

POMORSKE HAVARIJE ISTOČNOG DIJELA OTOKA HVARA NAKON DRUGOG SVJETSKOG RATA

U članku se navode i opisuju istaknute pomorske havarije koje su se dogodile u akvatoriju istočnog dijela otoka Hvara nakon Drugog svjetskog rata.

Ključne riječi: pomorske havarije, brodolomi, istočni dio otoka Hvara, Sućuraj, Bogomolje, Gdinj, Mlaska, Lađena, Bristova.

*Ploviti se mora, živjeti se ne mora*¹, stara je latinska izreka koja najbolje opisuje čovjekovu potrebu za plovidbom, kao i opasnost koju plovidba donosi. Slavni talijanski putopisac Alberto Fortis već u 18. st. primjećuje da morsko dno istočnog dijela Hvara vrvi starim novcem i amforama, što ukazuje na pomorske aktivnosti (kao i na havarije) još u antičko doba². U novije vrijeme napretkom tehnologije opasnost plovidbe je bitno smanjena, ali ne i eliminirana, ponajviše radi ljudskog faktora i same prirode mora. U ovom radu su obrađene istaknute pomorske havarije na prostoru istočnog dijela Hvara od 1945. god. do danas. Za izvor podataka zaslužna je arhiva lučke ispostave Sućuraj, koja je prepuna dokumenata interesantnih samo vlasnicima plovila i osiguravajućim kućama, dok su za ovaj rad odabrane samo najzanimljivije havarije³.

Pomorska havarija broda „Ivan“ (12. 5. 1949.)⁴

Gdinjanin Petar Srzentić zajedno s još četiri sumještanina krenuo je u jutarnjim satima vlastitim brodom „Ivan“ iz Gdinjske uvale Rapak prema uvali Duboka (Kozja). Namjera mješтана bila je tijekom dana pobrati sijeno za stoku

¹ Lat. *navigare necesse est, vivere non est necesse*.

² Alberto Fortis, *Put po Dalmaciji*, Globus Zagreb, 1984., 254.

³ Havarije ne bi bilo moguće pobrati bez velike susretljivosti dugogodišnjeg voditelja lučke ispostave Sućuraj, kapetana Vice Franičevića.

⁴ Lučka kapetanija Split - ispostava Sućuraj, očevidnik pomorskih nezgoda 1949., broj spisa 80/49.

u uvali Duboka, ukrcati ga na brod i vratiti u uvalu Rapak. Plovidba od 5,5 nautičkih milja (u daljem tekstu n.m., 1 n.m. = 1852 m) između dvije uvale je prošla mirno. Nakon sidrenja u uvali Duboka posada je cijeli dan brala sijeno te ga u predvečerje nakrcala na brod. Na putu nazad, u blizini uvale Lađena (Pelinovik), dignuo se iznenadni orkanski južni vjetar koji je uz pomoć velikih valova prevrnuo brod (sl. 1.). Današnji mještani Gdinja vjeruju da je prekomjerna težina tereta (u zapisniku lučke kapetanije se navodi 1 tona sijena) glavni uzrok brzog prevrtanja i potonuća broda. Nitko od pet mještana nije preživio ovu veliku havariju. Nastradali su redom mještani Gdinja: kapetan Petar Srzentić (1879.-1949.) i Ive Srzentić (1904.-1949.) iz zaselka Nova crkva, Živko Tomeić (1933.-1949.) iz zaselka Stara crkva, Emerik (Rinko) Bonković (1898.-1949.) i njegova žena Oliva Bonković (1900.-1949.) iz zaselka Bonkovići. Prvog dana havarije su pronađeni Ive Srzentić, Emerik i Oliva Bonković, kapetan Srzentić pronađen je 8 dana nakon njih, dok je Živko Tomeić pronađen tek 15 dana kasnije.



Slika 1. Havarija broda „Ivan“

Izveštaj lučke kapetanije ne donosi nikakve dodatne informacije o havariji izuzev procjene o šteti potopljenog broda (2000 dinara) i tereta na njemu (2500 dinara).⁵ Uzrok nepotpunog izvještaja najvjerojatnije leži u tada još uvijek nedovoljno organiziranoj lučkoj ispostavi Sućuraj, što je i razumljivo nakon netom završenog i razornog Drugog svjetskog rata. Dodatne informacije o ovoj, u javnosti nepoznatoj nesreći, prepričali su sami mještani Gdinja i Bogomolja, čiji se stariji mještani i danas živo sjećaju tog kobnog proljetnog dana 1949. godine.⁶

⁵ Neobično je da ovu veliku havariju nije spomenuo ni Grga Novak u svom *Pomorskom zborniku iz 1962. god.* gdje u tabelarnom dijelu spominje dvije nesreće u razdoblju 1942.-1962. god. na području istočnog Hvara - broda „Jakljana“ iz 1958. god. i broda „Vlačice“ iz 1961. god., obje bez ljudskih žrtava.

⁶ Događaj je rekonstruiran uz veliku pomoć prof. Nikše Vujnovića, zahvaljujući njegovim po-

Neobičan sudar na moru (6. 8. 1951.)⁷

Nesvakidašnji slučaj na moru dogodio se jedne ljetne noći sredinom prošlog stoljeća. Brod „Matija Ivanić“ vraćao se iz Jelse u Sućuraj, dok je istovremeno brod „Partizan“ isplovljavao iz Sućurja prema sjevernoj strani otoka. Prizor plovidbe dvaju brodova ne bi bio posebno neobičan da oba broda nisu plovila po mrklom mraku i bez pozicijskih svjetala. Ne vidjevši se u noći, na jednu n.m. sjeverno od Sućurja, brod „Partizan“ udario je u lijevi pramčani bok „Matije Ivanića“, nanijevši mu značajnu štetu (6.000 dinara). Ljudskih žrtava ni ozbiljnih ozljeda na sreću nije bilo. Slučaj postaje još zanimljiviji na sudu. Naime, obje strane su kažnjene, jer se nisu pridržavale čl. 7. toč. 2. *Pravilnika za izbjegavanje sudara na moru*. Oba broda nisu posjedovala propisana svjetla, ali su htjeli umanjiti krivnju navodom, da su od lučke uprave više puta tražili da ih obskrbi sa fenjerima, navodno bez uspjeha. Lučka kapetanija Hvar se odlučuje da postocima raspodijeli krivnju za nesreću. Tako je procijenjeno da je za sudar na moru kapetan broda „Matija Ivanić“ kriv 35%, te mu je određena novčana kazna u visini od 300 dinara, dok je kapetan broda „Partizan“ kriv 45% (dodano mu je u optužnicu da nije ni na jednoj svjećarnici upalio fenjer), te je kažnjen sa 500 dinara. Osim kapetana kažnjen je i *kapo* „Partizana“ na kojeg je pala krivnja od preostalih 20%. Kažnjen je novčanom kaznom od 500 dinara, pošto nije bio stručan za rukovođenje strojem, čime je prekršio članak 5. i 8. *Pravilnika o određivanju poslova na brodovima trgovačke mornarice*.

znanstvima sa stanovnicima Bogomolja i Gdinja (Nedjeljko Visković, Dimitar Radovanić...). Razgovori s mještanima su vođeni tijekom studenog 2017. god.

⁷ Lučka kapetanija Hvar br. 696-51, rješenje br. 2974/51, predmet: M/b „Matija Ivanić“ / M/b „Partizan“ I.p. Dubrovnik, rukovoditelj Lučke kapetanije u Hvaru (kap. Leonidas Novak), kao nadležni prvostepeni lučki organ u smislu čl. 161 toč. a) osnovnog zakona o prekršajima, rješenje i presuda dana 15. prosinca 1951. god. - Arhiv Lučke kapetanije Split, ispostava u Sućurju na Hvaru, fascikla pod numeracijom 1951. god.

Pomorska havarija broda „Jakljan“ (15. 10. 1958.)⁸

Teretni brod „Jakljan“⁹ krenuo je iz Supetra (via Vrboska), s teretom od 100 tona cementa i 3 tone ljekovitog bilja, prema Dubrovniku. Uvjeti za plovidbu bili su izvrsni. Brod se kretao brzinom od 9 čvorova (16 km/h) ploveći prema istoku, držeći udaljenost od oko 150 metara od sjeverne obale otoka Hvara. Kada je prošao izbočeni rt Bad¹⁰ (sl. 2.), rutinska se plovidba pretvorila u katastrofu. Neposredno nakon prolaska rta, brod je skrenuo udesno prema obali, te je blago dotaknuo morsko dno na pličini Brigovi. Želeći izbjeći nasukavanje, brod je velikom snagom krenuo unatrag, uslijed čega je naletio na podvodni greben. Preskočivši greben, trupac se broda oštetio i havarija je bila neizbježna. Brod se laganom snagom dovukao 300-tinjak metara južno od mjesta udara do uvale Dupca (Dubac), gdje je „legao“ na pličinu i gotovo cijeli potonuo na dno. Ljudskih žrtava nije bilo, dok je procijenjena šteta od oko 1.500.000 dinara. „Brodospas“ Split je poslao dva broda s ekipama ronilaca, koji su ustanovili da je brod u jako lošem stanju. *Kobilica* (glavni uzdužni element brodskog trupa), *karoca* (vrh krme) te nekoliko *madijera* (daske koje čine oplatu broda) bile su potpuno smrskane, a postojao je i velik otvor na pramcu broda. Dizalica „Veli Jože“ 19. 10. 1958. g. odvukla je brod na remont u brodogradilište u Sumartinu.

U zapisniku, nakon razgovora nadležnih organa s članovima posade, ostaje mnoštvo nepoznanica. Nije utvrđen razlog zašto je brod u savršenim plovnim uvjetima vozio na udaljenosti od samo 100 do 200 metara od obale Hvara, zašto je skrenuo naglo udesno prema obali, zašto kormilo nije reagiralo na manevriranje ulijevo... (napomena zapisnika: nije moguće da je brod nakon udara u podvodni greben mogao stići do 300 metara udaljene uvale Dubca bez mogućnosti upravljanja kormilom). Na teret kapetanu također se stavlja nedovoljno poznavanje dubine mora na mjestu havarije s obzirom na to da na brodu (koji je imao gaz

⁸ Lučka kapetanija Hvar br. 2-838/4-58, rješenje br. 184/2-58, predmet: M/b „Jakljan“ 1.p. Dubrovnik, rukovoditelj Lučke kapetanije u Hvaru (kap. Leonidas Novak), kao nadležni prvostepeni lučki organ u smislu čl.161 toč. a) osnovnog zakona o prekršajima, rješenje i presuda dana 11. studenog 1958. god. - Arhiv Lučke kapetanije Split, ispostava u Sućurju na Hvaru, fascikla pod numeracijom 1958. god.

⁹ Drvena motorna brodica s kabinama (ribarski/teretni brod), unutarnji motor, bruto tonaža preko 73 t, 5 članova posade, brod je bio u vlasništvu ribarskog poduzeća „Jakljan“ iz Dubrovnika.

¹⁰ Rt Bad se nalazi kraj uvale Mlaska, 4 km SZ od Sućurja. Područje oko rta Bad je očito oduvijek bilo pogubno za mnoge brodove, bilo u prošlosti (u uvali Mlaska su pronađeni mnogi predmeti iz antičkog doba, dio njih je izložen su u ugostiteljskom objektu u istoimenom kampu u uvali) ili sadašnjosti (npr. brod „Vlačica“ 1961. god., brod „Hajduk“ 1965. god. itd.).



Slika 2. Havarija broda „Jakljan“

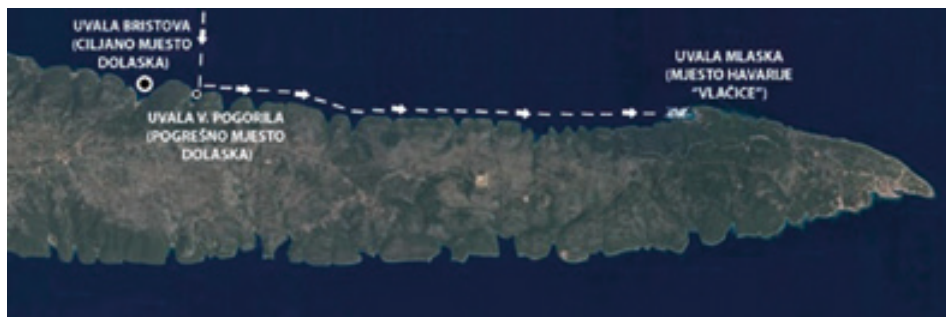
od 3,55 m) nije postojao detaljan plan tog dijela obale, već se koristila općenita obalna karta br. 211 (premda i ona pokazuje na pličinu od uvale Mlaska do Sućurja). Radi navedenih razloga kapetan broda je kažnjen po čl. 3. toč. 3. *Osnovnog zakona o prekršajima* globom od 4000 dinara.

Pomorska havarija broda „Vlačica“ (23. 1. 1961.)¹¹

Brod „Vlačica“¹² plovio je iz Pučišća prema bogomoljskoj uvali Bristova s ciljem transportiranja 57 telegrafskih stupova. Doplovivši do obale otoka Hvara, kapetan se nije mogao orijentirati zbog jake kiše i slabe vidljivosti od svega 50-ak metara. Pretpostavivši da su skrenuli previše zapadno put Jelse, uputili su se istočnom obalom tražeći uvalu Bristova (sl. 3.). Posada nije znala da se nalaze samo jednu uvalu istočno od željene uvale Bristova. Brod je satima plovio put istoka uz samu obalu otoka te se odjednom potpuno neočekivano našao ispred

¹¹ Lučka kapetanija Hvar br. 2-48/6-61, rješenje br. 31/1-61, zap m/b „Vlačica“, rukovoditelj Lučke kapetanije u Hvaru (kap. Leonidas Novak), kao nadležni prvostepeni lučki organ u smislu čl. 169 toč. a) osnovnog zakona o prekršajima, rješenje i presuda dana 20. veljače 1961. god. - Arhiv Lučke kapetanije Split, ispostava u Sućurju na Hvaru, fascikla pod numeracijom 1961. god.

¹² Drvena motorna brodica s kabinama (prijavljena kao ribarski brod), unutarnji motor, bruto tonaža: 45 t, vlasništvo poljoprivredne zadruge Supetar.



Slika 3. Havarija broda „Vlačica“

uvale Vlaska (Mlaska), koja ima izbočen položaj na obali. Kako bi izbjegli nasukavanje, brod je krenuo punom snagom natrag, ali prekasno za spas broda koji se nasukao na obali. Pomoć im je stigla iz Sućurja, ali ribarski brod „Vlačica“ je bio teški talijanski brod predviđen za kočarenje, te ga niti tri jaka leuta nisu uspjeli „otrgnuti“ od obale. Dva dana kasnije remorker iz Splita izvukao je nasukani brod.

U sudskom procesu kapetan broda proglašen je krivim po članku br. 34. *Osnovnog zakona o prekršajima* jer „nije poklonio dužnu pažnju sigurnosti plovidbe na moru“. Kažnjen je novčanom kaznom od 2.000 dinara, ili zamjenom izrečene novčane kazne kaznom zatvora u trajanju od četiri dana. Zamjera mu se da je napravio niz radnji protivnih ustaljenoj pomorskoj praksi. Isplovio je noću nakrcan teretom po teškom kišnom vremenu u zimskom periodu godine, te se zaputio prema uvali znajući da od Jelse do rta Sućuraj nema nijedno pomorsko svjetlo. Po mišljenju lučke kapetanije trebao se, radi otežavajućih uvjeta, usidriti u prvoj uvali koju su vidjeli i čekati jutro, ili još bolje, odgoditi isplovljavanje iz Pučišća. Zamjera mu se i preveliko skretanje s kursa, tj. plovidba od čak 5,5 n.m. istočno od uvale Bristova, gotovo do krajnje točke otoka Hvara, rta Sućuraj.

Nestanak putnika na trajektu „Brač“ (28. 11. 1970.)¹³

Tajanstven događaj zbio se 1970. g., kada je trajekt Jadrolinije „Brač“ krenuo iz Drvenika redovnom linijom br. 623 u 17:15 sati za Sućuraj. Uz šest članova posade na brod se ukrcalo osam putnika i dva automobila. Pri kraju 30-minutnog noćnog putovanja nestao je jedan putnik na trajektu. Nestali putnik bio je Anđelko Jerković, muškarac u četrdesetima iz Selaca kraj Bogomolja. Nitko od osoba na brodu nije primijetio nestanak putnika dok trajekt nije došao u Sućuraj. Prema navodu svjedoka, Anđelko je nakon boravka u salonu trajekta izašao u vanjski, otvoreni dio i tada je najvjerojatnije pao u more. Pretpostavlja se da je slaba vidljivost te urođena anomalija (asimetrična dužina nogu) možda doprinijela spoticanju i padu u more. Tijelo nesretnog putnika nađeno je sljedećeg dana na sjevernoj strani otoka Hvara.¹⁴

Pomorska havarija broda „Gianna“ (13. 6. 2000.)¹⁵

Lokacija havarije broda „Gianna“¹⁶ je izvan akvatorija istočnog Hvara (sl. 4.), ali priča zaslužuje biti dokumentirana, s obzirom na to da je brod pod jurisdikcijom ispostave Sućuraj, kao što je i cjelokupna posada iz Sućurja. Prilikom povratka u luku Sućuraj na 11 n.m. zapadno od otoka Sušca u 18:30 sati, zbog vremenskih neprilika, točnije zbog dva velika vala, došlo je do gotovo trenutnog prevrtanja broda „Gianna“ na bok. Zapovjednik je odmah s VHF brodske stanice tri puta ponovio *Mayday* (međunarodni signal za pomoć), u kojem su bile sadržane satelitske koordinate i ime samog broda. Zbog brzog prevrtanja broda izostavio je uobičajeni kontakt s obalnom radio-stanicom. Na udaljenosti od 6 n.m. od „Gianna“ nalazila jedna koča, koja nije primijetila havariju broda. Brod je potonuo¹⁷ u roku od dvije minute, te je slijedila prava kalvarija članova posade. Uz pomoć daske i tri bokobrana posada je provela u valovitom moru dugih

¹³ Broj spisa 76/1-70, očevidnik pomorskih nezgoda.

¹⁴ Razgovor s Andrijom Jerkovićem (rođakom preminulog) i njegovom ženom Mandinom, vođen zaslugom prof. Nikše Vujnovića tijekom prosinca 2017. god.

¹⁵ Lučka kapetanija Split, ispostava Sućuraj, klasa: 342-27/00-01/01, broj: 530-03-06-1-00-1.-fascikla u arhivi pod imenom 2000. god. Dodatni razgovor autora vođen s članom posade koji je proživio samu havariju, Mariom „Quansijem“ Rosandićem, u veljači 2017. god.

¹⁶ Drvena motorna brodice s kabinom (korištena u gospodarske svrhe), unutarnji motor snage 161 kW, dimenzije broda: dužina: 14,30 m, širina: 3,67 m, visina: 1,30 m, bruto tonaža: 12,94 t.

¹⁷ Brod je i danas na dnu mora, na dubini od oko 130 m.

17 sati. Plutali su par milja južno od otoka Ravnik (u viškom arhipelagu), kada ih je policijski gliser „Zvir“ primijetio i spasio. Nitko od posade nije ozbiljnije ozlijeđen, dok se priče o tih 17 (u najvećem dijelu noćnih) sati provedenih u uzburkanom moru i danas prepričavaju među mještanima Sućurja.



Slika 4. Mjesto potonuća broda „Gianna“

Ostatci potonulog američkog zrakoplova B-24 Liberator 18

Premda sama havarija ne uključuje prijevozno sredstvo koje očekujemo na moru, pa ni razdoblje nakon Drugog svjetskog rata, od izuzetne je važnosti spomenuti otkriće ostataka potonulog američkog zrakoplova B-24 *Liberator*. Olupinu su 2009. god. pronašli ronionci PIK „Mornar“ iz Splita, tri nautičke milje od Sućurja prema zapadu (GPS N 43° 06' 40" i E 17° 07' 20"). Pretpostavlja se da se radi o američkom zrakoplovu oznake 4-251874 USAAF-a, srušenom 1944. g., dužine 20,5 m, raspona krila 33,5 m, težine 25,5 tona, s 4 motora tipa Whittney & Pratt (1200ks). Zrakoplov se pri padu i udaru u morsku površinu raspao na dva dijela, a ostaci se nalaze na pješčanom dnu na dubini od oko 45 metra. To je jedna od rijetkih olupina zrakoplova iz Drugog svjetskog rata pronađenih na području Jadrana. Olupina bombardera je registrirana kao arheološka baština pod oznakom kulturnog dobra br. Z-6527, te je uz hidroarheološko nalazište¹⁹ i olupinu parobroda „Dubrovnik“²⁰ treće podmorsko kulturno dobro sućuranskog akvatorija (sl. 5.).



Slika 5. Tri podmorska lokaliteta kulturnog dobra RH

¹⁸ Rješenje Ministarstva kulture, klasa UP/i-612-08/09-05*0157, ur. broj 532-04-19/16-09-1, Registar kulturnih dobara, Ministarstvo Republike Hrvatske, oznaka dobra pod rednim brojem Z-6527.

¹⁹ Rješenje Ministarstva kulture, klasa UP/i-612-08/09-05*0157, ur. broj 532-04-19/16-09-1, Registar kulturnih dobara, Ministarstvo Republike Hrvatske, oznaka dobra pod rednim brojem Z-6527.

²⁰ U vihoru Prvog svjetskog rata, 9. svibnja 1916. g. francuska podmornica *Archimede* potopila je parobrod Dubrovnik dvama torpedima u kanalu između Hvara i Pelješca. Brod je i danas u relativno dobru stanju, s obzirom na to da je već jedno stoljeće na dnu mora, uspravno položen s očuvanom konstrukcijom i nadgrađem, te velikim dijelom inventara. Parobrod je registriran kao arheološka baština pod oznakom kulturnog dobra br. Z-5698.

Pomorske havarije ostalih brodova

Uz nabrojene, postoji i niz ostalih havarija, od kojih vrijedi spomenuti nekolicinu:

1. Tragikomična je sudbina broda „Putnik“ (11,35 m x 3,35 m, nosivosti 9 tona) koji se u blizini Sućurja 7. 4. 1986. g. radi velikog ulova ribe u mreži prevrnuo i potonuo. Srećom, bez ljudskih žrtava.²¹

2. Brod „Cokula“ 2002. g. imao je dvostruku nesreću na moru. Nakon što mu se pokvario motor broda, vlasnik je bacio sidro da pokuša otkloniti kvar, ali tada je zapuhao olujni vjetar, toliko snažan da je pukao konop od sidra te bacio brod na obalu.²²

3. Prilikom plovidbe od Igrana prema Sućurju, 3. 3. 1987. kod rta Sućuraj, u brod „Alga“ počela je prodirati velika količina morske vode. Pumpa nije mogla odolijevati prodoru vode, te je brod sve više tonuo i naposljetku naglo potonuo na dubinu od 20 metara. Posada je na vrijeme napustila brod i plivala po valovitom moru do obale. Priča dobiva na zanimljivosti, kada kapetan broda, zahvalan što su svi članovi posade preživjeli havariju, podiže u blizini mjesta potonuća malu kapelicu sv. Nikoli (Sl. 6.).²³

4. Brod „Mali Zoran“, popularni turistički brod sagrađen još u Drugom svjetskom ratu, najvjerojatnije je rekorder u pomorskim nesrećama istočnog Hvara. Višestruko je bio ozbiljno oštećen²⁴, više puta potopljen (1973. g.²⁵, 1986. g.²⁶), udario ga je jednom i grom,²⁷ a zbog kvara električnih instalacija jednom i zapaljen²⁸, ali svaki put iznova obnovljen, te još uvijek plovi i uveseljava turiste koje posjete ovaj kraj.

²¹ Lučka kapetanija Split, ispostava Sućuraj 9. 4. 1986. br. 2/86. - fascikla u arhivi pod imenom 1986. god. Dodatnu izjavu su dali Tonči Franić i Zoran Kačić-Bartulović u prosincu 2017.

²² Lučka kapetanija Split, ispostava Sućuraj 28. 2. 2002., br. 530-03-06-15-02-1. - fascikla u arhivi pod imenom 2002. god.

²³ Lučka kapetanija Split, ispostava Sućuraj 03. 03. 1987. br. 2/87. - fascikla u arhivi pod imenom 1987. god. Dodatne informacije dao je Mirko Franičević, sin pok. kapetana u listopadu 2017. god.

²⁴ Lučka kapetanija Split, ispostava Sućuraj 13. 01. 1986. br. 1/86. - fascikla u arhivi pod imenom 1986. god.

²⁵ Lučka kapetanija Split, ispostava Sućuraj 13. 12. 1973. br. 90/1 - 73. - Očevidnik pomorskih nezgoda, 1973. god.

²⁶ Lučka kapetanija Split, ispostava Sućuraj 09. 12. 1986. br. 4/86. - fascikla u arhivi pod imenom 1986. god.

²⁷ Lučka kapetanija Split, ispostava Sućuraj 27. 06. 1987. br. 7/87. - fascikla u arhivi pod imenom 1987. god.

²⁸ Lučka kapetanija Split, ispostava Sućuraj 01. 07. 1999. Klasa 342-27/99-01/02, br. 530-03-06-15-99-1.- fascikla u arhivi pod imenom 1996. god.



Slika 6. Kapelica zahvalnosti Sv. Nikoli

Marin Perko

SHIPWRECKS AT SEA NEAR THE EASTERN PART OF THE ISLAND OF
HVAR AFTER SECOND WORLD WAR

Summary

These shipwrecks are documented in the unpublished archival sources in the Harbour Office in Sućuraj. Some of the data have been collected orally, from the participants of the events in question, their relatives or fellow countrymen. The scope of this paper is to preserve these events in the collective memory of the island and in the Adriatic maritime history.

(translation: Joško Kovačić)