

POMORSKE NESREĆE NA PODRUČJU SREDNJE DALMACIJE OD KRAJA XIX. STOLJEĆA DO 1940. GODINE

UDK: 656.61(262.3)(497.58)“1890/1940“

Primljeno: 17. XI. 2017.

Pregledni rad

JOŠKO BARIĆ

Stari pazar 4

21000 Split, HR

U članku se na osnovi podataka iz tadašnjeg tiska donosi kronološki pregled pomorskih nesreća i nezgoda na području Srednje Dalmacije, od rta Ploče do neretvanske delte, te otoka Brača, Hvara, Visa, Šolte, Drvenika i Čiova, od kraja XIX. stoljeća do početka Drugog svjetskog rata. Spominju se unesrećeni, vlasnici i imena plovila, sudionici u spašavanju prilikom havarija, te u pojedinim slučajevima nastojanje lokalne zajednice da pomogne žrtvama i njihovim obiteljima.

Ključne riječi: nesreća, nezgoda, brod, parobrod, vlasnik, plovilo, jedrenjak, bracara, trabakul, čamac, lučka uprava

Osim s otocima, saobraćaj morskim putem na području Srednje Dalmacije stoljećima se odvijao i između obalnih mjesta. Razloga je više: nepostojanje putova i cesta, loše stanje postojećih, izostanak organiziranog prijevoza putnika i robe, te loša i nedostatna organizacija tamo gdje je takav saobraćaj postojao. Morska *cesta* bila je rješenje za sve navedene probleme. Napomenuti je kako je stalni autobusni prijevoz između Splita i okolnih mjesta uspostavljen tek 1927. godine osnivanjem *Splitskog autobusnog poduzeća*, a i tada je bio manjkav. Vezu između većih primorskih mjesta redovito su održavali parobrodi, u početku parobrodarskog društva *Austrijski Lloyd*, a poslije i drugih društava. Spomenimo parobrodarsko poduzeće *Braća Ri-*

smondo, osnovano 1878. godine u Makarskoj, parobrodarsko društvo osnovano 1890. na Visu, kojemu je suosnivač i većinski vlasnik bio Serafin Topić, *Paroplovidbu Pio Negri i drugovi*, osnovanu 1890. godine u Šibeniku, te *Dalmatinsku plovidbu* u Splitu. Navedena društva fuzirala su se 1908. godine u parobrodarsko društvo *Dalmatia*.¹

Pojedine lokalne sredine nastojale su vlastitim snagama riješiti problem prijevoza putnika i robe te se tako povezati s većim mjestima. Godine 1907. osnovana je u Krilu Jesenicama *Poljička plovidba* koja je u vlasništvu imala parobrod *Knez* od 64 brt.² Godine 1913. nabavljen je novi parobrod od 73 brt koji je zamijenio stari i dobio njegovo ime *Knez*.³

U Omišu je osnovana *Zadružna plovidba*, a raspolagala je parobrodom *Petar Svačić*.⁴ Na liniji između Omiša i Splita plovio je parobrod *Šubić*.⁵ Ovaj brod je 1915. godine preuređen, a u novinskoj vijesti, među ostalim, piše: *Sada ima pokrov i za putnike III. razreda, a električno je osvjetljen*.⁶

Nadalje, u Kaštel Sućurcu osnovana je 1911. godine parobrodarska zadru-
ga *Paroplovidba Kaštel Sućurac*.⁷ Zadruga je posjedovala parobrod *Soko* od 18 brt, a 1914. godine nabavila je još jedan parobrod koji je dobio ime *Kozjak*.⁸ Kaštelani su održavali brodsku liniju od Trogira preko Kaštela do Splita. Brod je u početku pristajao u splitskoj gradskoj luci, a od 1916. godine, zbog ratnih okolnosti, u Poljudu.⁹ Godine 1925. nabavljen je u Trstu novi parobrod *Kaštela* od 125 brt, a mogao je prevesti 400 putnika. Kršten je i uveden u redoviti saobraćaj 10. svibnja iste godine. Brodu *Kozjak*, koji je tada bio na popravku, određena je nova pruga između Splita, Slatina i Segeta.¹⁰

Manja mjesta na obali, otocima i između otoka, do kojih nisu dolazile parobrodarske pruge, bila su povezana manjim plovilima. Najčešće su pojedinci sami plovili prenoseći s otoka svoje proizvode (vino, ulje, ogrjev) i ponekog putnika, a s kopna one proizvode kojima je otočko stanovništvo oskudijevalo. Taj saobraćaj odvijao se raznim plovilima, od manjih: leuta, gajeta i šajki, do većih: bracara, bragoca, kutera, peliga i trabakula.

Nesreće i nezgode bile su česte, a razlog leži u nepoštovanju propisa, prekrcavanju plovila putnicima i robom, neiskustvu i neobučenosti posade, te nepredvidivim vremenskim prilikama, uglavnom iznenadnim olujama, kojima mala plovila na vesla i jedra nisu mogla na vrijeme umaknuti u sigurni zaklon. Treba spomenuti da su se prvi trabakuli opremljeni dizelskim motorom pojavili tek dvadesetih godina prošlog stoljeća. Ipak, zabilježene su nesreće u kojima

su sudjelovali u to vrijeme najmoderniji brodovi, kao što je slučaj s talijanskim motornim brodom *Birmanija* koji se 1936. godine nasukao na otočić Mrduju.

Velike pomorske nesreće brodova naše trgovačke mornarice dio su kolektivnog pamćenja sviju koji su vezani uz more i pomorstvo. Zapamćena je nesreća parobroda *Daksa* koji je sa 38 članova posade potonuo za orkanskog nevremena u Biskajskom zaljevu 26. siječnja 1930. godine. U poratnom razdoblju, u sjećanju mnogih je katastrofa tankera *Petar Zoranić* koji se zapalio nakon sudara s grčkim tankerom 14. prosinca 1960. u Bosporu i u tome je nastradao 21 član posade. U nesreći broda *Šabac* u kanalu La Manche 7. siječnja 1962. godine život je izgubilo 28 pomoraca. Brod *Tisa* potonuo je kod Krete 13. listopada 1965. i u plave dubine odnio 17 članova posade. Nakon požara na brodu *August Cesarec*, nastalom 18. lipnja 1971. dok je plovio uz istočnu obalu Istre, bilo je 10 žrtava. Brod *Kaprije* potonuo je u Mramornom moru 18. listopada 1979. nakon sudara i tom prigodom poginulo je svih 18 članova posade, a 27. prosinca 1980. godine u oluji na sjeveru Pacifika potonuo je brod *Dunav* i u plavu grobnicu odvuкао svoja 32 člana posade.¹¹

Pomorske nesreće na širem splitskom području koje su zabilježile novinske kronike, bile su manje po obimu i broju žrtava. Stradalnici su najčešće bili članovi iste obitelji ili sumješteni vlasnika brodice, a materijalna šteta za nastradale nenadoknadiva, jer je uništeno plovilo bilo jedini izvor prihoda određene obitelji ili grupe suvlasnika. Rijedak je slučaj da su ribarska brodice, braceri ili trabakul bili osigurani, te je njihovo oštećenje ili potonuće za vlasnika značilo potpunu materijalnu propast. Nesreće je uvijek pratila sućut javnosti, a dnevne novine i pojedine karitativne organizacije u više su navrata organizirale prikupljanje dobrovoljnih priloga za stradalnike i njihove obitelji, što je redovito nailazilo na dobar odaziv javnosti.

Valja spomenuti da na našem dijelu jadranske obale nije postojala organizirana služba za spašavanje brodolomaca. Unesrećeni su bili prepušteni sudbini i sretnom slučaju ako bi se na mjestu nesreće zatekao neki veći brod koji bi im pružio pomoć. Tijela utopljenika ili ostaci brodova koje bi more izbacilo na obalu upućivali su da se dogodila nesreća. U više navrata stanovnici pojedinih obalnih mjesta bili su svjedoci agonije i stradanja brodolomaca, čak i svojih sumješšana, ali im nisu mogli priskočiti u pomoć jer za to nisu imali sredstva. Nakon dojave o udesu, nadležna lučka kapetanija poduzela bi izvid i traganje, za postradale najčešće prekasno.

U više navrata istaknuta je potreba da se to stanje promijeni.¹² Spomenimo inicijativu Ivana Gabelića, lučkog kapetana u Trogiru, o osnivanju udruženja za spašavanje brodolomaca. U članku objavljenom u časopisu *Jugoslavenski pomorac* napisao je: *Ovim redcima namjeravam da pobudim pažnju za osnivanje društva za spasavanje na našoj obali, po uzoru 'Royal National Life-Boat Institution' u Engleskoj. Takovo bi udruženje imalo zadatak, da u slučajevima brodoloma, članovi trenirani na temelju jednog shodnog programa sa shodnim spravama poteku u pomoć stradajućim na moru, pristupivši humanom postupku kod spasavanje utopljenih... Prva stanica za spasavanje na našoj obali imala bi se uspostaviti u blizini naše glavne prometne luke u Kaštelanskom zaljevu. Od ove prve stanice proširile bi se druge tijekom vremena na sve važne položaje uzduž obale. Uz to je dužnost svakog čestitog stanovnika Primorja, da doprinese koliko može za toli plemenitu svrhu.*¹³

Nadalje, nije postojala ni specijalizirana služba koja bi se bavila spašavanjem napuštenih, nasukanih ili potonulih brodova. Kod havarija manjih plovila spašavanje su organizirali sami vlasnici uz pomoć svojih sumještana i nadležne kapetanije. Kod brodoloma većih plovila poslove su preuzimala strana poduzeća, često uz učešće naših stručnjaka i kvalificiranih radnika, posebno ronilaca.¹⁴ Stanje se promijenilo tek krajem Drugog svjetskog rata, osnivanjem Oreda za spasavanje brodova pri Tehničkom odjelu Štaba Mornarice, te kasnijim formiranjem poduzeća *Brodospas*.

POMORSKE NESREĆE I NEZGODE NA PODRUČJU SREDNJODALMATINSKIH OTOKA

1. *Brodolom braceru „Marija putnik“ iz Kaštel Kambelovca*

U jakoj oluji koja se podigla na večer 21. siječnja 1890. godine stradao je brod *Marija putnik* vlasnika Luke Dražina (38) iz Kaštel Kambelovca. Pored njega, ži-vote su izgubili članovi posade i sumještani Menega Dražin (24) i Ivan Rilov (17). Brod je plovio iz Kaštela prema otoku Hvaru i prevezio živu stoku, a oluja ga je zahvatila u Hvarskom kanalu. Prevrnutu braceru opazili su šoltanski težaci i dotegli-lili je u uvalu Senjska na južnoj strani otoka Šolte. Brod je bio većim dijelom razlupan, a u unutrašnjosti su pronađeni uginuli volovi. Rastrgano brodsko jedro pronađeno je kod Brusja na Hvaru. Tijela nastradalih pomoraca nikada nisu pronađena.

Izvjешćujući o nesreći, splitski list *Narod* zaključio je članak komentarom: *Sdvojnju smrt i tešku njihovu borbu sa nezasitnim i nevjernim elementom, ne ima*

tko da nam opiše, ali žalost, nevolju i biedu u obiteljima utopljenika pripovieda nam u Luke Dražina mlada udovica sa petero nejake djece, od kojih najstarijemu jedva osam godina, brat iznemogao sa ženom i stari babajko u postelji, koji još čekaju svoga hranitelja da im donese zalogaj kruha – devetero čeljadi izgubilo je i muža i oca i brata i sina – izgubilo brod, jedini žitak, izgubilo hranu, – u pet časaka postadoše puki siromasi. Tuži i suze roni jedinica sestra za svojim bratom Menegom Dražinom, iza koga osta na putu, pripuštena milosti siromašne rodbine i dobročinitelja. Oslabljeni Duje Rilov nariče za uzdanicom svojom Ivanom koji mu je bio jedina nada, da će mu osladiti u starosti gorki zalogaj morskog kruha.¹⁵

2. Brodolom šoltanske brodice u Splitskom kanalu

Dana 1. lipnja 1901. godine, u popodnevnim satima, iznenadna oluja prevrnula je, na tri milje pred Stomorskom, šoltansku brodicu koja se iz Splita vraćala na otok Šoltu. U njoj su bila dva mornara, dvije žene i jedno dijete. Utopili su se Ljubica Vidoš (25) iz Grohota i njeno dvije godine staro dijete. Utopljenike koji su se pridržavali za prevrnuti brod mještani su opazili predvečer i spasili. U prevrnutom brodu pronađena je mrtva Ljubica Vidas, a utopljeno dijete nije pronađeno.¹⁶

3. Nesreća hvarskih ribara

U siječnju 1905. godine čamac četvorice hvarskih ribara, dok su ribarili u akvatoriju Paklenih otoka, zahvatila je jaka bura. Pri pokušaju da iz jedne uvale prijeđu u drugu, sigurniju, val je iznenada podigao čamac te su dvojica pala u more. Jak vjetar udaljio je ribaricu od utopljenika i dvojicu ribara koji su ostali u čamcu odnio do otoka Visa. U pobješnjelom moru smrt su našli Stjepan Vučetić (26) i Grgo Kuzmanić (18). Vučetićevo mrtvo tijelo kasnije je pronađeno. Izvještaj o ovoj tragediji novinar splitskog lista *Jedinstvo* zaključio je riječima: *Često se kod nas događaju slične nesreće, a sigurno je da bi bile rjeđe, kad bi ribarske lađe bile opskrbljene sa pojasevima za spasavanje, osobito zimi, sa jakim armišom.*¹⁷

4. Brodolom hvarske brodice

U kolovozu 1908. godine plovili su u maloj brodici iz Sumartina na Braču prema Vrboskoj na otoku Hvaru starac Vicko Fabrio Kovačić i njegova supruga Kate, te Ante Beritić sa ženom Marijom i sinovima Vickom (14) i Aleksandrom (9). Brodica je također prevozila 4 kvintala dinja. Na pet milja od obale zahvatila ih je snažna bura i valovi su brod napunili morem. Dok su se putnici

pridržavali za jarbol, val je odnio Katu Fabrio Kovačić, a nedugo zatim i muža joj Vicka. Nakon četverosatne borbe s razbješnjelim morem, od iscrpljenosti je umro mlađi Beritićev sin Aleksandar, a nakon što su valovi prevrnuli brod, utopio se i stariji sin Vicko. Malaksale Antu Beritića i njegovu ženu Mariju spasila je posada parobroda *Zagreb* i odvela ih u Jelsu. Nekoliko dana poslije, kod mjesta Vrbanja nađeno je truplo Kate Fabrio Kovačić i ona je sahranjena na mjesnom groblju. Ostali utopljenici nisu pronađeni.¹⁸

5. Havarija talijanskog parobroda „Malfetta“

U ranu zoru 7. listopada 1909. godine talijanski parobrod *Malfetta* nasukao se na otočić Mrduju, smještenom između otoka Šolte i Brača. Brod je tijekom popodneva odsukan i nije pretrpio veću štetu. U izvještaju se navodi kako je došlo do ove nezgode: *Uzrok je nesreći, što je iznenada pozlilo kapetanu Brunetti, starcu od 73 godine, baš kad je vidio pred sobom hrid, koja mu je nenadano pukla pred očima. Kapetan nije bio u stanju upravljati parobrodom jer je pao u nesvijest. Kad je poslije vidio što se dogodilo, pokušao je da skonča život i bacio se u more iz kojeg su ga hitno izvukli i tako spasili.*¹⁹

6. Stradanje ribara s otoka Hvara i Brača

Tijekom 1910. godine novine su zabilježile dvije nesreće u kojima su stradali ribari.

Početkom siječnja utopio se ribar Ivo Makjanić iz Ivandola na Hvaru, koji se tijekom ribolova okliznuo i pao u more.²⁰

Sredinom mjeseca studenog, za vrijeme jakog juga, valovi su prevrnuli ribaricu u kojoj su se nalazili Tadija Biskupović i Nikola Lokvičić Ursić iz Sutivana na otoku Braču, a koji su plovili prema Splitu. Svjedoci ove tragedije bili su njihovi sumještani, a novine su zabilježile: *S obale u Sutivanu gledali su lađu do blizu polovine kanala, pa je od jednom nestade. Od onda nigdje ni traga.*²¹

7. Brodolom lađice iz Drašnica

U dopisu poslanom iz Igrana u Makarskom primorju splitskom listu *Novo doba* navode se detalji pomorske nesreće koja se dogodila 5. listopada 1918. godine. Tog dana žestoki nalet bure prevrnuo je brodicu iz Drašnica koja je jedrila od otoka Hvara prema poluotoku Pelješcu. U lađici su se nalazila četiri

mornara. Trojica su se spasila doplivavši do obale, dok se četvrti, Jure Petrišić utopio. Lađica i teret nepovratno su izgubljeni.²²

8. Brodolom bračke brodice kod Šolte

Premda upozoreni da zbog lošeg vremena ne kreću na put, dvije djevojke, učiteljica Cecilija Milić i Cvita Harašić, te mladići Arner Harašić i Ante Babarović, ipak su predvečer 5. veljače 1920. isplovili iz splitske luke u gucu, malom ribarskom čamcu, s namjerom da dojedre do Milne na otoku Braču. Jaka bura odnijela je čamac prema otoku Šolti gdje su putnici doživjeli udes. Dan poslije, posada putničkog parobroda *Dinara* primijetila je prevrnuti čamac koji je plutao na četiri milje od otoka Šolte, o čemu je obaviješten lučki ured u Splitu. Kasnije su u šoltanskoj uvali Stinjava pronađeni leševi Cvite Harašić i Ante Babarovića, dok tijelo Cecilije Milić i Arnera Harašića nikada nije pronađeno. Gubitak četiriju mladih života duboko je potresao javnost, posebno stanovnike rodne im Milne.²³

9. Nesreća makarskih ribara

U namjeri da s otoka Brača prevezu u Makarsku tovar česmине, ribari Nikola Andrijašević (25) i Mate Paunić (74) zaplovili su 15. listopada 1921. iz Postira u ranim jutarnjim satima. Dok su jedrili Bračkim kanalom, iznenadila ih je bura koja je naglo zapuhala i prevrnula čamac, a oni su našli smrt u olujnom moru. Oštećena lađica pronađena je kod mjesta Sv. Martin, a potraga za tijelima nesretnih ribara nije dala rezultata. Iza obojice ostala je brojna nezbriputa obitelj.²⁴

10. Brodolom viških ribara

Početak siječnja 1924. godine, ribari su na rtu Kabal kod Staroga Grada na otoku Hvaru pronašli tijelo nepoznatog muškarca. Istragom je utvrđeno da je utopljenik Antun Baran iz sela Oključno na otoku Visu. On je 12. prosinca 1923. s braćom Josipom i Franom Tipićem otplovio u ribolov s kojeg se nisu vratili. Istražitelji su zaključili da im se dogodila nesreća u kojoj su sva trojica stradala.²⁵

11. Nesreća ribara iz Komiže

U jutro 6. veljače 1924. komiški ribari Nikola Krafić i Mate Božanić otisnuli su se u maloj ribarskoj lađici na more. Dok su ribarili nedaleko Komiže, naglo

je zapuhao vjetar i podigli su se valovi. Nikola Kraf je skočio u more i uspio doploviti do obale, dok je Mate Božanić ostao u lađici koju su valovi odvukli prema pučini i prevrnuli. Utopljenik nije pronađen.²⁶

12. *Brodolom talijanskog parobroda „S. Rocco“*

Nakon što je u luci Santa Margherita ukrcao teret od 140 tona soli, talijanski parobrod *S. Rocco*, nosivosti 800 brt, zaplovio je 21. siječnja 1926. prema Veneciji. Sutradan, u popodnevnim satima, zateklo ga je veliko nevrijeme pa je kapetan Igione Sgardelli odlučio krenuti prema dalmatinskoj obali kako bi se sklonio. Kod Palagruže brod je naišao na velike valove i kapetan je, kako bi spasio brod, pokušao doploviti do uvale Kaca na južnoj strani otoka Visa. U međuvremenu, more je prodrlo u strojarnicu i ugasilo vatru u kotlovima te je parobrod ostao bez pogona, a jaki vjetar nosio ga je prema Palagruži. U blizini otoka kapetan je naredio da se spuste u more dva čamca za spašavanje. Onaj u kojem je bio kapetan Sgardelli s dijelom posade naišao je na talijanski parobrod *Galizia* koji ih je spasio. Potraga za drugim čamcem u kojem se nalazilo šest članova posade nije dala rezultata. Valovi su parobrod *S. Rocco* bacili na grebene i on je potonuo, a brodolomci su parobrodom *Galizia* doplovili u Veneciju.

Dana 16. veljače posada parobroda *Zora*, pod zapovjedništvom kapetana Marija Tijanića, zapazila je nedaleko otoka Visa na morskoj površini čamac ispunjen morem. Kada su ga podigli na palubu i ispumpali vodu, na dnu čamca pronašli su tri leša u stanju raspadanja. Parobrod *Zora* prenio ih je u Veneciju gdje je utvrđeno da se radi o članovima posade parobroda *S. Rocco*: strojaru Josipu Hajiseku, te ložaćima Frani Tumiloski i Armandu Venatoni. Ostala tri člana posade koji su se nalazili u tom čamcu nisu pronađena. Nesretni pomorci pokopani su u Veneciji, a pogrebu je, pored jugoslavenskog konzula, prisustvovala i posada parobroda *Zora*.²⁷

13. *Brodolom hvarskih bracara*

Za vrijeme snažne oluje 10. ožujka 1926. godine, kod mjesta Žukova na otoku Hvaru, nastradale su bracere *Mali Visko* i *Sv. Nikola* iz Jelse, obje vlasništvo braće Lazaneo. Prvu su valovi razbili o grebene, a drugu je more izbacilo na kopno, pri čemu su nastala velika oštećenja. Posade su na vrijeme uspjele napustiti bracere i potražiti zaklon na obali.²⁸

14. Brodolom lađice iz Igrana kod otoka Hvara

U jutarnjim satima 15. lipnja 1926. krenuo je mladić Ante Parun svojom lađicom iz Igrana u Makarskom primorju prema otoku Hvaru. S njim su u lađici bile mještanke Nada i Celestina Parun te Kata Simić. Kad su dojedrili blizu luke Mlaska na Hvaru, zahvatila ih je oluja i valovi su prevrnuli brodicu. Djevojke su se utopile, a iznemoglog Antu Paruna od sigurne smrti spasio je Filip Morović koji je s kopna promatrao njihov udes. Vijest o nesreći bolno je odjeknula u Igranama i okolnim mjestima.²⁹

15. Nesreća hvarskog leuta

Dana 13. studenog 1927. godine, ploveći Bračkim kanalom između Sumartina i Baške Vode, omiški trabakul *Otac Andrija* naišao je na prevrnuti leut, koji je doteglio u luku Kutleša. O ovom događaju u novinskom izvještaju nadalje se navodi: *Našli su u njemu nekoliko komada ženskog rublja, a u rupcu povezano nekoliko pisama iz Nove Zelandije, jedan zlatni lanac i 10 dinara. U muškom rublju našlo se u džepu tri računa trgovca Mate Puharića iz Makarske i 40 dinara. Brod je iz Gdinja na Hvaru. Vjerojatno su oni, koji su na brodu bili, izgubljeni. Brod se nalazi u luci Kutleša (Rogoznica) kao i sva roba kod g. Stjepana Mimice, pok. Andrije, koji je brod doveo u luku.*³⁰

Više podataka o ovoj nesreći dao je u svom dopisu župnik iz Zastrazišća na Hvaru don L. Antičević: „Dana 11. o. m. otputova brod *Sokol* iz Zastrazišća put Makarske. Puhao vjetar južnjak. Oko 10 sati se povećao i uhvatio brod na pola puta, usred kanala. Brod nakrcan sa česminom. Bile su 4 osobe. Vjetar je brod koji je plovio na jedra prevrnuo. Potopili su se: Juraj Zaninović pok. Mate (56) otac sedmero djece, Nikola Kuzmičić pok. Ante (43) otac dvoje nejake djece, Dinko Zaninović (15) sin utopljenika Jurja Zaninovića, i djevojka Matija Lampić (22) rodom iz Podgore, a nastanjena u ovoj župi, koja je putovala kući da se pripremi za putovanje vjereniku u New-Zelandiju. Cijelo mjesto obuzela je tuga nad gubitkom četiriju života i priređene su im mrtvačke zadušnice 20. i 21. o. mj.“³¹ Tijela utopljenika nisu pronađena.

16. Brodolom kod viškog svjetionika

Gajeta *Fala Bogu i Majci Božjoj*, vlasnika Ivana Vojkovića iz Visa, uputila se iz splitske luke prema Visu u popodnevnim satima 15. listopada 1931. go-

dine. Pored vlasnika, na gajeti su bili njegova zaručnica Marija Bakotić, njezin otac Niko Bakotić, splitski trgovac vinom koji je išao na Vis otkupiti mošt, nekoliko mornara koji su putovali svojim kućama te jedan Talijan s kćerkom. Gajetu je tijekom noći zahvatila oluja. Oko dva sata noću zatekli su se pred otočićem Host na ulasku u višku luku. Padala je jaka kiša, a valovi su gajetu napunili morem i motor je prestao raditi. Čim su brodom udarili o grebene, vlasnik gajete i Marija Bakotić pokušali su spasiti njezina oca, ali je njega pri pokušaju da se prebaci na greben odnio val. Ostali su uspjeli prijeći na hridi i tu su dočekali jutro. Valovi su gajetu razbili o greben i ona je potonula. Potraga za Nikom Bakotićem nije dala rezultata.³²

17. Nesreća splitskih ribara

U ranim jutarnjim satima 28. rujna 1932. godine, u Bračkom kanalu, parobrod *Lav*, koji je plovio na liniji Split – Metković, udario je pramcem u gajetu br. 890 vlasnika Špira Kliškića iz Splita. Pored vlasnika, u gajeti su bili ribari Luka Domić i Blaž Sirišćević. Usljed udara gajeta se razbila, a ribari su završili u moru. Nakon što se parobrod zaustavio, posada je spasila unesrećene ribare, a uspjeli su na palubu podignuti dijelove gajete. Prigodom saslušanja u Lučkoj kapetaniji u Splitu ribari su izjavili da su imali upaljen fenjer kako je propisima određeno. Utvrđena je šteta u iznosu od deset hiljada dinara. Kliškićeva gajeta i ribarski pribor nisu bili osigurani.³³

18. Nesreća mladog njemačkog slikara

Jedrenjak *Sv. Josip*, vlasnika Ivana Bonačića, zaplovio je u jutarnjim satima 19. siječnja 1933. iz Milne na otoku Braču prema Splitu. Pored vlasnika i dvojice mornara, Šimuna Bonačića i Dinka Peruzovića, na brodu su kao putnici bili Willy Koppchen (27), rodom iz Hamburga, te njegova supruga Methy. Dok je brod jedrio po jakom jugu, mladi slikar je izišao na palubu u namjeri da fotografira valove. Dok je snimao, jak udar vjetera bacio ga je u more. Posada jedrenjaka poduzela je sve što je mogla da ga spasi, ali u tome nije uspjela. Potrazi su se pridružila dva parobroda, *Petka* i *Knin*, koji su se zatekli u blizini, ali nesretni mladić nije pronađen. Nakon dolaska u Split, kapetan Ivan Bonačić o nesreći je obavijestio Lučku kapetaniju, a istragu je pokrenulo i Državno tužilaštvo.

O nesreći mladog para novine su opširno izvijestile: *Nestali slikar Willy putovalao je u društvu svoje žene već šest godina. Supruzi su kao globe-trotteri krstarili*

*svijetom, a uzdržavali su se od prodaje risarija i slika. U Milnu su došli pred par mjeseci da u toj velikoj i mirnoj luci prezime. U Milni je svatko poznao g. Willy-a i njegovu ženu, mješćani su kod njih kupovali crteže i slike, i portrete i svak ih je volio. Supruzi Koppchen živjeli su vrlo oskudno, jer u Milni nijesu mogli da žive baš udobno od same prodaje slika. Zato su oni odlučili da se povrate u Split, namjerom da se obrate svom konzulatu za potporu i besplatno putovanje do Beča.*³⁴

Stanovnike Milne nesreća je duboko potresla: „Pučanstvo Milne žali. Gđa. Mardešić poklonila je udovici crninu, a vlasnik jedrenjaka „Sv. Josip“ Bonačić primio je udovicu u svoj stan i pružio joj konačište. I ostali mještani Milne tješe udovu“.³⁵

Tijelo nesretnog slikara nije pronađeno.

19. Brodolom motornog jedrenjaka kod Visa

Ploveći iz matične luke Prigradica na otoku Korčuli za Komižu na otoku Visu, motorni jedrenjak *Sveti Nikola* u noći od 7. na 8. veljače 1935. godine bio je zahvaćen snažnim nevremenom. Pored vlasnika Nikole Borovine (30), na jedrenjaku su bili njegov brat Ivan Borovina (32) i nećak Branko Cvjetić (14). Jedrenjak je prevezio tri vagona drva. Kapetan se nadao da će uspjeti doći do Visa i skloniti se u neku uvalu dok se nevrijeme ne stiša. Na pola milje od obale, veliki val prekrpio je čitav brod i teret drva koji se nalazio na lijevoj strani palube potisnuo na desnu stranu te je brod izgubio stabilnost i s njim se nije moglo upravljati. Posada je pokušala baciti teret drva u more kako bi brodu povratili ravnotežu, međutim jedrenjak se sve više naginjao i počeo puniti morem.

Ivan Borovina opisao je šibenskom dopisniku lista *Jadranski dnevnik* agoniju brodolomaca: *Motor je bio u pogonu ali se usljed nadolaska mora najednom ugasio. Tri člana posade našli su se usred Viškog kanala na brodu, koji se potapljao tako da se je napokon okrenuo sa jarbolom prema dolje. Posada se uhvatila za kolumbu broda. Tri pomorca koji su rodom iz Blata na Korčuli, dozivali su u pomoć, a vjetar je raznosio njihove glasove u noći po morskoj pučini. Oni su se držali za brod sve do jutra. Kapetan Nikola Borovina držao je u naručju 14-godišnjeg sina svoje sestre koji je već bio počeo malaksati. Parobrodi koji su preko noći prolazili Viškim kanalom nisu čuli vapaje posade jedrenjaka, iako su ih brodolomci primijetili. Tek jučer oko 10 sati primijetili su na velikoj daljini da im se približava jedan jedrenjak. Vjerovali su da će imati još toliko snage, da izdrže dok ih posada jedrenjaka opazi i spasi. Nešto poslije 11 sati kapetan jedrenjaka Nikola Borovina*

počeo je već smalaksavati. Jedrenjak se sve više približavao brodolomcima. Kapetan je međutim gubio i posljednje snage i najednom potpuno smalaksao, ispustio kobilicu broda za koju se držao i zajedno sa 14-godišnjim Brankom pao u more. Morski valovi su ih odmah progutali i više se nisu pojavljivali na površini. Za brod se još držao samo kapetanov brat Ivan, koji je, videći kako mu brat i nećak nestaju u morskim dubinama izgubio svijest.³⁶

Brodolomca je spasio talijanski motorni jedrenjak *Giacomo* kojim je upravljao kapetan Michele Papagna. Talijani su Ivana Borovinu prevezli u Šibenik. Prevrnuti jedrenjak *Sveti Nikola* ostavljen je na pučini. Tijela brodolomaca nisu nađena. Brod i teret nisu bili osigurani.³⁷

20. Brodolom braceru „*Sv. Mihovil*“ iz Jesenica

Poslije podne dana 11. veljače 1935. godine, zaplovio je vlasnik broda i kapetan Marin Rakulić svojom bracerom *Sv. Mihovil* iz Dugog Rata prema Splitu gdje je trebao ukrcati teret. S njim je bio i njegov rođak mornar Pavao Rakulić. U večernjim satima, kada su jedrili u blizini Stobreča, zahvatila ih je snažna bura i skrenula braceru prema otoku Braču. Odlučili su se skloniti u Milnu, na zapadnoj strani otoka, ali u blizini Bobovišća snažan udar bure raskidao im je jedro i počeo nositi braceru prema otoku Šolti. U blizini svjetionika Livka bacili su tri sidra, nadajući se da će tako spasiti brod. Međutim, konopci su popucali, a oni su se uspjeli prebaciti na kopno u maloj lađici. Nošena vjetrom i velikim valovima, bracera se razbila o greben i potonula. Brodolomcima je pružena pomoć u Stomorskoj, a potom su prebačeni u Split.

Novine su zabilježile: *U kapetaniji je mornare našao naš novinar, te su mu potišteno ispričali čitavu nesreću. Pogureni, u zgnječenim odijelima, oni iznose svoju nesreću, od koje su kao izbezumljeni, pa pričaju na prekide. Na pitanje što misle sada, oni sliježu ramenima i kapetan preplašeno kaže: Prosjaci smo sada, brod nam je bio čitava imovina, nemamo nikakve zemlje. Imam ženu i četvero djece, pa ćemo tražiti pomoć, bar da nekako živimo...*

Bracera je bila nosivosti osam tona, a komisija je procijenila da šteta iznosi 40.000 dinara. Brod nije bio osiguran.

21. Havarija talijanskog motornog broda „*Birmania*“

Kao što je u listopadu 1909. godine otočić Mrduja bio koban za talijanski parobrod *Malfetta*, pokazao se fatalnim za još jedan talijanski brod.

Nakon što je u Vranjicu 20. listopada 1936. ukrcao 300 tona cementa, talijanski motorni brod *Birmania*, pod zapovjedništvom kapetana Umberta Nobila, zaplovio je prema Rijeci gdje je trebao ukrcati dodatni teret. Ploveći između otoka Brača i Šolte prema otvorenom moru po kiši i magli, posada nije primijetila svjetlo svjetionika Livka na Šolti ni Ražnja na Braču, te se *Birmania* ploveći velikom brzinom nasukala pramcem na otočić Mrduju.³⁸

Treba napomenuti da je motorni brod *Birmania* u vrijeme nesreće spadao među najmodernije brodove talijanske trgovačke mornarice. Sagrađen je 1931. godine i bio je nosivosti 8000 tona. Plovio je na liniji Jadran – Kalkuta. Bio je dug 128, a širok 17 metara. Imao je 39 članova posade.

Unesrećenom brodu prvi je priskočio u pomoć brod kraljevske ratne mornarice *Spasilac*, te brodovi *Galeb* i *Pčelica* splitske firme *M. Ferić*. Pridružili su im se brodovi za spašavanje tršćanske firme *Tripkovich*: *Gladiatore*, *Belrorie* i *Titan*, te jedan brod iz Messine. O posljedicama nasukavanja reporter je zabilježio: *Hridina je rasparala pramac u dužini od 15 i širini 8 metara. Čelične ploče raskidane su kao da su od papira... „Birmania“ je sravnala površinu Mrduje i zdrobila velike kamene blokove, s tim da je dio litice prodro u sam brod.*³⁹

Tijekom radova na odsukavanju trebalo je minirati dio kamenih blokova. Radovima je rukovodio baron Banfildi, stručnjak za spašavanje brodova, inače poznati talijanski avijatičar, a bilo je angažirano oko 120 naših stručnjaka i radnika. Splitske novine redovito su izvještavale o tijeku spašavanja *Birmanie*: *Dio pramca je izrezan, a hridine minirane i poravnate. Da se brod povuče u more ispod pramca postavljene su grede, daske, zatim debelo platno i onda saonice kakve se upotrebljavaju pri porinuću brodova. Pod saonice su stavljene čelični kotači i sve se to povezalo sa trupom broda. Brod je oslobođen tereta koji je prekrčan na maone firme M. Ferić. Potom je hidraulična dizalica koja je postavljena ispod saonica malo podigla pramac, a remorkeri su povukli brod i on se bez poteškoća našao u moru. Biti će tegljen krmom prema naprijed, a teglit će ga remorkeri firme „Tripkovich“ iz Trsta.*⁴⁰

Nakon što je 27. listopada brod odsukan, dan poslije zaplovio je prema brodogradilištu u Monfalconeu. Nakon dva dana plovidbe, *Birmania* je stigla na svoje odredište.

O ovom događaju pisali su mnogi naši i talijanski listovi. U Splitu i okolini nasukavanje *Birmanie* bila je prvorazredna senzacija. Veliki interes javnosti iskoristili su domišljati splitski brodari te su organizirali posjete Mrduji, a i re-

dovite izletničke ture uključile su posjet ovom otočiću: *Jučer popodne iz Splita je pošlo parobrodom „Bakar“ za Supetar 350 izletnika, koji su prije Supetra svratili do otočića Mrduje i razgledali nastradali talijanski brod.* Nadalje, zabilježeno je kako je 26. listopada preko tisuću osoba posjetilo Mrduju.

Ni Bračani nisu zaostali za Splićanima: *Veliki broj ljudi sa obližnjeg otoka Brača došao je da vidi nastradali brod. Ima i mnogo djece koja vješto preskaču preko oštrog kamenja i znatiželjno razgledavaju, a ima i žena koje su čak toliko kuražne i znatiželjne da se podvlače pod rasječeni dio pramca „Birmanie“ da vide rupu koja je nastala usljed udarca.*⁴¹

22. Brodolom bračkih ribara

U sumrak 30. kolovoza 1938. krenuli su u ribolov gajetom br. 13875, vlasnika Ante Vlahovića, ribari Nino Dragičević (27) i Jakov Jelinčić (31), obojica iz Postira. Dok su ribarili u Bračkom kanalu u visini Supetra, iznenada je nadošla snažna oluja. Mladići su podigli jedro kako bi doplovili do obale, što se kasnije pokazalo fatalnim. Kako je oluja jačala, uvideći u kakovoj su opasnosti, počeli su dozivati pomoć. Nekolicina supetarskih ribara čula je njihovo zapomaganje i s lađama krenula u pomoć, s obzirom na to da nisu bili daleko od kraja. Dok je pomoć stizala, vjetar i valovi prevrnuli su gajetu i nesretni postirski ribari su se utopili. Potraga supetarskih ribara tijekom noći i narednog jutra nije dala rezultata. Jedrenjak *Tomislav* naišao je na tri milje od Splita na prevrnuti čamac, odvuкао ga u Split i predao Lučkoj kapetaniji. Nešto kasnije pronađeno je na tridesetak metara od kopna tijelo Nina Dragičevića. Jelinčić nije pronađen.

O stradalim ribarima novine su donijele bilješku: *Nino Dragičević iako je još vrlo mlad, tek mu je 27 godina, vrstan je pomorac te se već od malih nogu nalazi po moru. Do nedavno je bio ukrcan na parobrodima, ali je u zadnje vrijeme ostao bez posla. Za vrijeme svog dugogodišnjeg plovljenja prešao je ocean više od 40 puta te je smatran odličnim pomorcem. U zadnje vrijeme išao je u lov na ribe kako bi se prehranio. Njegov drug Jakov Jelinčić mladić od 31 godine, također je vrstan pomorac i ribar te se je dosada više puta nalazio u očitoj opasnosti ali je uvijek uspio da iznese živu glavu.*⁴²

23. Brodolom grčkog parobroda „Vasilio I.“ kod otoka Visa

Grčki teretni parobrod *Vasilio I.*, dok je s teretom ugljena plovio prema Su-

šaku, pred zoru 19. ožujka 1939. zahvatilo je nevrijeme s jakim kišom. Brod je propuštao vodu, a nastao je i kvar na kormilu te je parobrod udario u hridi rta Stupišće na otoku Visu. Kako se brod počeo naginjati i tonuti, kapetan Ephaninandes Pasetanis naredio je da posada, 21 član, napusti brod. Nakon što su uspjeli čamcima doći do obale, bili su svjedoci potonuća broda. Posada je pomoć potražila u Komiži, a o nesreći je obaviještena Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu.

Inače, parobrod *Vasilio I.* bio je vlasništvo brodarar Tercopula, luke pripadnosti Andros u Grčkoj. Bio je nosivosti 5000 tona, a sagrađen je 1920. godine. Parobrod je bio osiguran u Engleskoj. Istragom je utvrđeno da se havarija dogodila zbog kvara na kormilu, a šteta je iznosila 7.900.000 za brod i 1.250.000 dinara za teret.⁴³

24. *Havarija talijanskog parobroda „Polinia“*

Jaka kiša i snažan vjetar razlog su zbog kojeg se talijanski teretni parobrod *Polinia* nasukao na rt Posike na Malom Drveniku u noćnim satima 15. kolovoza 1939. godine. Zbog loših uvjeta plovidbe, kapetan je izgubio orijentaciju, previdio svjetionik Murvicu i zaplovio ravno prema otoku Mali Drvenik, prošao prvi rt, a na drugom rtu Posike udario je bokom o dno i nasukao se. More je prodrlo u oba brodska skladišta, a potom i u strojarnicu. Nakon dojave o nesreći, spasilački brod *Gladijator*, koji se nalazio u Splitu, krenuo je u pomoć nasukanom brodu. *Polinia* je s teretom cementa i drvene građe plovila iz Trsta za Sv. Kajo, gdje se trebala opskrbiti ugljenom. Radilo se o parobrodu od 2500 tona nosivosti, sagrađenom 1911. godine, u vlasništvu talijanskog brodovlasnika Laure iz Napulja. Istragu o nesreći provele su pomorske vlasti u Splitu zajedno s predstavnicima talijanskog konzulata.

Tijekom spašavanja, drvena građa je prebačena na maone, a 900 tona uništenog cementa bačeno je u more. Nakon odsukavanja, parobrod je dovučen u uvalu Vinišće, gdje su ronionci zatvorili rupe na brodomskom trupu. Nakon što su vlasnik broda i uprava splitskog brodogradilišta potpisali ugovor o popravku, *Polinia* je otegljena u splitski škver.

Napomenimo na kraju da se nekoliko godina prije na istom mjestu nasukao talijanski parobrod *Alberone*.⁴⁴

POMORSKE NESREĆE I NEZGODE NA OBALNOM PODRUČJU OD RTA PLOČE DO UŠĆA RIJEKE NERETVE

1. *Brodolom u blizini Omiša*

U subotu, 15. studenog 1890., u popodnevним satima, nakon što je u Omišu završio uobičajeni subotnji pazar, tri bračke bracerе zaplovile su prema Supetru. Na braceri *Hrvatska Zora*, vlasnika Jurja Damianovića, ukrcalo se pedesetak putnika, uglavnom nadničara iz sinjske i imotske krajine koji su išli na Brač u berbu maslina, te teret od oko sto trideset grla stoke. Prekrcana, bracerа se, kad je bila udaljena od obale tristotinjak metara, pod udarom vjetra nagnula i počela puniti morem, a zatim prevrnula i potonula. Videći što se dogodilo, Omišani su brodicama krenuli u pomoć unesrećenima. Uspjeli su spasiti vlasnika bracerе i još dvanaest osoba, a ostali su se utopili.⁴⁵

Novine su donijele veći broj članaka o ovoj tragediji, a postavile su i pitanje odgovornosti: *Odgovornost za ovu groznu nesreću pada najprije na lučkog činovnika, koji je bio dužan paziti da se brod ne prekrca. Lučki peljar – čuvar, koji je u isto doba i straža financiјalna, bio je prisutan odlasku bracerе, i nije ništa zamjerio. Pomorska vlada imala bi već razlučiti u Dalmaciji lučke urede od carinskih poslovnica, pošto se obični carinari i financijeri malo razume u pomorstvo, te se dogadjaju ovako grozne nesreće.*⁴⁶

Točan broj žrtava nikada nije utvrđen, a tek je dio utopljenika identificiran: *Iz istraživanja do sad izvršenog proistaklo je da su se na potonuli brod „Hrvatska Zora“ ukrcala i ova čeljad: Martin Kenak, Ivan Kenak, Jakov Čelić, Jure Biloš, Andrija Biloš, Antica Biloš, Andrija Bašić, Matija Bašić, Ante Karličak, Jakov Karličak, Andrija Karličak, Ante Margeta, svi iz Poljica Imotskih. Ante Zeko, Stjepan Kevelj, Ant Mustapić, Mare Mustapić, svi iz Lokvičića kod Imotskog. Mate Vuković iz Podbablja. Mare Piplica iz Medovog Doca. Marijan Mikulić iz Prološca. Mijo Zaradić i Ivan Bošnjak iz Lovreća. Jozo Lekšić iz Doca Gornjeg, te još druge čeljadi, ali im se imenima nije moglo ući u trag. Ostale tri lješine, dvije muške a jedna ženske glave, nijesu se mogle prepoznati radi skrajne njihove trulosti.*⁴⁷

Spomenimo na kraju i dio pisma koje je Pero Dragičević-Stuparić iz Supetra na Braču uputio *Narodnom listu*: *Pri golemoj nesreći koja je zadesila supetarski brod „Hrvatska Zora“, mnogi Omišani, srčani i požrtvorno izlažući svoj život pogibelji, baciše se u more da postradale spase. Njihova je zasluga, što se je nekoliko*

*ljudi spasilo. Omišani u ovoj prigodi osvjetlaše lice i učiniše sve što bijaše moguće ljudskoj snazi. Živili hrabri Omišani!*⁴⁸

2. Nesreća kod mjesta Igrane

Po obavljenom poslu na otoku Hvaru, Kleme Bakalić vraćao se 19. travnja 1901. godine svojim brodom u Igrane. Puhala je umjerena bura. Na brodu su se nalazili Bakalićevi sumještani Ivan Mihaljević sa ženom Anom, te Stjepan Saor iz Živogošća. Pred Igrane snažan udar bure oborio je jedro i prevrnuo brod. Mještani su brodicama pohitali u pomoć brodolomcima te spasili Klemu Bakalića i Stjepana Saora. Anu Mihaljević našli su mrtvu, a njezino tijelo plutalo je nedaleko prevrnutog broda. Tijelo Ivana Mihaljevića pronađeno je sutradan u prevrnutom brodu.⁴⁹

3. Nesreća braceru „Gospe od Dola“

Po jakoj buri plovila je 28. kolovoza 1913. godine braceru *Gospe od Dola* iz Dugog Rata prema Splitu. Vlasnik Ivan Vuković prevezio je bracerom deset tona grožđa. Na brodu su bili njegovi sinovi Pavle (17) i Andrija (10). Pod nalletom vjetra, braceru se nagnula i prevrнула, a zatim potonula. Ivan Vuković se uspio spasiti, dok su se njegovi sinovi utopili. Istraga je pokazala da se nesreća dogodila zbog toga što je braceru bila prekrcana. Brod nije bio osiguran, a šteta je procijenjena na 6000 kruna.⁵⁰

4. Nesreća gajete „Eva“

Na gajeti *Eva*, koja je pred večer 10. ožujka 1926. zaplovila iz Omiša prema Rogoznici s teretom gnojiva, pored vlasnika Mate Fistonića (42), nalazili su se Ante Fistonić (36), Marijan Kuzmanić (18) i Filip Kuzmanić (18). Tijekom plovidbe zahvatila ih je oluja te su se nesretni ribari utopili. Gajeta je kasnije nađena potopljena u blizini mjesta Pučišće na otoku Braču. Tijela utopljenika nisu pronađena.

U novinama je zabilježeno: *U Rogoznici tuga neopisiva obuze selo i ono stoji kao pokopano, tim više što su potopljenici bili vrlo čestiti i poštteni, a življenja vrlo oskudnog. Mate Fistonić ostavlja bolesnu ženu i staru majku, Ante Fistonić ženu i dvoje sitne djece, dok su Kuzmanići bili momci. Povjerenstvo mjesne Javne Dobrotvornosti odlučilo je da sakuplja milodare za porodice potopljenika, te je već skupilo u mjestu oko 1000 dinara. I stoga se obraća svakom plemenitom kršćanskom*

srcu, da po mogućnosti doprinese svoj obol i upravi ga na Javnu Dobrotvornost Rogoznice – Omiš.

Istragom je utvrđeno kako se gajeta, nosivosti tri tone, potopila usljed jake bure. Šteta je iznosila 7000 dinara za brod i 1000 dinara za teret. Gajeta nije bila osigurana.⁵¹

5. Brodolom kutera „Vihor“ kod Graca

Trojica prijatelja, Andrija Mrčić, carinski posrednik i agent *Jadranske Plovidbe* u Metkoviću, Jure Nikolac, trgovac u Metkoviću, te nautičar Nikola Drviš, krenuli su 24. srpnja 1932. Mrčićevim kuterom *Vihor* iz Graca prema Trpnju na Pelješcu. Puhao je snažan vjetar i uvjeti plovidbe bili su veoma loši. Kad je kuter bio udaljen oko tri milje od Graca, valovi su ga napunili morem i on se prevrnuo, a nedugo zatim i potonuo. S kopna je opažena nesreća, ali zbog jakog vjetra spasio ci nisu mogli pružiti pomoć unesrećenima. Andrija Mrčić i Jure Nikolac su se utopili, dok se Nikola Drviš uspio spasiti odvezavši malu lađicu od kutera i s njom se domoći kopna. Parobrod *Rab* koji je nešto kasnije došao na mjesto nesreće nije uspio pronaći utopljenike te je potraga obustavljena. Nekoliko dana poslije, pronađeno je kod Stona tijelo Andrije Mrčića i on je pokopan u obiteljskoj grobnici u Trpnju. Šteta za potopljeni kuter iznosila je 6000 dinara.⁵²

6. Brodolom težaka iz Marine

Četvorica težaka iz Marine kod Trogira, Ivan Radić (22), Filip Stojan (44), Roko Matijaš (16) i Nikola Radić (18), krenuli su 16. prosinca 1935. iznajmljenom gajetom iz Marine prema Trogiru. Prevozili su teret drva za ogrjev koji su namjeravali prodati u Trogiru. Kada su stigli brodom do Segeta i bili oko 200 metara udaljeni od obale, zahvatilo ih je nevrijeme i valovi su brod napunili morem te se on prevrnuo i nedugo zatim zajedno s teretom potonuo. Segetski ribari vidjeli su nesreću i po uzburkanom moru krenuli u pomoć brodolomcima. Veliki valovi ometali su spašavanje. Ipak, poslije mnogo napora, izlažući se i sami pogibelji, Segećani su uspjeli spasiti utopljenike. Lučka kapetanija u Splitu pokrenula je istragu o ovoj nesreći, a u novinama je zabilježeno: *Brodolomci su sve izgubili, čak i svoje kapute.* Šteta je iznosila 6000 dinara. Gajeta i teret nisu bili osigurani.⁵³

7. Brodolom jedrenjaka „Hrvatska“

Dana 8. travnja 1938. godine splitsko područje zahvatilo je orkansko nevrijeme u kojem je stradao veći broj plovila.

Jedrenjak *Hrvatska* od 18 tona nosivosti, vlasništvo Nikole Jakira iz Brela, zaplovio je spomenutog dana u popodnevnim satima iz Omiša prema Splitu s teretom pijeska. Na brodu su također bili vlasnikov sin Stipe Jakir (15) i mornar Marijan Klarić (18). Pretpostavlja se da je orkan zahvatio brod tijekom plovidbe između Stobreča i Gospe od Žnjana. Posada jedrenjaka *Mali Frane* koji je također stradao u oluji, posvjedočila je kako je jedrenjak *Hrvatska* plovio za njima na udaljenosti od oko 200 metara. Lučka kapetanija u Splitu, obaviještena o nestanku jedrenjaka *Hrvatska*, izdala je naredbu svim područnim ispostavama na otocima, da joj jave čim prime neku vijest o ovom brodu i njegovoj posadi.

Stanko Jelić, šurjak Nikole Jakira, ispričao je novinarima: *Bio sam na odlasku „Hrvatske“ iz Omiša gdje su krcali pržinu. Prije krcanja Nikola je bio kod kuće u Brelima. Tamo mu je žena File, 8-godišnji sin Darko i tri kćeri od 5, 10 i 18 godina. „Hrvatska“ je zadnja isplovila iz Omiša. Svi prije odoše i spasiše se, samo nam je on nastradao...*⁵⁴

Lučke vlasti u Splitu poduzele su traganje za nastradalim brodom. Pretražena je obala na otoku Braču, ali ništa nije pronađeno.⁵⁵ Početkom svibnja sportski ribolovac Pero Kuzmić obavijestio je lučke vlasti da mu je tijekom ribolova u blizini Gospe od Žnjana zapeo parangal o nepoznati potopljeni objekt.⁵⁶ Predstavnici Lučke kapetanije i ronionci pregledali su 10. svibnja naznačenu lokaciju. Utvrdili su da se radi o morskome grebenu koji je sličan brodu.⁵⁷

Jedrenjak *Hrvatska* konačno je pronađen sredinom svibnja. Ploveći na redovitoj liniji Makarska – Split, kapetan parobroda *Plav* primijetio je u moru milju i pol od kopna, u visini Gospe od Žnjana, neobičan predmet. Nakon što je brod zaustavljen, posada je otkrila da na morskome dnu na dubini od oko 14 metara leži jedrenjak s razapetim jedrom. Vrh jarbola nalazio se jedan metar ispod morske površine.⁵⁸

Nakon što je obitelj Nikole Jakira odlučila da se jedrenjak *Hrvatska* podigne s morskog dna, nadajući se da su u njemu tijela brodolomaca, pristupilo se vađenju. Osmog lipnja ploveća dizalica Jadranskih brodogradilišta podignula je jedrenjak s morskog dna, a potom je dotegljen u splitsku luku i nasukan na Matejuški. U jedrenjaku, znatno oštećenom, nisu pronađena tijela nesretnih pomoraca, tek pomorske iskaznice i nešto odjeće.⁵⁹ Utvrđena je šteta od 130.000 dinara za brod i 10.000 dinara za teret.

8. Brodolom jedrenjaka „Mali Frane“

Istoga dana kada je nastradao jedrenjak *Hrvatska*, brodolom je doživio i motorni jedrenjak *Mali Frane*. Na brodu su se nalazili vlasnik Jozo Ercegović, njegov sin Frane i mornar Ivan Vuković. Brod je krenuo iz Krila Jesenica prema Splitu s teretom pijeska. U blizini Stobreča jedrenjak je zahvatila oluja. Veliki valovi prekrili su brod i on je počeo tonuti. Videći da je brod izgubljen, posada je prešla u maleni čamac koji je vjetar odnio prema otoku Braču. Brodolomci su uspjeli doći do obale u blizini Sutivana gdje su zatražili pomoć.⁶⁰

Nakon što je vlasnik Ercegović podnio molbu Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu za spašavanje potonulog jedrenjaka, pristupilo se 7. lipnja njegovom vađenju. Nalazio se na dubini od 33 metra, a nakon što ga je dizalica Jadranskih brodogradilišta podigla s dna, dovučen je u Stobreč. Kako oštećenja nisu bila velika, odlučeno je da se jedrenjak popravi.⁶¹

9. Brodolom sportske jedrilice

Gregor Jager (63), umirovljeni viši revizor nastanjen u Splitu, krenuo je u društvu Milene Agustin (35) iz Ljubljane, svojom sportskom jedrilicom na krstarenje obalom i srednjodalmatinskim otocima. U noći 4. kolovoza 1940. godine, dok su plovili nedaleko Rogoznice kod Omiša, zahvatila ih je snažna oluja. U novinskom izvještaju stoji: *U mračnoj noći jedrilica se napunila vodom i prevrnuła na otvorenom moru nedaleko Rogoznice. Jager se dohvatio prevrnutе jedrilice i držao čvrsto Milenu koja nije znala plivati. Dugo su se borili sa valovima sve dok jutrom nisu bili opaženi od seljaka u odlomku Stanići kod predjela Ruskamen. Spasioci su uspjeli spasiti Milenu, dok su Jagera zatekli mrtvog. O nesreći je obaviještena žandarmerijska stanica koja je poduzela istragu. U prevrnutom čamcu nađen je dnevnik koji je vodio Jager od početka krstarenja pa do tragične noći.*⁶²

10. Pomorske nezgode na ušću Neretve

U *Pomorskom godišnjaku* Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu, zabilježene su brojne pomorske nezgode na ušću rijeke Neretve. Za razdoblje od 1926. do 1938. godine navedene su dvadeset tri nezgode. Uglavnom se radilo o nasukavanju brodova bez veće materijalne štete. Dolaskom plime brodovi bi se sami odsukali, a u rijetkim slučajevima bila im je potrebna pomoć drugih brodova.

Tako je parobrod *Dalmacija* 15. svibnja 1929. odsukan uz pomoć parobroda *Knin*. Grčki parobrod *Marija J. K.* odsukao je 24 svibnja 1930. pa-

robrod *Hvar*. S talijanskog motornog jedrenjaka *Maria della Grazia* koji se nasukao 23. ožujka 1934. trebalo je iskrcati teret da bi dva dana kasnije bio odsukan. Talijanskom parobrodu *Garela* 27. lipnja 1934. u pomoć je priskočio naš parobrod *Bojana*.

Veću štetu pretrpio je 29. lipnja 1931. makarski kuter *Zvonimir* koji se prilikom nasukavanja ošteti i napunio vodom, te 1. kolovoza 1931. gajeta *Jelačić* iz Velike Prapatne koja se nasukala i potom prevrnuła.⁶³

POMORSKE NESREĆE I NEZGODE U KAŠTELANSKOM ZALJEVU I U SPLITSKOJ LUCI

1. Nesreća kaštelanske bracerne

Dana 3. veljače 1885., usprkos jakom jugu, otisnuo se u popodnevnim satima Fabijan Franić svojom bracerom iz splitske luke, s namjerom da otplovi prema Kaštel Lukšiću. Pored Franića, na brodu se nalazilo još sedam osoba. Na stotinjak metara od obale, u blizini groblja Sustipan, valovi su braceru prevrnuili i ona je potonula. Vlasnik Franić s trojicom putnika uspio je doplivati do obale, dok su ostali našli smrt u olujnom moru. Utopili su se: Jela Botić iz Kaštel Sućurca, Andro Termada iz Trogira, Šime Botić iz Kaštel Novog, dok identitet četvrte žrtve nije utvrđen. Po naredjenju općinske vlasti, šest općinskih stražara pretraživalo je obalu, a za utopljenicima je tragao i lučki parobrod *Colibri* sa zapovjednikom Mladineom i lučkim pilotom. Tek dva tjedna kasnije pronađena su dva trupla koja su nakon komisijskog pregleda sahranjena na sustipanskom groblju.⁶⁴

2. Nesreća u Kaštelanskom zaljevu

Dok je 18. listopada 1888. Špiro Franić prevezio mošt iz Kaštel Sućurca za trgovce vinom Katalinića i Ilića u Splitu, njegovu braceru *Sv. Ivan* prevrnuo je nenadani udar vjetrova. Franićev 12-godišnji sin se utopio, a ostali članovi posade uspjeli su se spasiti. Brod je bio znatno oštećen, a teret izgubljen. Istraga je utvrdila da je brod bio prekrčan, zbog čega je izgubio stabilnost.⁶⁵

3. Nesreća na parobrodu „Tisza“

Na parobrodu *Tisza*, privezanom za obalu u splitskoj luci, 18. srpnja 1918. došlo je do eksplozije plina. Kao uzrok nesreći navedena je oštećena bačva katrana koja se nalazila pod palubom i iz koje je isparavao plin. Prigodom eksplozije ranjeno je više članova posade. U splitsku mjesnu bolnicu preneseni

su teško ranjeni ugljenar Šime Boni iz Zadra, ložać Mate Vlašković iz Sumbera u Istri, te ugljenar Marijan Rančev iz Bibinja. Lakše su ozljeđeni ugljenar Ante Tomov i kormilar Andrija Lučev, obojica iz Prvić Luke. Zbog težine ozljeda, u bolnici su preminuli 19. srpnja Marijan Rančev, te dva dana poslije Šime Boni. Šteta na brodu uslijed eksplozije bila je neznatna.⁶⁶

4. Tragedija na parobrodu „Baron Kemeny“

Sumornu sliku Splita po završetku Prvog svjetskog rata, ispunjenu tjeskobom i neizvjesnošću, oskudicom i neimaštinom te epidemijom španjolske groznice, dopunila je tragedija vojnika i časnika na parobrodu *Baron Kemeny*.

Vraćajući se s albanske bojišnice, jedinice poražene austro-ugarske vojske krenule su 4. listopada 1918. s Ohrida, te pješaćeci preko albanskih i crnogorskih planina stigli u Boku kotorsku. Na trgovački parobrod *Barun Kemeny* ukrcano je oko 2500 časnika i vojnika, uglavnom Mađara, a prema Rijeci zaplovili su 22. studenog.

Dio vojnika, njih oko dvjesto, zaklonilo se od vjetra i zime u brodsko skladište na krmi broda u kojem se nalazila manja količina ugljena i drva. Ležali su na slami, a kako bi se ugrijali, zapalili su vatru. Dok je brod plovio u blizini Omiša, u skladištu je izbio požar. Nikada nije utvrđeno što je izazvalo požar u zatvorenom skladištu, neopreznost vojnika ili plin nastao iz uskladištenog ugljena. Komandant broda, francuski časnik Jacques Atger, upravitelj stroja, također Francuz M. Boinotz, kadet Culjak te strojar Kumbatović, pokušali su pomoći unesrećenima. Stupivši na nagorjele daske bukaporte, pokrova skladišta, propali su u dubinu i tako i sami stradali.

Parobrod *Baron Kemeny* uspio je doći do splitske luke i pristati uz Gat sv. Petra. Nakon što su se ostali vojnici i posada iskrcali, splitski su vatrogasci pristupili gašenju požara. Novine su zabilježile: *Sve do večeri vatra nije bila svladana uza sva nastojanja vatrogasaca. Čak se nitko nije mogao ni da spusti u nutrinu radi prevelikog žara i dima. Kroz dim mogle su se ponekad da naziru nagomilane lješine ljudi, koji, na domaku rodnog doma, sačuvavši život u streljačkim jarcima, ovako strašno izgiboše.*⁶⁷

Požar je ugašen tek u jutro 23. studenog i tek tada su spasioci mogli sagledati veličinu ove tragedije. Četiri člana posade parobroda *Baron Kemeny* sahranjeni su na groblju Sustipan 24. studenog. *Povorka je krenula od bolnice prema stolnoj crkvi, a odatle prema Sustipanu. Prvi je išao jedan francuski mornar s križem. Oko ljesova dvojice Francuza, koji su bili prekriveni francuskim*

zastavama, bili su francuski mornari, te su držali žalobne vrpce. Sprovodu su prisustvovala skoro sve ustanove i društva, zastupnici vlade i naše vojske, posada spomenutog broda, kao i brojno građanstvo. Pjevački zbor „Zvonimir“ otpjevao je „Pokoj vječni“. Kod crkve sv. Antuna bili su spuštene ljesovi i tu je u počast mrtvima odred srpske vojske ispalio tri salve.⁶⁸

I nastradali vojnici pokopani su na sustipanskom groblju. Leševi su vađeni iz broskog skladišta i maonom prevoženi do uvale Baluni te na Sustipanu sahranjeni u zajedničku grobnicu. I tu je bilo poteškoća: „Na jednoj maoni, dok je pristajala, bio je pukao konop, te ju je vjetar – jaka jugovina – potisnuo prema pučini. U njoj su bile same lješine. Odmah je za njom pošao lučki parobrod, te je zaustavio i odveo opet na rt Sustipana. Pokoj bijednim žrtvama!⁶⁹

Do uništenja sustipanskog groblja sredinom prošlog stoljeća, grobnica nesretnih časnika i vojnika s parobroda *Baron Kemeny* nalazila se na istočnoj strani groblja, a na nadgrobnoj ploči je pisalo: *Uspomeni vojnika i ratnika koji ovdje nadoše vječni stan 1914. – 1918. grad Split postavi.*⁷⁰

5. Požar na jedrenjaku u splitskoj luci

U večernjim satima 18. veljače 1922. godine, na kuteru *Vidovdan*, vlasnika Ante Franića iz Kaštel Lukšića, privezanom u splitskoj luci uz Rivu, izbio je požar. Zanimljivo je kako je do požara došlo: *Jedan neoprezan mornar odčepio je bocu benzina i uzeo malo da očisti kapu. Benzin se prolio, a on je zapalio šibicu kako bi nešto u mraku uzeo...* Požar je veoma brzo zahvatio krmu broda, a pored dvojice članova posade, pokušala su ga ugasiti i trojica radnika koja su se zatekla na brodu. Istovremeno lučki peljari pokušali su jedrenjak udaljiti od obale kako se požar ne bi proširio na druge brodove. Vatra je zahvatila veći dio broda. U plamenu se našao brodski motor i rezervoar s benzinom koji je eksplodirao. *Svi oni koji su se u tom momentu nalazili na brodu, bačeni silinom pritiska zraka i eksplozije našli su se daleko u moru. U tom času je među velikom masom znatiželjnika koji su promatrali sa obale požar, osobito među nježnijim spolom, nastala zbrka i panika. Više je osoba bilo srušeno i pregaženo, a mnogi su u toj gužvi ostali bez šešira i cipela. Prigodom eksplozije i pada u more ranjeno je pet osoba, dok je F. Kuljiš zbog opekotina lica zadržan u bolnici.*

Splitski vatrogasci uspjeli su kuter privući obali na mjestu gdje nije bilo drugih brodova i ugasiti požar. Uz pomoć maone djelomično potonuli brod je dan kasnije podignut i odvučen u brodogradilište Košćina.

Franićev jedrenjak, nosivosti 350 tona, koji je nedavno bio potpuno renoviran, u požaru je većim dijelom uništen. Kako brod nije bio osiguran, a šteta je procijenjena na iznos od oko 600.000 kruna, vlasnik je pretrpio nenadoknativ gubitak. Kako bi mu pomogli, splitski trgovci i građanstvo pokrenuli su sakupljanje novčane pomoći.⁷¹

6. Nesreća u Kaštelanskom zaljevu

Zla kob vlasnika kutera *Vidovdan* Ante Franića nije završila požarom njegove lađe. Dana 12. lipnja 1923. za orkanske bure jedrio je spomenutim brodom od Trogira prema Kaštelima. U jednom trenutku zbog jakog vjetra puklo je uže kojim je bilo privezano jedro, koje je udarilo Franića te je on pao u more. Pokušaji ostalih članova posade da mu pomognu ostali su bez uspjeha. Izvještavajući o ovoj nesreći, novinar je zapisao: *Kapetan Franić našao je bijednu smrt u morskim dubinama. Kao da je neki zao udes pratio ovu lađu. Lani strahoviti požar, a sada eto smrt.* Tijelo nesretnog kapetana nije pronađeno.⁷²

7. Nesreća mještana Kaštel Sućurca

Dana 21. travnja 1925. godine, lađa vlasnika Ivana Božina, kojom je upravljao Ante Biočić, prevozila je s Brodarice prema Kaštel Sućurcu veći broj putnika, uglavnom mljekarica koje su se vraćale iz Splita kamo su svakodnevno nosile svoje poljoprivredne proizvode. Umjesto 12 putnika, kako su odredile lučke vlasti, Biočić je u lađu dugu pet metara ukrcao 18 putnika. Dok su jedrili prema Sućurcu, lađa se zbog vjetra i valova počela puniti morem te se prevrnula. Prvi su u pomoć pritekli vranjički ribari koji su se zatekli u blizini i koji su spasili 12 putnika, a potom se u potragu za utopljenicima uključio i brod splitske lučke kapetanije. Do popodnevnih sati pronađena su tri mrtva tijela. U ovoj teškoj nesreći smrtno su stradali: Damjan Barić, Antun Biočić, Jela Biočić, Jerko Bratinčević, Paškva Markov i Lale Mijolin.⁷³

U ožujku 1926. pred okružnim sudom u Splitu vođena je rasprava protiv Ante Biočića. *U obrazloženju optužnice navodi se da je brodar Biočić kao pomorac morao da vrši propise vlasti, te da ne ukrcava u svoju malenu lađicu više osoba nego je bilo dozvoljeno. Tim više što je na moru vladalo nevrjeme. On se polakomio za par dinara više dobitka i tako prouzročio tešku nesreću koja je zavela u crno nekoliko obitelji u K. Sućurcu.*⁷⁴

Biočić se branio da se protivio ukrcaju više od 12 osoba, dok su svjedoci tvrdili protivno. Osuđen je na godinu dana teške tamnice.

8. Nesreća kaštelanske šajke

Roko Plepel iz Kaštel Sućurca, u društvu sa sumještanim Dujom Božinom, prevezio je svojom šajkom *Domina*, plitkim čamcem s ravnim dnom, nosivosti tri tone, 27. lipnja 1925. veću količinu starog željeza. Plovili su iz Sućurca prema Poljudu. Nalet vjetera nalió je more u prekrcanu lađu i ona je potonula, a Plepel i Božin su se našli u moru. Božin se nedugo zatim utopio, a Plepela je, dok je plivao, opazio kapetan *Titana*, parobrodića tvornice cementa *Dalmatia*, i spasio.

Organizirana je potraga za Božinom, čiji je leš predvečer pronađen i prenesen u Kaštel Sućurac. Šajka nije bila osigurana, a šteta je iznosila 6000 dinara.⁷⁵

9. Olujno nevrijeme na splitskom području

Svi splitski listovi opširno su izvijestili o olujnom nevremenu koje je od 6. na 7. ožujka 1926. godine zahvatilo splitsko područje. Splitsko polje pretrpilo je veliku štetu, na kućama su oštećeni krovovi, na Marjanu je polomljeno oko 600 borova, a nastradala su i mnoga plovila.

U stobrečkoj luci potopljen je talijanski parobrod *Zeno*, nosivosti 200 tona, koji je bio privezan uz obalu gdje je krcao tupinu. Ovaj drveni brod pod udarima vjetera više puta je udario o obalu, što je izazvalo lomove na boku i prodor mora u unutrašnjost broda. Sedmočlana posada uspjela je napustiti brod, a on je potonuo.⁷⁶ Krajem travnja podignut je na površinu, a potom je otegljen u Zadar na popravak.⁷⁷

Nadalje, u Stobreču je potonuo šoltanski kuter *Sv. Nikola*, nosivosti 18 tona, vlasništvo Vicka Šule, a pod zapovjedništvom kapetana Duje Kuparića. Kuter je u stobrečku luku dovezao teret klaka, a potonuo je na pet metara dubine. Posada se teškom mukom spasila.⁷⁸

Snažna bura rastrgla je konope kojima je u Stobreču bila privezana braceru *Ime Isusovo*, vlasništvo Andrije Vukovića iz Krila Jesenica, i s četveročlanom posadom odnijela u Brački kanal. Kasnije je javljeno da je olujno more braceru odnijelo do otoka Visa, gdje je posada našla zaklon.⁷⁹

Vjetar je u blizini Stobreča prevrnuo šoltansku braceru vlasnika Ante Mateljana, na kojoj je bilo jedanaest osoba. Stobrečani su ih sve uspjeli spasiti. Jedan od brodolomaca, u teškom stanju, zaklonjen je kod cestara u Stobreču.⁸⁰

Dok je plovila Kaštelanskim zaljevom, braceru *Gospe od Prizidnice*, vlasnika Špira Nakira iz Slatina, nosivosti 16 tona, zahvatila je orkanska bura i nasukala na Stinice. Posada se uspjela spasiti, a teret je potpuno uništen. Brod je pretrpio manje oštećenje.⁸¹

U Kaštelanskom zaljevu nastradao je i kuter *Sv. Josip* iz Krila Jesenica, vlasništvo Ivke Tomić, a pod zapovjedništvom kapetana Pavla Grabiše. Posada je iskrcavala pijesak u Vranjicu, a potom se pokušala usidriti u Poljudu, ali snažna bura rastrgla je konope i kuter bacila na hridi koje su mu probile dno. Brod nije bio osiguran, a šteta je iznosila 30.000 dinara.⁸²

U splitskoj luci bura je uništila motorni čamac brodogradilišta *Jug*, koji je bio usidren pred brodogradilištem. Vjetar je pokidao konope i bacio ga na grebene podno Sustipana. Čamac je potpuno uništen. Inače, bio je nov i namijenjen prodaji, a vrijedio je 125.000 dinara.⁸³

10. Havarija u gradskoj luci

U istočnom dijelu splitske luke, u blizini lukobrana, nalazilo se *Splitsko brodogradilište – Jug* d. s. o. j., u kojem se 20. ožujka 1926. godine dogodila veća havarija. Nakon popravka i prilikom spuštanja u more s doka *Marjan*, talijanski parobrod *Rodi* se prevrnuo i znatno ošteti.

*Porinuće je bilo danas oko deset sati. Na brodu su bili kapetan i 15 članova posade. Pri spuštanju brod se nagnuo na lijevu stranu. Naginjanje je išlo dosta brzo te je sa broda počelo padati sve što je bilo pomično. Na koncu se najprije zapovjednički most, pak jarboli i dimnjak prisloniše na stranu doka i tada je nastala strahovita škripa i bubanje. Posada je u velikom strahu iskočila preko jarbola i konopa na dok. Polomljen je zapovjednički most i čitav dio broda izložen prema vani...*⁸⁴

Inače, parobrod *Rodi*, sagrađen 1900. godine u Italiji, nosivosti 800 tona, vlasništvo firme Saula Halfera iz Bengazija, pod zapovjedništvom kapetana R. Del Carla, u splitsku luku doplovio je 18. prosinca 1925. godine. Na dok je podignut 4. veljače 1926. Dok *Marjan* bio je u vlasništvu *Juga* od 1921. godine i na njemu je do spomenute havarije bilo popravljeno oko 200 brodova.

Komisija, u kojoj su bili i predstavnici osiguravajućih društava, odlučila je da se brod podigne, a posao je povjeren poduzeću *Marjan* d. d. i ono je odmah započelo s radom. Posao je početkom svibnja preuzelo poduzeće *Beton* d. s. o. j., također iz Splita. Bilo je planirano da na desnoj strani broda budu

povezani betonski blokovi, zatim da svi otvori budu začepljeni, te da se pumpanjem i dizanjem doka pokuša ispraviti prevrnuti parobrod. Namjera je bila spasiti i brod i dok.⁸⁵

Sredinom svibnja radovi su završeni. Parobrod *Rodi* uspješno je uspravljen te je uslijedio popravak doka koji se prilikom havarije probio na više mjesta.⁸⁶

Šteta na parobrodu *Rodi* iznosila je 500.000 dinara.⁸⁷ Brod je bio osiguran kod „Assicurazione Generali“, a dok kod osiguravajućeg društva *Herceg Bosna*. Između vlasnika broda i vlasnika doka *Marjan* uslijedio je dugogodišnji sudski spor radi nadoknade štete.

Ovaj događaj izazvao je veliki interes građanstva: „Jučer, u nedjelju, mnogo je naroda pošlo šetajući do glave pristana sv. Duje da tamo iz blizine vide kako izgleda izvrnuti brod“.⁸⁸

Međutim, sudbina je odlučila da parobrod *Rodi* nikada ne napusti Split. Tijekom spomenutog sudskog procesa, bio je usidren u Poljudu. U početku je na njemu boravio čuvar, a potom je brod napušten, te je počela njegova devastacija. Marljivi *sakupljači* odnijeli su s broda sve što se moglo odnijeti.⁸⁹ Nakon što ga je vjetar početkom srpnja 1928. otrgao sa sidrišta i odnio prema Čiovu, ponovno je dotegljen u poljudsku luku, a u veljači 1935. godine, ono što je od njega ostalo, prodano je u staro željezo te je *Rodi* nasukan na Stinica-ma i ondje izrezan. Napomenuti je da ni licitacija nije prošla glatko. Dvojica splitskih trgovaca starim željezom tom prigodom su se potukli, a jedan od njih je završio u bolnici.⁹⁰

Na kraju spomenimo članak objavljen kada je *Rodi* po drugi put usidren u poljudskoj luci: „... „*Rodi*“ je već postao popularan i legendaran u luci Poljud. Mladost mu čak pjeva pjesmice i arije zbog ljubavnih zgodica. Naročito su ljubavni parovi navikli da u kupaćim kostimima prave „kratke izlete“ na „vapor *Rodi*“. Zato su taj parobrod bez zapovjednika i posade ljubavnici prozvali „Otok Ljubavi“.“⁹¹

11. Nesreća talijanskog trabakula

Tijekom noći 20. lipnja 1928. godine, u namjeri da uplovi u splitsku luku, talijanski trabakul *Santa Anna* udario je o hridine podno Sustipana. To se dogodilo zbog loše vidljivosti uslijed jakog vjetera i kiše, te zbog toga što je kapetan Tommaso Olivieri novi sustipanski svjetionik, postavljen 1927. godine, zamijenio za stari svjetionik na lukobranu. Prilikom udara, kapetanov otac

Giuseppe, vlasnik broda, pao je u more. Velikim naporom posada ga je uspjela spasiti te se iskrcati na obalu i ranjenika prenijeti u bolnicu. Na jedrenjaku je ostao samo kapetan s namjerom da pokuša spasiti brod. Valovi su pred zoru trabakul bacili u uvalu Kašjuni. Tijekom jutra s njega je na talijanski trabakul *Due Cognati* prekrčan dio tereta, uglavnom svježe voće, te brodska oprema. Dan kasnije trabakul *Santa Anna* odsukao je parobrod *Plavnik*. Šteta na brodu iznosila je 16.000, a na teretu 10.000 dinara.⁹²

12. Prevrtanje gajete u Kaštelanskom zaljevu

Prvosvibanjska proslava 1932. godine za grupu radnika iz Splita završila je tra-gično. Oni su odlučili praznik proslaviti izletom u Kaštel Sućurac. Nakon ručka ukrcali su se u malenu gajetu *Titan II.* koja je zajedrila prema Poljudu. *Bilo što je lađica bila preopterećena tolikim teretom, bilo od jakog vjetra i nevjeste ruke, koja je upravljala jedrilicom, u kanalu, daleko od kraja, lađa se je izvrgnula i svih 11 ljudi u njoj dospjelo je u more, na velikoj dubini. Brodolomci su se borili s valovima, svak je nastojao da se čim prije spasi, a odjeća i cipele otežavala im je plivanje. Vjetar je potopio lađicu i nestale su tri osobe od družine, za koje se drži da ih je progutalo more.*

Istraga je utvrdila da su se utopili konobar Ernest Legiša iz Istre, konobar Ivan Škrinjar iz Slovenije i radnik u splitskom brodogradilištu Jakov Bočina.

Ostalim brodolomcima priskočio je u pomoć motornim čamcem Ivan Bi-lić iz Vranjica, spasio ih od sigurne smrti i prebacio do Poljuda, gdje su smje-šteni kod obitelji Ganza.

Potraga lučkih vlasti za utopljenicima nije dala rezultata. Leš Ivana Škri-njara pronađen je tek nakon tri tjedna kad ga je more izbacilo na obalu kod Lore. Leš Jakova Bočine pronađen je krajem mjeseca između Kaštel Štafilića i Divulja, a potom i leš Ernesta Legiša. Svi su pokopani na novom splitskom groblju Lovrinac. Šteta za potonulu gajetu *Titan II.* iznosila je 2000 dinara.⁹³

13. Eksplozija na brodu u gradskoj luci

Dana 11. lipnja 1934. godine na motornom brodu financijske kontrole *Kraljević Marko*, privezanom uz Gat sv. Duje, došlo je do eksplozije brod-skog motora. Na brod, koji je plovio pod zapovjedništvom kapetana Nikole Vulovića i imao osam članova posade, tijekom jutra je ukrcano deset bačava benzina. Bilo je predviđeno da u dvanaest sati isplovi prema Karlobagu gdje je bio stacioniran.

Kako strojar Anton Šestak nije mogao upaliti motor, priskočili su mu u pomoć financijski kontrolori Ivan Marijan i Marijan Belić. U tom trenutku došlo je do eksplozije. „Plamen je zahvatio svu trojicu i strašno ih opržio. Ipak su uspjeli da iskoče iz mašine i onda su se uputili prema bolnici. Međutim su na putu iznemogli, pa kako je u to vrijeme naišla jedna kočija, ova ih je primila i odvezla u bolnicu. U dermatološkom odjeljenju odmah im je pružena pomoć i zadržani su na liječenju. Sva trojica su upravo na grozan način oprženi po čitavom tijelu, naročito po leđima, prsima i glavi. Kosa im je potpuno izgorjela“.

Ostali članovi posade poskakali su u more i na obalu. Vatra je zahvatila već dio broda, a ugasili su je aparatima za gašenje lučki radnici i mornari s drugih brodova. Srećom, vatra nije zahvatila bačve s benzinom koje su se nalazile na pramcu broda.

Komisija u kojoj su se nalazili načelnik Direkcije pomorskog saobraćaja ing. Antun Dobronić, inspektor financijske kontrole Frane Golob i viši povjerenik financijske kontrole Nikola Vranjican, zaključila je da se radilo o nesretnom slučaju.

Od unesrećenih, prvi je 13. srpnja preminuo Ivan Marijan (30), a dan poslije Marijan Belić (35), obojica s otoka Raba. Ante Šestak (49) preminuo je 22. srpnja. Svi su pokopani na splitskom Lovrincu.⁹⁴

14. Nesreća kod Slatina u Kaštelanskom zaljevu

U večernjim satima 2. siječnja 1935. godine uputio se Ante Radnić iz Kaštel Kambelovca, u društvu sa sumještanim Petrom Britvićem, svojom gajetom iz Maslinice na otoku Šolti, gdje je prisustvovao pogrebu svoje punice, prema rodnim Kaštelima. Nakon što su prošli kroz Trogirski kanal i došli do Slatina, zahvatilo ih je nevjerojatno koje je prevrnulo gajetu. *Kako je već bila tamna noć, nitko nije vidio kako se nesreća dogodila, niti čuo glasove zapomaganja brodolomaca. Međutim, jutros, kad se razdanilo, Slatinjani su našli brod nasukan na obalu i razbijen. Ante Radnić ležao je mrtav na suhom sav okrvavljen po glavi, Britvić je ležao mrtav sa glavom u moru pod brodom, koji je bio prevrnut.*

Komisija Lučke kapetanije u Splitu, Državnog tužilaštva u Splitu i žandarmerijske stanice u Trogiru zaključila je da je stradalnike jaka bura bacila na greben te da se radi o nesretnom slučaju. Odobrila je da se tijela stradalih prenesu u Kaštel Kambelovac.⁹⁵

15. Nesreća pred splitskim lukobranom

Trabakul *Gospe od Karmela* iz Krila Jesenica, vlasnika Jere Jurina (27), plovio je nakrcan pijeskom 17. studenog 1935. prema splitskoj luci. Pored vlasnika, na brodu su se nalazili njegov brat Luka Jurin (24) te mornari Božo Jurin (26) i Miho Braković (32). Tijekom čitavog puta pratilo ih je nevrijeme koje je postalo olujno kad su se približili splitskom lukobranu. Nakon što je Jurin okrenuo brod kako bi ušao u luku, valovi su odnijeli pokrov skladišta, prekrili čitav trabakul i on je za kratko vrijeme potonuo. Svi brodolomci uspjeli su doplivati do lukobrana, osim Brakovića koji se utopio. Dan poslije, predmeti s potonulog trabakula pronađeni su na grebenima podno Sustipana. Potraga za Mihom Brakovićem nije dala rezultata. Brod nije bio osiguran, a vrijedio je oko 60.000 dinara.⁹⁶

16. Nesreća albanskog jedrenjaka

Napustivši vranjičku luku s teretom tupine za Italiju, parobrod *Galeb*, vlasništvo firme Marina Ferića, sudario se 5. srpnja 1937. godine s albanskim motornim jedrenjakom *Elbasan*. Sudar se dogodio između svjetionika Galijera i rta Poljuda. Albanski jedrenjak, nosivosti 30 tona, plovio je za Sv. Kajo gdje je trebao ukrcati teret cementa za Drač. U jednom trenutku promijenio je smjer i našao se pred pramcem parobroda *Galeb*, koji ga je udario u bok i zamalo prepolio. Jedrenjak je za nekoliko minuta potonuo, a posada *Galeba*, predvođena kapetanom Božom Kovačevićem, uspjela je spasiti njegovu peteročlanu posadu.⁹⁷

Albanski jedrenjak nije bio osiguran, međutim, kako je parobrod *Galeb* bio osiguran i za štetu koju napravi trećim licima, odlučeno je da se pristupi vađenju *Elbasana*. Radovima je rukovodio kapetan Ivo Vušković, a potonuli jedrenjak je, s dubine od 28 metara, 8. srpnja podigla ploveća dizalica *Jadranskih brodogradilišta* i prenijela u splitski škver na popravak.⁹⁸

17. Obiteljska tragedija u Kaštelanskom zaljevu

Izlet obitelji Klemenčić do otočića Barbarinca u Kaštelanskom zaljevu, u subotu 7. kolovoza 1937., završio je tragedijom u kojoj su stradali Josip Klemenčić (63), umirovljeni činovnik Poštanske štedionice i njegova žena Berta (62).

Oni su jučer poslije podne u društvu svog sina Augusta, zubara u Splitu, njegove žene i djece, te jedne kćerke i dviju Bečanka pošli iz Spinuta na otočić Barbarinac. Oko 4.30 vraćali su se prema Spinutu. Nastradali supružnici nalazili su se

u jednoj barci koju je vukao motorni čamac u kojem su bili njihov sin sa ostalima. U jednom momentu, kada su bili na pola puta, zahvatio ih je nagli olujni vjetar, te se barka sa supružnicima počela puniti morem da bi se zatim naglo izvrnula. August Klemenčić skupa sa sestrom i sinčićem skočio je u more da spasi roditelje. Barka se je već bila udaljila i oni su svoje roditelje držali na rukama ali već potpuno modre i bez daha života. Kasnije su ih prenijeli u čamac i pokušali umjetnim disanjem povratiti život, ali sve uzalud. Vjeruje se, da je obojicu uslijed straha udarila kap.⁹⁹

Ova teška nesreća duboko se dojmila građanstva. Josip Klemenčić bio je u Splitu poznat jer je obnašao čast potpredsjednika društva *Spinut* i značajno je doprinio uređenju tog predjela. On i supruga sahranjeni su na groblju Lovrinac 9. kolovoza. *Jučer poslije podne smrtni ostanci supruga Klemenčić bili su sprovedeni uz učestvovanje velikog broja građanstva. Sve ulice kojima je sproved prošao bile su pune svijeta koji je s tugom u oku pratio posljednji ispraćaj čestitih i dobrih supruga.¹⁰⁰*

18. Nesreća šoltanskog jedrenjaka

Nakon popravka i obnove u brodogradilištu u Betini, jedrenjak *Sveti Ante*, vlasnika Petra i Vicka Vidana iz Stomorske na otoku Šolti, bio je usidren u splitskoj luci. Na brodu je bio jedino Rudolf Koludrović (16) koji je čuvao jedrenjak, dok su braća Vidan bila na Šolti.

Nevrijeme koje je vladalo na splitskom području nekoliko dana, pojačalo se tijekom popodneva 22. studenog 1938. Valovi su sa sidrišta otrgli usidreni brod, bacili ga na obalu nedaleko crkve sv. Frane i potpuno razlupali. Mornar Koludrović spasio se skokom u more.

U izvještaju o ovoj nesreći novinar *Jadranskog dnevnika* napisao je: *Kao da nesreća stalno prati braću Vidan. Jedino što su uspjeli spasiti je brodski motor i ništa više. Sve ostale dijelove jedrenjaka rastavili su i ti dijelovi se mogu upotrebiti samo kao gorivo. U jedrenjaku „Sveti Ante“ njima je bio čitav imetak. Da bi nesreća bila još teža, braća Vidan su jedrenjak prodali i baš sutradan, nakon njegove katastrofe, kupac je imao preuzeti i platiti njihov jedrenjak. Ali ovo nije prvi put da su nastradali. Oni su do sada pretrpjeli još dvije nesreće. Prvi put stradali su sa motornim jedrenjakom „Emma“, a potom u poznatom nesretnom slučaju jedrenjaka „Sv. Nikola“ koji je nastradao u Sredozemnom moru kod Malte. Oni su ovim nesrećama potpuno uništeni. Oba brata imaju mnogobrojnu obitelj, a sada*

*su spali na prosjački štap. Apeliramo na ljude dobrog srca, da ih u ovoj njihovoj nevolji pomognu.*¹⁰¹

19. Havarija parobroda „Sveti Duje“

Nakon što je u Dugom Ratu ukrcao 5500 tona cijanamida i 200 tona feromangana, parobrod *Sveti Duje*, vlasništvo poduzeća Marina Ferića iz Splita, doplovio je u Sv. Kajo u Kaštelanskom zaljevu, gdje se opskrbio ugljenom, te je predvečer 10. kolovoza 1939. zaplovio prema Rotterdamu. Kada je prolazio pored svjetionika Šila, zbog kvara na kormilu, udario je o podvodnu hrid. Kapetan broda Ivo Antunović, nakon popravka kormila, nastavio je plovidbu, pretpostavljajući da brod nije oštećen. Međutim, hrid je proparala čelični trup i more je počelo prodirati u brodsko skladište. Kako bi spasio i brod i teret, kapetan je brod nasukao na pješčanu obalu kraj poljudskog rta. O nesreći su obaviješteni vlasnik, Lučka kapetanija u Splitu, a telegrafski je zatražena pomoć od brodarskog društva iz Trsta specijaliziranog sa spašavanje brodova.

Kako bi se spriječila eksplozija, pristupilo se hitnom iskrcavanju cijanamida te ispumpavanju mora. Noću oko dva sata stigao je brod za spašavanje *Gladiator*, pa su poduzete sve potrebne radnje za spašavanje broda i tereta. Tijekom cijelog idućeg dana na maone je iskrcavan teret, ispumpavano more, a ronionci su utvrdili da je oštećen samo dio pramca. Nadalje, utvrđeno je kako nema plinova te ne prijeti opasnost od eksplozije.

Radovi na spašavanju parobroda *Sveti Duje* trajali su do 15. kolovoza. Ronionci su zatvorili rupu na pramcu, brod je otegljen u Sv. Kajo gdje je iskrcan ugljen, a potom i na popravak u splitsko brodogradilište.

Uz ovu havariju vezana je zanimljiva novinska bilješka: *Mornari su nalog zapovjednika da se brod nasuka izveli vrlo vješto i bez ikakvog straha tako da uopće nitko od posade nije ni najmanje strahovao za svoj život a niti je tko povikao „U pomoć, tonemo!“*¹⁰²

20. Nezgoda šoltanskog jedrenjaka

Tijekom iskrcavanja tereta eternita u splitskoj luci, 18. srpnja 1940. godine, šoltanski motorni jedrenjak *Vardar* naglo se nagnuo i potonuo. Istragom je utvrđeno da je do nezgode došlo jer lučki radnici nisu poslušali vlasnika i kapetana broda Duju Purtića, te su teret iskrcavali samo s jedne strane broda. Kapetan Purtić, strojar Nikola Cecić i mornar Petar Cecić, koji su za vrijeme

iskrcaja na brodu spavali, jedva su spašeni. Nikola Cević je nakon pružene prve pomoći zadržan u bolnici. *Pravo je čudo da nije bilo ljudskih žrtava, jedino je zaglavio pas čuvar Tiho, koji je u času nesreće bio na brodu privezan.*

Dizalica *Jadranskih brodogradilišta* iz Splita podigla je 29. srpnja potonuli jedrenjak. Utvrđena su oštećenja na boku broda, uništen je brodski motor te polomljena oba jarbola. Šteta na brodu i teretu procijenjena je na 100.000 dinara. Izdaci za spašavanje broda iznosili su 14.000 dinara. Ni brod ni teret nisu bili osigurani.¹⁰³

BILJEŠKE

- ¹ Oliver Fijo: *Splitsko brodarstvo u razdoblju od 1800. do 1940. godine*. Zbornik Društva inženjera i tehničara u Splitu. Split 1958., 140.
- ² Isto.
- ³ *Parobrodi u okolici Splita*. Naše jedinstvo, Split 23. VI. 1914., 1.
- ⁴ Isto kao pod 1.
- ⁵ Isto kao pod 3.
- ⁶ *Parobrod „Šubić“*. Naše jedinstvo, Split 9. IV. 1915., 2.
- ⁷ Isto kao pod 1.
- ⁸ Isto kao pod 3.
- ⁹ *Parobrod kaštelanski*. Naše jedinstvo, Split 19. I. 1916., 2.
- ¹⁰ *Krštenje nove lađe „Kaštela“*. Novo doba, Split 12. V. 1925., 4.
- ¹¹ Đorđe Ličina: *Hrvatska – 100 katastrofa u 100 godina*. Zagreb 2014.
- ¹² *Spasavanje ljudi i brodova na moru*. Novosti, Zagreb 1920.
- ¹³ *Prijedlog za osnivanje udruženja za spasavanje brodolomaca*. Jadranski pomorac, Split 1. I. 1926., 2-3.
- ¹⁴ Ljubo Marin: *Spasavanje brodova na jadranskoj obali*. Zbornik Društva inženjera i tehničara u Splitu. Split 1958., 165.
- ¹⁵ *Silna oluja. Sinoć naši težaci*. Narod, Split 31. I. 1890., 6.
- ¹⁶ *Utopljeni*. Željeznica, Split 5. VI. 1901., 3.
- ¹⁷ *Utopila se dva mladića*. Jedinstvo, Split 13. I. 1905., 2.
- ¹⁸ *Grozna nesreća na moru*. Velebit, Split 10. VIII. 1908., 2-3.
- ¹⁹ *Nasukao se parobrod*. Naše jedinstvo, Split 7. X. 1909., 2.
Talijanski parobrod „Malfeta“. Naše jedinstvo, Split 9. X. 1909., 2.
Kako se nasukao parobrod „Malfetta“. Naše jedinstvo, Split 12. X. 1909., 2.
- ²⁰ *Utopio se je...* Pučka sloboda, Split 5. I. 1910., 3.
- ²¹ *Utopili se*. Naše jedinstvo, Split 19. XI. 1910., 3.
Potopili se. Pučka sloboda, Split 30. XI. 1910., 3.
- ²² *Nesreća na moru*. Novo doba, Split 19. X. 1918., 3.
- ²³ *Nesreća na moru*. Novo doba, Split 7. II. 1920., 3.
Potopili se. Jadran, Split 8. II. 1920., 3.

- O nesreći na moru.* Novo doba, Split 10. II. 1920., 3.
Žrtve nesreće na moru. Novo doba, Split 10. II. 1920., 3.
Potopili se. Jadran, Split 10. II. 1920., 3.
Nesreća na moru. Novo doba, Split 20. X. 1921., 3.
Nadena lješina – utvrđuje se identitet utopljenika. Narod, Split 8. I. 1924., 3.
Jedan nesretni slučaj na moru. Novo doba, Split 14. II. 1924., 3.
Kako je potonuo parobrod „S. Rocco“? Jadranska pošta, Split 28. I. 1926., 3.
O brodolomu talijanskog parobroda „San Rocco“. Novo doba, Split 29. I. 1926., 5.
Sablasna lađa kod Visa. Novo doba, Split 19. II. 1926., 3.
Prekjučer kod Vrboske potopljene dvije jedrenjače. Novo doba, Split 13. III. 1926., 4.
Potopljene jedrenjače kod Jelse. Novo doba, Split 14. III. 1926., 5.
O teškoj nesreći na moru. Novo doba, Split 18. VI. 1926., 4.
Nesreća na moru. Jadran, Split 19. XI. 1927., 4.
Nesreća na moru. Jadran, Split 29. XI. 1927., 5.
Utopljenici s leuta „Sokol“. Jadranska pošta, Split 19. XI. 1927., 6.
Brodolom kod viškog svjetionika. Novo doba, Split 17. X. 1931., 5.
Nesreća splitske ribarske lađe. Jadranska pošta, Split 29. IX. 1932., 4.
Nezgoda vlasnika lađe. Novo doba, Split 29. IX. 1932., 6.
Smrt bečkog slikara. Jadranska pošta, Split 20. I. 1933., 5.
Tragična smrt mladog turista. Novo doba, Split 19. I. 1933., 6.
Poslije jučerašnje nesreće na moru. Novo doba, Split 20. I. 1933., 5.
Pučanstvo Milne za udovu njemačkog slikara Willy-a Kaphengsta. Jadranska pošta, Split 27. I. 1933., 4.
Strašna tragedija na moru kod otoka Visa. Jadranski dnevnik, Split 9. II. 1935., 2.
Nakon brodoloma kod otoka Visa. Jadranski dnevnik, Split 11. II. 1935., 4.
Nasukao se talijanski motorni brod na Mrduju. Novo doba, Split 21. X. 1936., 3.
Kako se nasukao talijanski veliki motorni brod na Mrduju. Novo doba, Split 22. X. 1936., 6.
Talijanski motorni brod „Birmania“ nasukao se na Mrduju. Jadranski dnevnik, Split 21. X. 1936., 6.
Pet miliona dinara štete na „Birmaniji“. Jadranski dnevnik, Split 22. X. 1936., 6.
Talijanski veliki brod na Mrduju. Novo doba, Split 23. X. 1936., 6.
„Birmania“ je jučer povučena sa Mrduje. Novo doba, Split 27. X. 1936., 3.
Jučer u 2.30 sati „Birmania“ je porinuta u more. Jadranski dnevnik, Split 27. X. 1936., 6.
„Birmania“ na klisurama otočića Mrduje. Novo doba, Split 24. X. 1936., 4.
Radovi na spasavanju „Birmanie“. Novo doba, Split 26. X. 1936., 6.
„Birmania“ će danas biti porinuta u more. Jadranski dnevnik, Split 26. X. 1936., 6.
Teška nesreća na moru. Novo doba, Split 31. VIII. 1938., 6.
Grozna smrt dvojice ribara. Jadranski dnevnik, Split 31. VIII. 1938., 5.
Pronađeno tijelo pomorca Nina Dragičevića. Jadranski dnevnik, Split 2. IX. 1938., 5.
Potonuo grčki teretni parobrod „Vasilios I.“ Novo doba, Split 20. III. 1939., 5.
Kako je potonuo brod „Vasilios“? Novo doba, 20. III. 1939., 6.
Grčki parobrod „Vasilios“ potonuo kraj Visa. Split 20. III. 1939., 5.
Nasukao se talijanski parobrod „Polinia“. Hrvatski glasnik, Split 16. VIII. 1939., 3.

- Nasukao se talijanski parobrod.* Novo doba, Split 16. VIII. 1939., 6.
Talijanski parobrod „Polinia“ prilično je oštećen. Hrvatski glasnik, Split 17. VIII. 1939., 5.
Nastavlja se spasavanje parobroda „Polinie“. Hrvatski glasnik, Split 17. VIII. 1939., 6.
„Polinia“ odvučena u Vinišće. Hrvatski glasnik, Split 22. VIII. 1939., 6.
„Polinia“ dovučena u brodogradilište. Hrvatski glasnik, Split 24. VIII. 1939., 6.
- 45 *Nesreća na moru.* Narod, Split 18. XI. 1890., 3.
Pišu nam iz Omiša dne 15. studenoga. Narodni list, Zadar 19. XI. 1890., 3.
- 46 *O groznoj nesreći.* Narodni list, Zadar 22. XI. 1890., 3.
47 *Utopljenici.* Smotra Dalmatinska, Zadar 20. XII. 1890., 3.
48 *Primamo iz Supetra na Braču.* Narodni list, Zadar 29. XI. 1890., 3.
- 49 *Dne 19 prošlog mjeseca...* Pučki list, Split 2. V. 1901., 79.
Pišu iz Igrana. Narodni list, Zadar 1. V. 1901., 3.
- 50 *Nesreća na moru.* Jedinstvo, Split 30. VIII. 1913., 3.
Nesreća na moru. Pučke novine, Split 11. IX. 1913., 3.
Utopili se. Sloboda, Split 30. VIII. 1913., 3.
- 51 *O brodolomu kod Omiša.* Novo doba, Split 17. III. 1926., 5.
Utopljenici iz Rogoznice kod Omiša. Jadranska pošta, Split 18. III. 1926., 3.
Velika nesreća na moru. Jadran, Split 18. III. 1926., 5.
- 52 *Teška nesreća na moru kod Gradca.* Novo doba, Split 25. VII. 1932., 5.
Strahovita nesreća kod Gradca. Jadranska pošta, Split 26. VII. 1932., 4.
Pronađen leš utopljenika Mrčića. Novo doba, Split 29. VII. 1932., 5.
Pronađeno tijelo blp. Andrije Mrčića. Jadranska pošta, Split 29. VII. 1932., 4.
- 53 *Nesreća na moru.* Novo doba, Split 19. XII. 1935., 6.
Potopila se lađa krcata drvom kod Marine. Jadranski dnevnik, Split 19. XII. 1935., 6.
- 54 *Nestao jedrenjak „Hrvatska“ sa posadom.* Novo doba, Split 11. IV. 1938., 3.
Sudbina jedrenjaka „Hrvatska“ i njegove posade još nije poznata. Jadranski dnevnik, Split 11. IV. 1938., 5.
- 55 *Nema nikakvog traga jedrenjaku „Hrvatska“ i posadi.* Jadranski dnevnik, Split 12. IV. 1938., 5.
- 56 *Pronađen jedrenjak „Hrvatska“.* Jadranski dnevnik, Split 3. V. 1938., 5.
- 57 *Jedrenjak „Hrvatska“ nije pronađen.* Jadranski dnevnik, Split 10. V. 1938., 6.
- 58 *Pronađen nestali jedrenjak „Hrvatska“.* Novo doba, Split 16. V. 1938., 6.
Jedrenjak „Hrvatska“ napokon pronađen. Jadranski dnevnik, Split 16. V. 1938., 5.
- 59 *Jedrenjak „Hrvatska“ je skoro potpuno uništen.* Jadranski dnevnik, Split 9. VI. 1938., 6.
Jedrenjaci „Hrvatska“ i „Mali Frane“ izvučeni iz morske dubine. Novo doba, Split 8. VI. 1938., 6.
- 60 *U jakom ciklonu nastradala četiri jedrenjaka.* Jadranski dnevnik, Split 9. IV. 1938., 5.
- 61 *Jedrenjaci „Hrvatska“ i „Mali Frane“ izvučeni iz mora.* Jadranski dnevnik, Split 8. VI. 1938., 8.
Jedrenjaci „Hrvatska“ i „Mali Frane“ izvučeni iz morske dubine. Novo doba, Split 9. VI. 1938., 5.
- 62 *Pri brodolomu utopio se čovjek kod Rogoznice.* Novo doba, Split 5. VIII. 1940., 6.
- 63 *Pomorski godišnjak.* Godišta 1926. – 1939.

- ⁶⁴ *Nesreća na moru*. Narod, Split 4. II. 1885., 2-3.
Cadoveri... Narod, Split 21. II. 1885., 3.
- ⁶⁵ *Nesreća*. Narod, Split 25. X. 1888., 3.
- ⁶⁶ *Nesreća na parobrodu*. Naše jedinstvo, Split 20. VII. 1918., 3.
Eksplzija na „Tiszi“. Naše jedinstvo, Split 22. VII. 1918., 3.
- ⁶⁷ *Teška nesreća na moru*. Novo doba, Split 23. XI. 1918., 3.
- ⁶⁸ *Sprovod žrtava na parobrodu*. Novo doba, Split 25. XI. 1918., 2.
- ⁶⁹ *Žrtve s parobroda „B. Kemeny“*. Novo doba, Split 25. XI. 1918., 2.
- ⁷⁰ Duško Kečkemet: *Splitsko groblje Sustipan*. Split 1994., 62.
- ⁷¹ *Veliki požar u luci*. Novo doba, Split 20. II. 1922., 2-3.
Požar u luci. Jadran, Split 22. II. 1922., 3.
Nesreća na moru. Život, Split 20. II. 1922., 2.
- ⁷² *Nesreća u Kaštelanskom zaljevu*. Novo doba, Split 13. VI. 1923., 3.
- ⁷³ *Velika nesreća na moru u Kaštelanskom zaljevu*. Novo doba, Split 21. IV. 1925., 5.
- ⁷⁴ *Jučerašnja nesreća na moru*. Hrvatska sloga, Split 21. IV. 1925., 4.
Velika nesreća na moru. Jadran, Split 23. IV. 1925., 7.
Epilog lanjske teške nesreće u Kaštelanskom zaljevu. Novo doba, Split 25. III. 1926., 5.
- ⁷⁵ *Ponovo nesreća u Kaštelanskom zaljevu*. Novo doba, Split 2. VIII. 1925., 6.
Nesreća u Kaštelanskom zaljevu. Hrvatska sloga, Split 1. VII. 1925., 3.
- ⁷⁶ *U bjesnilu vjetra*. Novo doba, Split 7. III. 1926., 5.
- ⁷⁷ *Parobrod „Zeno“ pošao na popravak*. Novo doba, Split 29. IV. 1926., 5.
- ⁷⁸ *Poslije prekučerašnjeg nevremena*. Novo doba, Split 9. III. 1926., 5.
- ⁷⁹ *Spašeni brodolomci s bracerne „Ime Isusovo“*. Jadranska pošta, Split 9. III. 1926., 3.
- ⁸⁰ *U bjesnilu vjetra*. Novo doba, Split 7. III. 1926., 5.
- ⁸¹ *Uragan u Splitu i okolici*. Jadran, Split 11. III. 1926., 7.
Olujno nevrijeme. Jadranska pošta, Split 8. III. 1926., 3.
Poslije prekučerašnjeg nevremena. Novo doba, Split 9. III. 1926., 5.
- ⁸² *Nezgoda kutera „Sv. Josip“ u Kaštelanskom zaljevu*. Jadranska pošta, Split 9. III. 1926., 3.
- ⁸³ *U bijesu vjetra*. Novo doba, Split 7. III. 1926., 5.
Šteta na motornom čamcu „Juga“. Jadranska pošta, Split 9. III. 1926., 3.
- ⁸⁴ *Katastrofa na doku „Marjan“*. Novo doba, Split 21. III. 1926., 5.
Nezgoda na doku „Marjan“. Jadranska pošta, Split 20. III. 1926., 3.
- ⁸⁵ *Spasavanje postradalog parobroda na doku „Marjan“*. Novo doba, Split 27. III. 1926., 4.
Spasavanje parobroda „Rodi“ i doka „Marjan“. Jadranska pošta, Split 29. III. 1926., 3.
- ⁸⁶ *Radnje oko spasavanja parobroda „Rodi“ privode se kraju*. Novo doba, Split 11. V. 1926., 4.
Spašen Matijevićev dok. Novo doba, Split 2. VI. 1926., 5.
Spasavanje prevrnutog parobroda „Rodi“ u doku Matijevića. Jadranska pošta, Split 11. V. 1926., 3.
- ⁸⁷ Pomorski godišnjak za 1922. godinu. Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, 1926.
- ⁸⁸ *Spasavanje postradalog parobroda*. Jadranska pošta, Split 29. III. 1926., 3.
- ⁸⁹ *Krađa u Poljudskoj luci*. Jadranska pošta, Split 13. II. 1928., 3.
- ⁹⁰ *Napušteni parobrod u Poljudu*. Jadranska pošta, Split 7. V. 1928., 4.
Vjetar odnio parobrod „Rodi“. Jadranska pošta, Split 9. VII. 1928., 3.

- ⁹¹ *Tučnjava kao posljedica prodaje „Rodia“*. Jadranski dnevnik, Split 15. III. 1935., 7.
- Pronađen je „otok ljubavi“*. Jadranska pošta, Split 13. VII. 1928., 3.
- ⁹² *Noćas je talijanski trabakul „Santa Anna“ udario o sustipsanske grebene*. Novo doba, Split 20. VI. 1928., 5.
- Potonuo jedrenjak „Sv. Ana“*. Jadranska pošta, Split 21. VI. 1928., 3.
- ⁹³ *Velika nesreća na moru*. Jadranska pošta, Split 2. V. 1932., 2.
- Teška nesreća u Sjevernoj luci*. Novo doba, Split 2. V. 1932., 6.
- Nađen leš utopljenika Janeza Škrinjara*. Novo doba, Split 20. V. 1932., 6.
- Nađen leš drugog utopljenika*. Novo doba, Split 28. V. 1932., 6.
- Pronađen leš i trećeg utopljenika*. Novo doba, Split 30. V. 1932., 5.
- ⁹⁴ *Strahovita eksplozija motora na financijskom brodu „Kraljević Marko“*. Jadranski dnevnik, Split 11. VII. 1934., 6.
- Teška nesreća na financijskom brodu „Kraljević Marko“*. Novo doba, Split 11. VII. 1934., 6.
- Žrtva eksplozije u luci*. Novo doba, Split 13. VII. 1934., 6.
- Druga žrtva eksplozije u luci*. Novo doba, Split 14. VII. 1934., 7.
- Treća žrtva eksplozije na motoru „Kraljević Marko“*. Novo doba, Split 23. VII. 1934., 6.
- ⁹⁵ *Teška nesreća u Kaštelanskom zaljevu*. Novo doba, Split 3. I. 1935., 6.
- Strašna tragedija na moru kod Slatina*. Jadranski dnevnik, Split 3. I. 1935., 6.
- ⁹⁶ *Teška nesreća ispred lukobrana*. Jadranski dnevnik Split 18. XI. 1935., 17.
- Potopio se jedrenjak „Gospe od Karmela“*. Novo doba, Split 18. XI. 1935., 1.
- ⁹⁷ *Potopljenje albanskog jedrenjaka kod Poljuda*. Novo doba, Split 6. VII. 1937., 6.
- Sudar parobroda „Galeb“ s albanskim jedrenjakom „Elbasan“*. Jadranski dnevnik, Split 6. VII. 1937., 6.
- ⁹⁸ *Danas je počelo izvlačenje albanskog jedrenjaka*. Jadranski dnevnik, Split 8. VIII. 1937., 5.
- „Elbasan“ izvučen*. Novo doba, Split 9. VII. 1937., 6.
- ⁹⁹ *Teška nesreća u sjevernoj luci Splitsa*. Jadranski dnevnik, Split 9. VIII. 1937., 5.
- ¹⁰⁰ *Sprovod utopljenika supruga Klemenčić*. Novo doba, Split 10. VIII. 1937., 5.
- ¹⁰¹ *Orkan bacio brod na splitsku obalu*. Novo doba, Split 23. XI. 1938., 5.
- Neurijeme razbilo jedrenjak „Antun“ o splitsku obalu*. Jadranski dnevnik, Split 23. XI. 1938., 6.
- Pomorci koje stalno prati nesreća na moru*. Jadranski dnevnik, Split 30. XI. 1938., 6.
- ¹⁰² *„Sveti Duje“ se nasukao*. Novo doba, Split 11. VIII. 1939., 6.
- Nasukao se parobrod „Sv. Duje“*. Hrvatski glasnik, Split 11. VIII. 1939., 2.
- Rad na spasavanju parobroda „Sv. Duje“*. Hrvatski glasnik, Split 12. VIII. 1939., 6.
- Radovi na spasavanju s/s „Svetog Duje“*. Novo doba, Split 14. VIII. 1939., 6.
- Spasavanje s/s „Sv. Duje“*. Novo doba, Split 15. VIII. 1939., 6.
- Radovi na spasavanju „Sv. Duje“*. Hrvatski glasnik, Split 15. VIII. 1939., 7.
- ¹⁰³ *Prevrnula se dva jedrenjaka*. Hrvatski glasnik, Split 18. VII. 1940., 5.
- Jedrenjak „Vardar“ prevrnuo se u luci*. Novo doba, Split 18. VII. 1940., 4.
- Spasavanje motornog jedrenjaka „Vardar“*. Novo doba, Split 29. VII. 1940., 7.
- Jedrenjak „Vardar“ izvučen iz mora*. Hrvatski glasnik, Split 29. VII. 1940., 8.

MARITIME ACCIDENTS IN CENTRAL DALMATIA
FROM THE LATE 19TH CENTURY TO 1940.

Summary

Intense maritime traffic had been generated for centuries along the Central Dalmatian coast (the region that stretches from Cape Planka and as far as the delta of the river Neretva), since there was a significant lack of safe roads on the mainland and land transportation per se was practically non-existent. A significant number of maritime accidents were a direct result of intense maritime traffic in the period between the late 19th century and the early 1940's. These accidents were also recorded by the local press. There were many reasons behind the accidents: breaches of regulations, overloading of cargo and passenger ships and, finally, employing incompetent members of the crew, who, in turn, failed to respond to weather conditions and act accordingly. Salvage services were not offered at the time although there were several attempts at their establishment. None, however, was successful.