

*Др Илија Кукобат, истраживач-стипендиста*

Институт за савремену историју

УДК656.7 (497.1),1927”

Београд, Република Србија

ilija.kukobat.2012@gmail.com

Оригиналан научни рад

Примљено: 10. мај 2023.

Одобрено: 5. новембар 2023.

### **Иницијативе за покретање ваздушног саобраћаја у Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца пре 1927. године**

*АПСТРАКТУМ: Рад се бави покушајима да се на територији југословенске државе покрене ваздушни саобраћај убрзо по завршетку Првог светског рата, са освртом на развој ваздушног саобраћаја у свету. Неколико таквих предлога и акција забележено је до 1927. године, када је основано Друштво за ваздушни саобраћај, потоњи Аеропут. Рад је писан на основу архивске грађе, штампе и литературе.*

**КЉУЧНЕ РЕЧИ:** *Краљевина СХС, ваздухопловство, ваздушни саобраћај, Аероклуб Наша крила, Аеропут*

Првом авио-компанијом на свету сматра се Немачко акционарско друштво за путовање ваздушним бродовима ДЕЛАГ (DELAG – Deutsche Luftschiffahrts Aktiengesellschaft), које је 1909. године основано у оквиру концерна грофа Фердинанда фон Цепелина, изумитеља истоимених ваздушних бродова. Ово предузеће је коришћено и за обуку припадника немачке морнарице који су касније служили у њеним ваздухопловним јединицама. Највећи део његових прихода потицао је од панорамских летова, а мањи од линијског саобраћаја. После прекида током Првог светског рата, ДЕЛАГ је наставио са радом до 1935. године.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Валерий Обухович, *История воздухоплавания. Время, события, люди*, Минск 2018, 386–387.

Први комерцијални летови авионом у историји ваздухопловства обављени су 1914. године између Сент Петербурга и Тампе у америчкој савезној држави Флориди. Коришћени су хидроавиони са само два седишта (једним пилотским и једним путничким), а растојање између ова два града прелажено је за двадесет минута. Иако је ова линија функционисала свега неколико месеци, представљала је доказ да је авион употребљив као саобраћајно средство.<sup>2</sup>

Завршетак Првог светског рата означио је стварни почетак експанзије ваздушног саобраћаја. Прве европске авио-компаније основане су док је рат још трајао, а са обављањем саобраћаја су почеле током 1919. године. Тада је британска авио-компанија *Aircraft Transport and Travel* отворила редовну линију Лондон–Париз. Исте године је основана холандска авио-компанија КЛМ, најстарија авио-компанија која у континуитету послује под истим називом. Велики број ових предузећа био је сувише мали да би опстао, тако да су многа од њих веома брзо нестала, а нека су се уз државну подршку објединила у већа. На тај начин су током 1920-их и 1930-их настали немачка *Луфтханза (Deutsche Luft Hansa)*, пољски ЛОТ (*Polskie Linie Lotnicze LOT*), француски *Ер Франс (Air France)* и британски *Империл ервејз (Imperial Airways)*. Компаније из Британије, Француске и Холандије постепено су отварале дуге линије којима су спајале своја колонијална царства. Поред њих, успешне авио-компаније су основане и у многим другим европским земљама. Међу југословенским суседима, домаћа предузећа за ваздушни саобраћај основана су у Аустрији и Мађарској 1923, затим у Бугарској 1927 (престало с радом већ 1928), у Румунији и Грчкој 1930. године.<sup>3</sup>

Први покушаји увођења ваздушног саобраћаја на територији Русије јављају се већ у време Руског грађанског рата. Савет народних комесара Русије је почетком 1918. сматрао авионе саобраћајним средствима и имао у свом саставу Управу ваздухопловства. Током 1921. отворена је авионска линија између Москве и Харкова, тадашњег главног града совјетске Украјине и основано немачко-руско предузеће ДЕРУЛУФТ (*Deutsche-Russische Luftverkehrsgesellschaft*), чији су авиони летели на линији Москва–Кенигсберг. Године 1923. основана су предузећа *Добролет* у Русији, *Укрвоздухпут* у Украјини и *Закавиа* у Закавказју. Заједно са Главном инспекцијом ваздухопловства, ова предузећа су 1930. спојена у Свесавезно удружење за цивилно ваздухопловство, које је 25. фебруара 1932. прерасло у Главну управу цивилног вазду-

2 David Simons, Thomas Withington, *The History of Flight*, Bath 2006, 87.

3 Čedomir Krnić, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije: knjiga prva (CVKJ I)*, Beograd 2010, 11–15; D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 87–89; R. G. Grant, *Flight: The Complete History of Aviation*, London 2017, 132–138; Maryla Boutineau, *Aux origines d'Air France: La CFRNA – CIDNA. Première compagnie aérienne européenne 1920-1933*, Saint-Martin des Entrées 2020, 222.

хопловства (рус. *Главное управление гражданского воздушного флота*) при Савету народних комесара СССР. На дан 25. марта исте године установљен је јединствени скраћени назив за совјетско цивилно ваздухопловство – *Аерофлот* (рус. *Аэрофлот*).<sup>4</sup>

Ваздушни саобраћај се у САД развијао нешто спорије него у Европи. Тамо су већ 1918. уведене прве авионске линије за превоз поште, али су авиони у јавности сматрани за средство забаве на аеро-митинзима, тако да је било потребно извесно време пре него што су прихваћени и као превозно средство за путнике. Ипак, развијена је и мрежа ваздушне поште која је веома брзо обухватила читаву земљу. Посебан подстрек америчкој јавности да прихвати ваздухопловство као нови вид саобраћаја дао је први самостални прелет из Америке у Европу, који је 1927. године извео Чарлс Линдберг. Већ 1930. у САД је ваздухом превожено више путника него у остатку света. До краја 1930-их година уведене су прве трансконтиненталне линије које су повезале атлантску и пацифичку обалу САД, претворивши ваздушни саобраћај у озбиљну конкуренцију железници. Поред тога, хидроавиони компаније *Пан америкен* спојили су САД са Карибима и Јужном Америком, али и са Филипинима и Кином преко Хаваја. Била је то својеврсна најаву замене бродова авионима као основним средствима за путовања на великим растојањима и преко великих водених површина.<sup>5</sup>

Прве поштанске авионске линије у новооснованој југословенској држави успостављене су 1919. године између Новог Сада, Београда, Ниша, Загреба, Сарајева и Мостара. Коришћени су вишенаменски војни авиони типа бреге 14, а по потреби су превожени и појединачни путници. Ови летови су вршени до нормализације друског и железничког саобраћаја. Године 1923. један бреге 14 је у Новом Саду адаптиран у путнички авион. Унутар трупа авиона је направљена путничка кабина са четири седишта (два окренута у правцу кретања и два супротно), а пилот, команде и инструменти су премештени у простор који је раније заузимао извиђач-стрелац. Упркос успешним пробама, овај авион није коришћен у новој намени.<sup>6</sup>

После превођења у резерву, српски војни авијатичари који су учествовали у ратовима од 1912. до 1918. године основали су 1921. Српски аероклуб,

4 Више у: Дмитрий Соболев, *Хроника советской гражданской авиации 1918–1941*. 22, Москва 2019.

5 D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 89-93; R. G. Grant, *Flight*, 138-142, 146, 157-163.

6 Чедомир Јанић и Јово Симишић, *Више од летења: осам деценија Аеропута и ЈАТ-а*, Београд 2007, 13; Војан Dimitrijević, Milan Micevski i Predrag Miladinović, *Kraljevsko vazduhoplovstvo. Vojno vazduhoplovstvo Kraljevine SHS/Jugoslavije 1918–1944*, Београд 2012, 189–190.

који је већ наредне године преименован у Аероклуб Краљевине СХС (потоњи Аероклуб Краљевине Југославије *Наша крила*). Поред ваздухопловног просвећивања становништва, развоја ваздухопловне индустрије и различитих видова примене ваздухопловства у привреди, један од циљева које је себи поставило ово удружење био је и „оснивање ваздушних саобраћајних линија”. Ипак, акције Аероклуба су у наредним годинама остале претежно пропагандне природе, усмерене на популаризацију ваздухопловства међу становништвом југословенске државе и тражења од државних органа да повећају издатке за ваздухопловство.<sup>7</sup>

У првој половини исте године јављају се и две иницијативе загребачких привредника за оснивање предузећа за ваздушни саобраћај. Прву је изнела Банка Макса Маутнера, која је писмом од 19. марта 1921. обавестила Одељење за ваздухопловство Министарства војске и морнарице: „Част нам је овиме саопћити, да смо након темељних студија односних питања одлучили основати једно подuzeће за ваздушну пловидбу за саобраћај путника и за отпрему поште, дијелом на територију наше државе, а дијелом у склопу међународних ваздухопловних линија. Као први корак оснотка овог подuzeћа набавили смо један авијон, који је прикладан за отпрему двојице путника или 250 кг. поште. Тај се авијон сада налази у Загребу на војном лијетилишту. Наша је намјера узети део од интернационалне линије Лондон – Цариград и то обзиром на интересе и углед наше државе по могућству линију Будапест – Београд – Софија – Цариград. Предпостављамо наиме, да Мађарска данас таково подuzeће још нема, нити га неће тако лако моћи основати, а исто вриједи у још већој мери за Бугарску и Турску. Ова је линија важна због тога што би тиме запријечили, да евент. страни авијони лете преко нашег територија, док би насупрот могли наши летити преко туђих територија и тиме наша држава односно наша авијатика заузети важан и угледан положај у интернационалном саобраћају.”

Поред ове, Маутнерова банка је намеравала да отвори и саобраћај на линијама Београд–Загреб–Љубљана–Трст, која би се надовезала на италијанске линије, као и на линији Загреб–Беч, која је могла да преузме улогу линије ка Будимпешти. За свакодневни саобраћај на овим линијама требало је обезбедити двадесет авиона и подићи и опремити једну радионицу за поправку авиона и мотора. За остварење свих ових замисли тражена је државна подршка, а предложена су два облика. Први је подразумевао да би држава на сваком лету сносила трошкове превоза одређене количине поште без обзира на стварно искоришћење те квоте, док би остатком капацитета располага-

7 Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1932, 642–643. Детаљније у: Čedomir Krunic, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije: knjiga druga (CVKJ II)*, Београд 2013.

ло предузеће за ваздушни саобраћај. У другој варијанти, држава би монопол на превоз поште ваздухом пренела на предузеће за ваздушни саобраћај, али би истовремено сносила део трошкова превоза државне поште до одређене тежине на сваком лету. У оба случаја, државна подршка би се исплаћивала према пређеном растојању. Други видови државне помоћи подразумевали су ослобађање од пореза и царина на увоз летелица, мотора, резервних делова, друге потребне опреме и горива. Предузеће би било основано као акционарско друштво са капиталом од пет милиона динара, а очекивано је и да на линијама које му буду додељене у време оснивања или накнадно неће бити дозвољен рад конкурентским предузећима.

У другом случају, извесни Иво Чалоговић, Милан Марјановић и Рудолф Ђунио изразили су у писму од 1. априла 1921. године жељу да оснују деоничко друштво за ваздушни саобраћај са капиталом од најмање 30 милиона динара и седиштем у Загребу. Ово предузеће би у првој години рада преносило путнике и пошту на линијама Београд–Загреб–Љубљана, Загреб–Беч и Загреб–Трст са даљим везама према Прагу, Берлину, Паризу, Милану и Риму користећи десет авиона. У другој години би биле уведене додатне домаће линије ка Далмацији и Црној Гори, као и међународне линије према Румунији, Бугарској и „јужној Русији”, а била би подигнута и радионица за одржавање летелица. Напоменуто је да су све државе у којима је развијано цивилно ваздухопловство на различите начине (субвенцијама и другим олакшицама) помагале предузећа која су се бавила том делатношћу „јер је то животно питање опстанка друштва и јер без потпоре са стране државе не могу постојати, пошто су набавни те уздржавајући трошкови велики, а осим тога је специјално почетак друштвеног рада спојен са неповјерењем са страна ширих маса”.

Чалоговић и други су од државе тражили дозволу за рад Прометног авијатичког друштва, концесију за превоз робе, поште и путника, финансијску подршку у неколико облика (субвенција од најмање двадесет динара по пређеном километру, куповина бензина од државе по набавној цени, укидање царинских дажбина на потребна техничка средства, бесплатно давање на употребу државних аеродрома и земљишта на њима ради подизања хангара и других потребних објеката), евентуалне друге материјалне погодности и противуслуге држави. Напоменуто је да би друштво свакако уступило своја средства држави у случају рата.

Уз ове дописе сачуван је и примерак одговора Одељења за ваздухопловство за који се може претпоставити да је послат интересентима из Загреба. Према овом документу, Министарство војске је било спремно да помаже предузећа за ваздушни саобраћај под неколико услова. Концесија је могла бити издата тек после оснивања предузећа и утврђивања да испуњава услове за рад. Одлучено је да ће се поштовати слобода конкуренције, односно да неће бити монопола на одређеним линијама. Било је предвиђено и да ће се

додељивати субвенције по договору са другим заинтересованим министарствима, да ће потребна средства и опрема моћи да се увозе без царине, да ће држава продавати свој бензин по набавној цени уколико га има у довољним количинама, као и да ће Министарство војно уредити цивилни аеродром код Београда и дозволити употребу војних аеродрома код Загреба и Љубљане у цивилне сврхе. Министарство војске је заузело став да би требало да врши контролу рада предузећа за ваздушни саобраћај, затим да утиче на одабир и набавке авиона и друге опреме, као и да би у случају рата ова предузећа морала да ставе своје капацитете на располагање држави.<sup>8</sup>

Како су оба предлога послата Одсеку за ваздухопловство Министарства војске и морнарице, прослеђена су и другим министарствима (трговине и индустрије, финансија, пошта и телеграфа, унутрашњих дела и саобраћаја) уз образложење да ово питање залази и у њихове надлежности. Чини се да је у Министарству војске постојала жеља да се предлози загребачких привредника спроведу, пошто је у допису министру трговине и индустрије од 15. априла 1921. наведено да је „[...] наш интерес, да се домаће силе и домаћи капитал заинтересује за ово питање [...] да не би друштва из иностранства преузела иницијативу и дирекцију у таквој мери, да их домаће фирме не би могле достићи у техничком и финансијском погледу”. Нажалост, ове иницијативе нису уродиле плодом, а због недостатка грађе је тешко навести тачан разлог за то. Поред немогућности да се обезбеди довољан капитал, можда није било могуће доћи ни до одговарајућих летелица. Могуће је и да је на овакав резултат утицала одлука државе да подстакне слободну конкуренцију уместо да линије додељује одређеним предузећима која би на тим линијама уживала монопол. Са друге стране, 1923. године је Француско-румунско друштво за ваздушну пловидбу (ЦФРНА, у југословенској и српској литератури познато по свом скраћеном француском називу *Франко-Румен*) почело да преко привременог београдског аеродрома код Панчева обавља саобраћај у оквиру своје трансевропске линије Париз–Стразбур–Праг–Беч–Будимпешта–Београд–Букурешт–Истанбул. На овај начин је Краљевина СХС укључена у међународни ваздушни саобраћај, али унутрашњи још увек није успостављен.<sup>9</sup>

Интересовање за оснивање домаће авио-компаније је и даље постојало. Ипак, управа Аероклуба Краљевине СХС сматрала је 1924. године овакав потез преурањеним. Како је у часопису *Наша крила* писао Тадија Сондермајер,

8 АЈ, Министарство трговине и индустрије (65), 65-292-893, Допис министра војске и морнарице министру трговине и индустрије, В. Цив. бр. 10, 15. април 1921. са прилозима. У цитатима из докумената нису вршене никакве исправке изворног текста.

9 АЈ, 65-292-893, Допис министра војске и морнарице министру трговине и индустрије, В. Цив. бр. 10, 15. април 1921; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 14–15, 18; С. Крунић, *СВКЈ I*; 275–292; В. Dimitrijević, М. Micevski, Р. Miladinović, *Kraljevsko vazduhoplovstvo*, 190–191; М. Boutineau, *La CFRNA – CIDNA*, 89.

потпредседник Аероклуба, покретање ваздушног саобраћаја би захтевало набавке летелица из иностранства. Тиме би се учинила велика штета домаћој авио-индустрији, која је још увек била у почетним етапама развоја и за чије се снажење Аероклуб залагао. Став Аероклуба био је да је потребно најпре развити авио-индустрију, па тек онда ваздушни саобраћај, и то искључиво сопственим средствима.<sup>10</sup>

Даљи развој ситуације приморао је Аероклуб Краљевине СХС да промени своје раније мишљење. Крајем 1924. године, авиокомпанија *Аероекспрес* из Будимпеште обратила се тамошњем посланству Краљевине СХС са молбом да одобри лет једног авиона тог предузећа од Будимпеште до Београда. Користећи ову дозволу, хидроавион типа јункерс Ф.13 *Аероекспреса* се заиста спустио на Саву код Београда, али није продужио ка следећем одредишту. Уместо тога, представници овог предузећа су за новинаре организовали пропагандне летове над Београдом. *Аероекспрес* је био део концерна *Еуропа унион*, у чијем саставу се налазила и немачка фабрика авиона *Јункерс*. Поменути концерн је у Загребу основао Југословенско друштво за ваздушни саобраћај *Хермес* и настојао да преко представника *Аероекспреса* који су боравили у Београду издејствује дозволу за вршење унутрашњег ваздушног саобраћаја у Краљевини СХС.

Ова немачко-мађарска акција изазвала је револт ваздухопловне, али и шире јавности. Двадесетог јануара 1925. Аероклуб Краљевине СХС донео је резолуцију адресирану краљу, влади, војном ваздухопловству, патриотским удружењима и штампи. Овом резолуцијом је релевантним факторима скренута пажња да би у случају уступања концесије *Хермесу* „наше небо било прекриљено немачким аеропланима и највећим делом немачким авијатичарима”. Тражено је да се осуди неовлашћени и неконтролисани боравак и рад представника *Аероекспреса* у Краљевини СХС, при чему је указано да је постојала могућност да се приликом летова фотографишу значајни војни објекти. Скренута је пажња и на чињеницу да ЦФРНА, „која припада једној пријатељској земљи“, није имала дозволу да врши унутрашњи саобраћај у Краљевини СХС, нити да лети ван одређене трасе (Будимпешта–Београд–Букурешт). Иако ова резолуција није изашла у јавност све до фебруарског броја листа *Наша крила*, лист *Belgrader Zeitung* од 22. јануара 1925. пренео је на немачком језику став *Хермеса* да је управа Аероклуба преоштро реаговала без разлога и да су издате све потребне дозволе за демонстрационе летове хидроавиона *Аероекспреса*, али је и назвала „чудним“ став Аероклуба да у ваздушном саобраћају Краљевине СХС треба да се користе искључиво авиони домаће производње. Без жеље да учествује у даљој полемици, управа Ае-

10 Тадија Сондермајер, „Поводом покрета за ваздушни саобраћај”, *Наша крила*, бр. 6, новембар 1924, 121–122.

роклуба је обавестила своје чланове да свако деловање у вези с *Јункерсовим* авионима потиче од концерна *Еуропа унион*, да ће се Аероклуб и даље борити за оснивање домаћег предузећа за ваздушни саобраћај, да ће домаће фабрике моћи да произведу авионе за потребе тог саобраћаја и да је „нечувена ствар да јучерашњи наши непријатељи имају куражи да у онаквом тону нападају, на немачком језику, у сред Београда, једно патриотско друштво, чији је председник један члан Владајућег Дома [кнез Павле Карађорђевић], а протектор Њ. Кр. Височанство Престолонаследник [Петар Карађорђевић, покровитељ Аероклуба од 1923. године]”. Ова акција Аероклуба је успела, будући да Хермес није добио жељену концесију.<sup>11</sup>

Крајем 1926. јавила се и могућност отварања туристичке авионске линије Салцбург–Сушак. Замисао је била да се отварањем ове линије на јадранску обалу привуче већи број немачких туриста, који су ионако били најбројнији инострани посетиоци Краљевине СХС. Сматрало се да је југословенско приморје њима привлачније од италијанског због нижих цена и већих природних богатстава, али да је бољу посећеност спречавао недостатак добрих саобраћајних веза, који би био отклоњен отварањем авионске линије. Очекивало се да би она могла бити отворена већ у пролеће 1927. године. Са овим предлогом су се сложили министарства трговине и индустрије, унутрашњих дела и саобраћаја Краљевине СХС, али га је одбило Министарство војске и морнарице, надлежно за питања цивилног ваздухопловства у Краљевини СХС. Извори не помињу разлоге за овакав поступак. Интересантно је поминути да нигде у изворима није поменуто које би предузеће обављало саобраћај између Салцбурга и Сушака.<sup>12</sup>

Акција концерна *Еуропа унион* навела је управу Аероклуба Краљевине СХС да се озбиљније бави оснивањем домаћег предузећа за ваздушни саобраћај. На скупу заинтересованих привредника одржаном 6. фебруара 1926. у Београду донета је одлука о оснивању Друштва за ваздушни саобраћај а. д. (познатог по скраћеном и од 1932. званичном називу Аеропут). После дуго-трајних преговора, Друштво је 25. јануара 1927. потписало уговор са држа-

11 АЈ, Министарство унутрашњих послова Краљевине Југославије (14), 14-31-94, допис Министарства иностраних дела Краљевине СХС Одељењу за Државну заштиту Министарства унутрашњих дела Краљевине СХС, К. Т. бр. 501, 30. јануар 1925; „Док један страни хидроплан кружи над Београдом...”, *Време*, 21. јануар 1925, 3; „Став Аероклуба према транспортним ваздушним компанијама”, *Наша крила*, бр. 1–2, јануар–фебруар 1925, 20–21; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 17; Ћ. Krunic, *CVKJ II*, 81–82.

12 АЈ, 14-31-94, допис Одсека за саобраћај путника и туриста Министарства трговине и индустрије Краљевине СХС Министарству унутрашњих дела Краљевине СХС, бр. 2573, 14. децембар 1926; АЈ, 65-1018-1924, преписка између министарстава унутрашњих дела, трговине и индустрије, саобраћаја и војске и морнарице Краљевине СХС, децембар 1926 – март 1927.



вом којим је добило право да одржава саобраћај на линији Београд–Загреб, као и првенство у отварању нових линија у унутрашњем и међународном саобраћају, док се држава обавезала на субвенционисање његовог рада и низ других олакшица. Овде се одступило од раније прокламоване политике заштите домаће авио-индустрије, будући да је дозвољено да први авиони буду купљени у иностранству, мада је постављен услов да се даље набавке врше у земљи. Оснивачка скупштина Друштва одржана је 29. маја 1927, док је линија Београд–Загреб свечано отворена 15. фебруара 1928. године. Тиме је на територији југословенске државе коначно заживео ваздушни саобраћај, који се успешно одвијао све до 1941. године.<sup>13</sup>

## Референце

- Boutineau, Maryla, *Aux origines d’Air France: La CFRNA – CIDNA. Première compagnie aérienne européenne 1920-1933*, Saint-Martin des Entrées 2020.
- Dimitrijević, Bojan, Milan Micevski i Predrag Miladinović, *Kraljevsko vazduhoplovstvo. Vojno vazduhoplovstvo Kraljevine SHS/Jugoslavije 1918–1944*, Београд 2012.
- Grant, R. G., *Flight: The Complete History of Aviation*, London 2017.
- Јанић, Чедомир и Јово Симишић, *Више од летења: осам деценија Аеропута и ЈАТ-а*, Београд 2007.
- Krunic, Čedomir, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije: knjiga I–II*, Београд 2010–2013.
- Микић, Сава, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1932.
- Обухович, Валерий, *История воздухоплавания. Время, события, люди*, Минск 2018.
- Simons, David, and Thomas Withington, *The History of Flight*, Bath 2006.
- Соболев, Дмитрий, *Хроника советской гражданской авиации 1918–1941*. 22, Москва 2019.
- History of Flight, Bath 2006.

---

13 АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: извештај Управног и надзорног одбора о раду од 29. маја 1927. до 31. децембра 1928; „Оснивање Друштва за ваздушни саобраћај”, *Наша крила*, бр. 22–23, март–април 1926, 287–288; „Наш ваздушни саобраћај”, *Наша крила*, бр. 34, март 1927, 508–510; „У нашој Краљевини основано је Друштво за ваздушни саобраћај”, *Наша крила*, бр. 38, јул 1927, 614–615; „Постанак Друштва за ваздушни саобраћај”, „Саобраћај у ваздуху”, „У нашој Краљевини отпочео је ваздушни саобраћај”, *Наша крила*, бр. 46–47, март–април 1928, 785–798; С. Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, 631–635; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 19–27; Ћ. Krunic, *CVKJ I*, 56–89; В. Dimitrijević, М. Micevski, Р. Miladinović, *Kraljevsko vazduhoplovstvo*, 192–193.

*Ilija Kukobat*

*Initiatives for the Establishment of Air Transport in the Kingdom of Serbs,  
Croats and Slovenes prior to 1927*

*Summary*

The use of aviation as a means of transport had been attempted prior to the World War I, but it was only after the war that the development of air transport truly began in several parts of the world. In the newly founded Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes, postal air services were operated by military aircraft during 1919 and were terminated once the road and rail transport were normalised. In 1921, two separate groups of entrepreneurs from Zagreb expressed their wishes to form civil aviation companies to the authorities, but to no avail. Serbian Aeroclub was founded that same year, and it was later transformed into the Aeroclub of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes. One of the tasks of the Aeroclub was to help the establishment of air transport in the country, but it considered that it was too early for such an undertaking. The reasoning was that the country's aviation industry was not sufficiently developed to supply a domestic airline with aircraft, meaning that they would have to be supplied from abroad. In late 1924 and early 1925, German company Europa Union, via its Hungarian subsidiary Aeroexpress, attempted to obtain permission to run international and domestic air services in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes, but this attempt was thwarted by the national Aeroclub. In 1926, suggestions were made to open a Salzburg – Sušak line to bring German tourists to the Adriatic coast, but they were also refused. After the Aeroexpress affair, the Aeroclub of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes intensified its work on the establishment of a national airline company, which was finally founded in 1927 and began providing its services the following year.

*Илья Кукобат*

*Инициативы для запуска воздушного транспорта в Королевстве Сербов,  
Хорватов и Словенцев до 1927. года*

*Резюме*

Попытки потребления авиации в качестве транспорта записаны до Первой мировой войны. Только после войны развитие воздушного транспорта на самом деле началось в разных частях мира. В новосозданном Королевстве Сербов, Хорватов и Словенцев, почтовые полеты осуществлялись военными самолетами в течение 1919 – ого года, но их прекратили после нормализации дорожного транспорта и железнодорожного транспорта. В 1921-ом году, две группы предпринимателей из города Загреб, самостоятельно, независимо друг от друга, высказали властям свое намерение создать предприятие гражданской авиации, но без успехов. В этом же году создан Сербский аэроклуб, который потом превращен в аэроклуб Королевства Сербов, Хорватов и Словенцев. Одной из задач аэроклуба являлся запуск воздушного транспорта в стране, но считали что слишком рано для этого. Предположения были такие, что отечественная авиационная промышленность все еще не развита достаточно, чтобы отечественную авиокомпанию оснащать самолетами, которые были бы должны за-

купить за рубежом. В конце 1924-ого года и в начале 1925-ого года, немецкая авиакомпания Европа Унион через свою дочернюю венгерскую компанию Аэроэкспресс, попыталась получить разрешение на осуществление и обслуживание международного и отечественного внутреннего воздушного транспорта в Королевстве СХС, но этой попытке помешал Аэро клуб. В 1926-ом году выявлено предложение открыть линию между Зальцбургом и Сушаком в целях перевозки немецких туристов на Адриатику, но в этом предложении отказали. После дела Аэроэкспресс, Аэро клуб Королевства СХС усилил работу над созданием отечественного авиатранспортировщика, который наконец создан в 1927-ом году и начал работать в следующем году.