Sinja u putničkom aeroplanu plaćaće članovi Kluba Din. 35 , dok *nečlanovi* Din 40, a u aeroplanima klubskim sportskim po osobi Din 50. 12. Vazdušna besplatna lutrija biće u svakom pogledu bogata, te će mnogi posjetioci meetinga po povratku kući pored lijepo provedenog dana, biti još na dobitku."[48]

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

[48] Novo doba, br. 182, 6.8.1935., str. 6., *Avijatička priredba u Sinju*

napad na improvizirano naselje, a gledatelje je najviše zadivila razorna snaga njihova djelovanja. Kroz ovo vrijeme avion firme "Bata" i avion "Sarajevo" natjecali su se u brzini na udaljenosti od 13 kilometara. Oba aviona u kratkom vremenu su završila zadanu rutu, ipak avion "Sarajevo" pobijedio je s vremenom 4 minute i 39 sekundi pilotiran od kapetana pilota lovca g. Dušana Sofila, a avion firme "Bata" završio je utrku s vremenom 4 minute i 44 sekunde. Pobjednik u ovoj utrci za nagradu je dobio pehar, financiran od strane bana Jablanovića, a pilot pobjednik g. Sofil dobio za poklon kutiju za cigarete. Na samom kraju glavno dijela programa, dva aviona tipa Frizir kružila su zrakom izvodeći zrakoplovne vratolomije i akrobatske loopinge i virage, a više puta su se spuštali s ugašenim motorom, što su gledatelji pratili s posebnim uzbuđenjem. S ovim je bio gotov glavni dio programa, pa se pristupilo letenju publike. Najprije je u avion sjeo ban Jablanović u zrakoplov "Sarajevo", a zatim i ostala publika. Kao što se može primijetit, program je bio dosta skromniji nego li je bilo najavljeno. Publika je zbog toga bila vrlo nezadovoljna, a Aero klub nije ovim potezom napravio sebi dobru reklamu.[49]

[49] Novo doba, br. 193, 19.8.1934., str. 4., *Aeromeeting u Sinju*

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

U Split su kod Vilsonove obale, 18. rujna 1935. godine, amfibijom doletjeli predstavnik čehoslovačkog zrakoplovnog društva g. Stočesa i šef civilnog zrakoplovstva u komandi jugoslavenske vojske i šef Aeroputa u Sušaku. Svrha ovog putovanja bila je proba jadranske linije između Sušaka-Splita i Dubrovnika, a koja se trebala otvorili sljedeće godine. Naime, jadranska linija bi bila samo dio veće linije čija je primarna svrha bila povezivanje Praga sa Splitom i Dubrovnikom, a zbog toga u amfibije i je bio predstavnik čehoslovačkog zrakoplovnog društva. Budući je let ove amfibije, od Sušaka preko Splita i Hvara do Dubrovnika i natrag u Split, bio uspješan pitanje organizacije linije bilo je praktički već riješeno, jedino što se još trebalo ustvrditi su mjesta gdje će amfibija pristajati i točan vozni red.[50]

Amfibija koja će voziti na ovoj zračnoj pruzi je engleskog tipa sa dva motora po 360 konjskih snaga. To je bio najmoderniji tip amfibije marke „Saro-Cloude“, trup je bio građen u Engleskoj, a motori u Čehoslovačkoj, marke „Walter“. Brzina aviona iznosila je maksimalno 190 kilometara na sat, a prosječno se vozilo oko 150 kilometara na sat. Cijena jedne ovakve amfibije bila je 1,800.000 dinara. Iznutra je raspolagala sa 6 putničkih mjesta i mjestima za radio telegrafista i pilote.[51]

Početkom siječnja 1936. godine, tajnik splitskog Aerokluba boravio je u Beogradu gdje se sastao s vodstvom Aeroputa, tvrtke koja je vršila zračni promet u Kraljevini Jugoslaviji. Od vodstva Aeroputa je dobio priopćenje da postoje dvije trećine izgleda da će se obnoviti stara zračna veza Beograd-Sarajevo-Sinj. Obnovom ove veze, Split bi u istoj godini dobio dvije zračne veze: prvu s unutrašnjošću Jugoslavije (Beograd, Sarajevo) i drugu s gradovima na Jadranu (Sušak-Split-Dubrovnik).[52]

U travnju 1936. godine započeli su i radovi u Splitskoj luci (današnja Matejuška) gdje se trebalo podignuti pristanište za amfibije, a prema dogovorenim rokovima, radovi su trebali biti završeni 20. svibnja, a sam promet bi mogao biti pušten već 1. lipnja iste godine.[53]

---

[50] Novo doba, br. 218, 18.9.1935., str. 3., *Jadranska vazduhoplovna linija*
[51] Novo doba, br. 220, 20.9.1935., str. 6., *Oko uspostave zračnog saobraćaja na Primorju*
[52] Jadranski dnevnik, br. 18, 23.1.1936., str. 5., *Zračna veza Splita sa zaleđem*
[53] Jadranski dnevnik, br. 100, 29. 4. 1936., str. 6., *Izbor budućeg aerodroma Splita*

Međutim, kako to uobičajeno biva, radovi su kasnili, pa je stanična zgrada[54] za amfibiju počela se izrađivati tek 20. lipnja.[55] Ipak, unatoč tome što stanična zgrada nije bila izgrađena, promet je morao biti početi, a avion koji bi dolazi u Split, „noćio“ je u vojnoj bazi u Divuljama.

Dana 3. lipnja 1936. godine obavljen je prvi pokusni let na pruzi Sušak-Split-Dubrovnik. Budući da u Dubrovnik još nije bila izgrađena kvalitetna stanica za pristanak amfibije, linija se 1936. ograničila na promet između Splita i Sušaka. Ova linija bila je od iznimne važnosti za Split jer je na ovaj način grad bio indirektnim linijama povezan s Beogradom, Zagrebom, Bratislavom i Pragom.[56] Redovna linija između Splita i Sušaka trebala je biti uspostavljena 8. lipnja, no zbog tehničkih problema, ona je uspostavljena tek 13. lipnja. Cijena avionske karte između Splita i Sušaka bila je 380 dinara, karta između Splita i Zagreba koštala je 620 dinara, a cijena karte između Splita i Praga bila je 1600 dinara. Na ovaj način, nakon više godišnjih pokušaja, Split je dobio svoju poveznicu s Europom, makar na posredan način, a suradnja između jugoslavenskog Aeroputa i čehoslovačke zračne kompanije tada je postala još čvršćom. *Novo doba* nam donosi kako čehoslovačke banje Karlove Vary, Marijine Lazi i dr., za svoje posjetitelje nude popust za avionske karte od 50 do 70 posto, čime je ostvaren i dodatni poticaj putnicima da putuju na ovoj avionskoj pruzi. Otvaranje ove pruge trebalo je pomoći i Česima da na što jednostavniji način dođu na našu obalu, čime se pomagalo i u turističkoj promidžbi Splita i Dalmacije.[57]

Međutim, kao i nekoliko godina ranije prilikom uspostave linije između Splita, Zagreba i Beograda, niti ova linije nije ostvarivala onoliki broj putnika koliko se od nje očekivalo. Novine *Jadranski dnevnik* nam javljaju da na svakom letu bude barem po jedan putnik u avionu[58], ali da frekvencija putnika nije zadovoljavajuća. Oni su smatrali da je najveći problem u tome što Split nije direktno povezan sa Zagrebom, Bratislavom i Prag, već posredno preko Sušaka. Na ovaj način, osim što je vrijeme letenja produženo, skuplja je i avionska karta. Problem bi bio riješen izgradnjom aerodroma u Splitu, ali kako su i sami svjesni velikih troškova same izgradnje, znali su da to neće doskora biti moguće.[59]

---

[54] Stanična zgrada za amfibiju je prostor izgrađen uz samu obalu gdje će amfibija pristati da ne bi bila „pod vedrim nebom“.
[55] Jadranski dnevnik, br. 142, 20. 6. 1936., str. 6., *Izgradnja stanične zgrade za amfibiju*
[56] Novo doba, br. 128., 3.6.1936., str. 6., *Zračni saobraćaj Split-Sušak (amfibija)*
[57] Novo doba, br. 131., 6.6.1936., str. 6., *Redovni zračni saobraćaj Split-Zagreb-Prag*
[58] Paradoks i je u tome što u amfibiju može stati maksimalno 6 putnika, pa unatoč tome što avion prevozi samo 2 putnika praktički je jedna trećina aviona zauzeta.
[59] Jadranski dnevnik, br. 157, 8.7.1936., str. 5., *Amfibija redovito l*

Godine 1937. promet između Splita i Sušaka treba je biti obogaćen produženjem linije do Dubrovnika, no vodstvo „Aeroputa“ nije se s time složilo. Naime, njihova je namjera bila samo povezati Beograd sa Dubrovnikom, a o Splitu nije bilo niti govora, pa je jedino što je preostalo je čekati odgovor Čehoslovačke zrakoplovne kompanije o ponovnoj uspostavi linije od prošle sezone. Međutim, za Split je i tu uslijedio novi šok, čehoslovačka zrakoplovna kompanija raskinula je stari ugovor s „Aeroputom“ jer se nisu mogli dogovoriti oko cijene goriva, koja je za Čehoslovake bila previsoka. Naime, kako oni navode, cijena litre benzina u Čehoslovačkoj je 3,35 češke krune, a u Jugoslaviji 9,35 čeških kruna, što ako preračunamo u troškove leta dovodi do toga da je kilometar leta u Čehoslovačkoj 4 češke krune, a u Jugoslaviji 12 čeških kruna. Na ovaj je način ponovno ukinuta zrakoplovna veza Splita sa zaleđem, ali i s gradovima na obali, a ponovno će biti uspostavljena tek za dvije godine. [60]

Početkom 1939. godine ponovno se otvorilo pitanje uspostave zračne veze između Splita i ostatka Jugoslavije. „Nerazumljivo je stalno zapostavljanje Splita u zračnom prometu. Dok su Sušak i Dubrovnik relativno dobro spojeni sa zaleđem, veza Splita s ostalim avionskim prugama nije nažalost uspostavljena pored svih molbi i protesta. Ovo zapostavljanje Splita kao geografskog središta Dalmacije i značajne turističke stanice ne može se ničim opravdati. Nikako ne može biti ozbiljna smetnja uspostavljanju zračnog prometa sa Splitom nedostatak aerodroma, jer taj nedostatak može biti lako i brzo uklonjen. Preklani, kada je trebalo ostvariti longitudinalnu zračnu prugu, u Splitu se je ipak pokazala dobra volja za gradnju hidroaeroporta, pa bi isto tako bilo riješeno i pitanje aerodroma, ali samo u slučaju da kad bi Split dobio zračnu vezu sa zaleđem, a ne duž obale.“[61]

Naposljetku, 16. ožujka 1939. godine „Aeroput“ je pristao povezati Split s ostatkom Jugoslavije, a budući da još nije postojao aerodrom u Splitu, koristio se aerodrom u Sinju. Raspored putovanja bio je sljedeći: Iz Zagreba je avion polazio u 11:55 i dolazio u Sinj u 13:05. Iz Sinja avion je odmah polazio za Dubrovnik, gdje je stizao u 14 sati, a zatim iz Dubrovnika u Beograd gdje je stizao u 16:05. Drugi avion je polazio iz Beograda u 9:50 i stizao u Dubrovnik u 11:35. Iz Dubrovnika je avion polazio za Sinj gdje je stizao u 12:55, a iz Sinja je polazio za Zagreb gdje bi stigao u 14:20. Od velike važnosti je bilo to što su avioni u oba pravca putovali svakodnevno.[62]

---

[60] Novo doba, br. 59, 11.3. 1937, str. 5., *Split bez avionske veze*
[61] Novo doba, br. 3, 4.1.1939, str. 6., *Pitanje zračnih prometnih veza Splita*
[62] Novo doba, br. 60, 17.3.1939., str. 2., *Zračna veza Splita sa Zagrebom i Beogradom*

Ova avionska veza Splita s ostatkom Jugoslavije iz 1939. godine postojala je sve do kraja postojanja i same Kraljevine Jugoslavije. U uspješnosti ove linije, kao i ostalih linija koje je Aeroput obuhvaćao, govore najbolje brojke od 29.076 putnika i 417 tona tereta, koje je „Aeroput“ prevezao 1939. i 1940. godine. Ovakvi rezultati nam svjedoče o tome da je zrakoplovstvo na području Jugoslavije, a time i srednje Dalmacije koja je u našem fokusu, prošlo fazu početništva, te u usporedbi s ondašnjim europskim okvirima, bilo na dobrom putu da se još bolje afirmira u društvo. Nažalost, sezona zrakoplovnih letova 1941. godine nije započela po predviđenom programu. Zbog približavanja ratne opasnosti Jugoslaviji, svi avioni, letačko i tehničko osoblje „Aeroputa“ mobilizirano je tokom mjeseca ožujka, formirajući pritom zrakoplovnu jedinicu čija je namjena bila u slučaju rata održavanje veze između Vlade i Vrhovne komande sa štabovima vojske i prijateljskim zemljama.[63]

[63] Krstić et alii, 1967., str. 20-23.

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

Zanimanje za zrakoplovstvo između 1936. i 1941. godine, posebno među mladim generacijama, izuzetno je poraslo. Davale su se upute za gradnju modela zrakoplova, ali zbog slabe pomoći od strane mjesnog Aerokluba, veliki broj srednjoškolaca sam je naručivao i čitao stručnu literaturu o zrakoplovstvu i gradnji modela. O tim ograničenim uvjetima u kojima je „omladina Aerokluba“ morala učiti i napredovati u izgradnji modela zrakoplova govori najviše modelarski tečaj koji se odvijao u Splitu početkom 1937. godine.[64]

Svečano otvaranje tečaja obavljeno je 16. siječnja 1937. godine u osnovnoj školi Manuš-Dobri, a otvaranju su prisustvovali predsjednik Aerokluba u Splitu, dr. Josip Jablanović, te ravnatelji i profesori mjesnih srednjih škola. Tečaj je radi skučenog prostora i nedovoljnih sredstava bio ograničen, a pohađalo ga je svega 50 đaka, od toga 25 đaka iz klasične gimnazije i 25 đaka iz muške realne gimnazije.[65] Predavanje o potrebi modelarstva održao je inž. Ante Radmilović, nastavnik avijatičke škole u Divuljama. Samim tečajem je upravljao Mihovil Zangl, dok su nastavnici bili inženjeri iz struke avionskih konstrukcija.

Pomladak Aerokluba u Splitu, koji se duže vremena bavio izgradnjom modela zrakoplova, pokazao je veliki uspjeh i marljivost u tom radu, a njihov trud nije bio uzaludan. Naime, 19. lipnja 1937. godine priredili su, na igralištu „Hajduka“, aeromiting srednjoškolaca Splita. Na natjecanju koje je organizirano na aeromitingu natjecali su se mladi modelari u dvije kategorije: modeli s motorom i zračne jedrilice. Kod „modela s motorom“, na mjestu motora nalazila se nategnuta elastika, s jedne strane pričvršćenu na osovinu elise, a s druge strane za rep modela. Okretanjem elise uvija se elastika na jednu stranu, a kasnije otpuštanjem daje potreban broj okretaja elisi koja vuče model naprijed. Natjecalo se 10 modela s motorom. Najbolje vrijeme je postigao model jednoplošnjak i to 10,2 sekunde, a izradio ga je srednjoškolac Stanko Ninčević. Osim prve nagrade u najboljem vremenu, ovaj model proglašen je i najboljim po ljepoti. Nakon modela s motorima natjecanje se nastavilo sa zračnim jedrilicama. Prva nagrada pripala je jedrilici broj 13 s postignutim vremenom od 4 sekunde, a njezin graditelj je bio Stanko Ninčević, pobjednik iz prve kategorije. Po završetku natjecanja prešlo se dodjeli nagrada pobjednicima.[66]

---

[64] D. Marović, 1965, str. 33.
[65] Interes je bio izuzetno velik za ovaj tečaj o čemu govori i brojka od 700 prijavljenih kandidata.
[66] D. Marović, 1965., str. 33.

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

Unutrašnje političke prilike predratne Jugoslavije počevši još od šestosiječanjske diktature pa do stvaranja Primorske i Hrvatske banovine imale su odjeka i u raznim društvenim i sportskim organizacijama pa tako i u splitskom Aeroklubu. Dana 29. studenog 1940. godine, održana je sjednica splitskog Oblasnog odbora na kojoj je predsjednik izvijestio da je izvršeno novo ustrojstvo Kraljevskog Aerokluba banovine Hrvatske. Dotadašnji Oblasni odbor pretvorio se u Župski Odbor, koji je imao svoje ogranke. Na istoj sjednici je odabrano i novo vodstvo splitskog Aerokluba, a na njegovo čelo je postavljen dr. Ante Starčević. Novi predsjednik je pozvao građane i upozorio ih na ulogu i značenje zrakoplovstva za obranu zemlje ukazujući na nastala teška vremena u svijetu, jer je rat u nekim zemljama Europe već odavno započeo.[67]

Krajem siječnja 1941. godine, pomladak splitskog Aerokluba sastao se u zgradi muške građanske škole u Nodilovoj ulici u Splitu u svrhu osnutka hidrojedriličarske grupe. Za ovu vrstu sporta među mladom populacijom Splita vladalo je veliko zanimanje. Naime, na prostoru Jugoslavije je već 1930-ih godina počeo razvitak sportskog jedriličarstva, a tada je i osnovana prva jedriličarska grupa pri tvornici *Ikarus* u današnjoj Srbiji. Osnivačku skupštinu u Splitu sazvao je Ratko Jovanović, a na samoj skupštini, osim budućeg vodstva, prisustvovalo je još i oko 60 zainteresiranih građana. Aklamacijom je prihvaćen naziv *Galeb* za prvu hidrojedriličarsku grupu na prostoru srednje Dalmacije. U zaključcima skupštine istaknuto je: nabavka školske jedrilice, gradnja hidrojedrilice dvosjeda, održavanje satova teorije letenja da puta tjedno i izgradnja hangara u uvali Zenta.[68] Potkraj veljače 1941. godine, hidrojedriličarska grupa *Galeb* priredila je u hotelu *Park* na Bačvicama u Splitu svoj prvi vrlo uspjeli ples s biranim programom.[69]

[67] Novo doba, br.284., 30.11.1940., str. 6., *Vijesti iz Aero-kluba*
[68] Novo doba, br. 21., 22.1.1941., str. 6., *Hidro-jedriličari u Splitu*
[69] Novo doba, br. 50, 20.2.1941., str. 6., *Hidrojedriličarska grupa „Galeb“*

# 10. ZAKLJUČAK

Na prostoru srednje Dalmacije, u razdoblju između dva svjetska rata, javljaju se brojne skupine zaljubljenika u zrakoplovstvo: zrakoplovno društvo „Aero klub Split“, pomladak Aero kluba, modelarske sekcije Aero kluba, ali također i grupacije ljudi vezanih uz profesionalno civilno i vojno zrakoplovstvo.

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

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

Ipak, nakon nekoliko godina stanke, zrakoplovni promet u srednjoj Dalmaciji su ponovno počeo buditi, a kao glavni nositelj svega bio je splitski Aero klub, predvođen tada novim vodstvom. Osim tribina i predavanja vezanih uz važnost zrakoplovstva, Aero klub je nastojao i uspostaviti prekinute avionske linije. Ne samo da je uspio u narednom godinama obnoviti stare pruge, već je i uspostavio neke nova. Zrakoplovi koji su dolazili u Split nisu bili više samo oni jugoslavenski, naime, Split se u ljeto 1936. godine povezao zrakoplovnom vezom s Pragom. Nažalost, kao i nekoliko godina ranije, zbog straha putnika od avionskog prijevoza,

ali i zbog izuzetno visokih cijena goriva u Jugoslaviji, ova zračna linija nakon prve sezone je ukinuta.

Od ostalih zrakoplovnih aktivnosti svakako treba istaknuti organiziranje Aeromitinga u Sinju u kolovozu 1935. godine gdje su pred više od 10.000 gledatelja izvedene brojne uspješne zrakoplovne utakmice i akrobacije. Na ovaj način građani Splita i okolice mogli su se uvjeriti u kvalitetu i visoku razinu razvijenosti avijacije u tadašnjoj Primorskoj banovini, jer zrakoplovstvo u našoj domovini nije tada mnogo zaostajalo za oni u svijetu. U posljednjim predratnim godina, zrakoplovni promet unutar Jugoslavije neprestano je napredovao, tako da su zrakoplovne linije između Splita i ostatka zemlje bile izuzetno dobro popunjene. Osim civilnog zrakoplovnog prometa, napredovalo je zrakoplovstvo i u drugim poljima, a pritom prvenstveno mislim na modelarski tečaj koji je Aero klub pokrenuo za srednjoškolce i osnutak hidrojedriličarske grupe „Galeb“.

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

## 11. POPIS IZVORA I LITERATURE

*Novo doba*, Split, 1918.-1941.

*Jadranski dnevnik*, Split, 1934.-1938.

*Jadranska straža*, Split, 1929.

Bojan B. Dimitrijević – P. Miladinović – Milan Micevski, 2012, *Kraljevsko vazduhoplovstvo*, Beograd, 2012.

Inž. Branislav Krstić et alii, 1967, *40 godina vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, Beograd, 1967.

Duško Marović, 1965, *Povijest sporta u Splitu*, Split, 1965.

*Razvoj zrakoplovstva* - http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651 (26.travnja 2016.)

*Razvoj zrakoplovstva u Hrvatskoj* - http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67458#poglavlje11651 (26.travnja 2016.)

# 12. SAŽETAK

ZRAKOPLOVSTVO NA PODRUČJU SREDNJE DALMACIJE IZMEĐU DVA SVJETSKA RATA

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

Ključne riječi: zrakoplovstvo, srednja Dalmacija, Aero klub, Sinj, Divulje, 20. stoljeće

## 13. SUMMARY

AVIATION IN CENTRAL DALMATIA BETWEEN TWO WORLD WARS

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

Key words: aviation, central Dalmatia, Aero klub, Sinj, Divulje, 20. century