

## KRONIKA NESRETNE PLOVIDBE U VODAMA OTOKA HVARA

*U radu se donose povijesni izvori i podaci o raznovrsnim pomorskim nesrećama i ugrozama u vodama oko otoka Hvara, kao što su brodolomi, potapanja, oštećenja, nasukavanja brodova, ljudske pogibije, zatim pomorski sukobi, požari i druge vrste nedaća na moru.*

*Podaci su složeni kronološkim redom i to od prvog pisanog spomena pomorske nesreće na ovim prostorima u 4. st. prije Krista, pa sve do 1960-ih g. 20. st. Sabrani su iz raznovrsnih pisanih izvora kao što su službeni pomorski izvještaji, notarski zapisi, kronike, novinski izvori, povijesni pregledi, pa do usmenih izvora. Okupljeni na jednom mjestu, ovi zapisi predstavljaju neposredan i slikovit prilog pomorskoj povijesti otoka Hvara, osobito po pitanju rizičnosti plovidbe na jedra u akvatoriju Hvara.*

*Ključne riječi: Hvar; havarije; hidroarheologija; kronologija; putopisi*

### UVODNA NAPOMENA

Pomorske nesreće su neminovan i neizostavan dio pomorskog života. Loše vrijeme, svakojake peripetije na moru, nedovoljno poznavanje lokalnih plovidbenih prilika, ratni sukobi i gusarenje, karakteristični su za pomorsku djelatnost, pogotovo za povijesno razdoblje plovidbe na jedra. Hvarski akvatorij u tome nije izuzetak jer se otok Hvar nalazi u vrlo prometnom području Jadranskog mora gdje se križaju dužobalna i poprečna jadranska ruta, te isprepliću regionalne rute.

Povijesni izvori, kao što su primjerice jadranski plovidbeni priručnici - *portolani*, općenito i vrlo malo govore o karakteristikama i rizicima plovidbe u akvatoriju otoka Hvara. To su u pravilu opisi najpogodnijih i najsigurnijih ruta, te pregledi najsigurnijih luka i uvala na putu.

Pravu sliku rizičnosti plovidbe otkrivaju i oživljavaju nalazi tragova havarija na morskom dnu, te podaci o havarijama iz arhivskih i drugih više-manje sekundarnih povijesnih izvora.

Pregled materijalnih tragova nesretne plovidbe u vodama otoka Hvara u prošlosti, kao što su ostaci brodova i brodske građe na morskom dnu, zatim opreme, broskog tereta i pribora, dao sam sumarno u nekoliko radova, a najcjeloviti-

je u radu Kulturno-povijesna baština hvarskog podmorja - istraživanja, nalazišta, stanje<sup>1</sup> i nije predmet ovog rada. Ovdje nas isključivo zanimaju pisani podaci o raznovrsnim pomorskim nesrećama i ugrozama, kao što su potapanja brodova, oštećenja, nasukavanja, gubici tereta, zatim ljudske pogibije, pomorski sukobi, požari i druge vrste nedaća na moru, i to od prvog spomena jednog pomorskog sukoba u akvatoriju Hvara u 4. st. prije Krista, pa do brodskih havarija s početka 1960-ih godina 20. st.

Takvih podataka je relativno malo i razasuti su po brojnim publikacijama. Raznovrsni su i po podrijetlu, a time i kvaliteti podataka, od službenih izvještaja lokalnih pomorskih ureda, nekad zvani zdravstveni uredi (*Sanitadi*), a kasnije lučki uredi, kapetanije, sačuvanih u arhivima tih ureda ili publiciranih u izdanjima nadležnih ureda i komora, zatim zapisnika o štetama i gubicima trgovačke robe u notarskim spisima i drugovrsnim arhivskim fondovima, regionalnim i lokalnim kronikama, novinskim člancima, sve do provjerenih usmenih izvora.<sup>2</sup>

Najbrojniji podaci iz ove kronike potječu iz pomorskog godišnjaka austrijske broderske agencije Lloyd u Trstu, *Annuario Marittimo*. Godišnjak pokriva drugu polovicu 19. i početak 20. st.<sup>3</sup> i u posebnoj rubrici donosi kratke informacije o pomorskim udesima, koje su dobivene od pomorskih ispostava na terenu, odnosno lučkih kapetanija i to sumarno za svaku prethodnu godinu. Iako su to tabelarno složeni taksativni pregledi, ipak sadrže bitne podatke o mjestu udesa, teretu, uzroku havarije, imenu, vrsti i tonaži broda, te ljudskim i materijalnim gubicima. Izvor *Annuario Marittimo* također najpotpunije bilježi pomorske nesreće u spomenutom razdoblju i to ne samo brodova duge plovidbe i veće nosivosti, nego često i onih manjih, lokalnih ribarskih brodicea.

Pregršt podataka o nesrećama u akvatoriju Hvara i to trgovačkih brodova, koji su na međunarodnim nautičko-komercijalnim rutama prevozili robu osiguranu u Veneciji, sadrže mletački notarski izvori. Iz obimne građe koja se čuva u venecijanskim arhivima, sistematski je obrađen i publiciran tek kratak period od 1592. do 1609. g., dakle samo 17. godine.<sup>4</sup> Podaci su i ovdje vrlo kratki, a sadrže

---

<sup>1</sup> *Prilozi povijesti otoka Hvara XII*, Hvar, 2014., 1-40

<sup>2</sup> Zahvaljujem gosp. Mauru Bondioliju, Jurici Bezaku, Jošku Bracanoviću, Prosperu Maričiću i Ivanu Zaninoviću Mandićinim, koji su me upozorili na više podataka i izvora vezanih uz ovu tematiku.

<sup>3</sup> Godišnje glasilo Austrijskog Lloyda, odnosno kasnije Pomorske vlade u Trstu *Annuario Marittimo* prvi put je objavljen 1848. g., ali je kontinuirano izlazio tek od 1851. g., pa sve do 1913. g.

<sup>4</sup> Alberto Tenenti, *Naufraques, Corsaires et Assurances maritimes a Venise 1592-1609*, S.E.V.P.E.N., Pariz, 1959.

ime, naznaku vrste broda i ime vlasnika ili kapetana (kako gdje), naznaku vrste robe i visine osiguranja (kako gdje), te šire područje udesa. Po relativno velikoj brojnosti nesreća koje su zabilježene, čini se da pregled relativno temeljito pokriva spomenuto razdoblje kad su u pitanju veći trgovački brodovi.

Novine također predstavljaju bogat izvor podataka o pomorskim nesrećama, nažalost malo korišten i obrađivan. Iz pregleda koji su bili dostupni,<sup>5</sup> a koji obuhvaćaju period s kraja 19. i prve polovice 20. st., izdvaja se nekoliko izvještaja o nesrećama u akvatoriju Hvara. Izvještaji potječu iz više novinskih glasila, gdje god su šturi, gdje god vrlo opširni, a usredotočeni su ponajviše na ljudske nesreće i pogibije.

Nekoliko podataka o brodskim havarijama u akvatoriju Hvara nalazi se i u pregledu akcija spašavanja brodova koje je kasnih 1950-ih i ranih 1960-ih godina provodila tvrtka Brodospas iz Splita.<sup>6</sup>

Sve ostalo su kratki, manje više pojedinačni i neujednačeni podaci, razasuti po raznim člancima i publikacijama i to u pravilu kao usputne bilješke.

Ovdje predstavljena kronika je daleko od cjelovitog pregleda, jer zasigurno postoji još dosta objavljene i neobjavljene građe. Nadalje, nedostaju podaci koji su bili zabilježeni u arhivu starog hvarskog pomorskog ureda.<sup>7</sup> Arhiv je naime uništen najprije u turskom napadu na Hvar 1571. g., a potom 1944. g. u Drugom svjetskom ratu, kad je njemačka avionska bomba pala na zgradu Kapetanije koja se nalazila na mjestu današnjeg parkića Mali đardin. To je svakako bio najpotpuniji i najkvalitetniji izvor podataka o pomorskom prometu i pomorskim udesima na području akvatorija Hvara. Arhiv jelšanskog pomorskog ureda također je u cjelosti uništen. Srećom, dijelom je sačuvan arhiv pomorskog ureda u Starom Gradu s građom iz druge pol. 19. st., ali i taj je bio oštećen 1943. godine. Arhiv međutim nije sređen ni temeljito pregledan.

Nakon 1945. g. arhivi lučkih kapetanija otoka Hvara (Hvar, Stari Grad, Jelsa i Sućuraj) čuvaju se u samim uredima ili su prebačeni u Državni arhiv u Splitu.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Barić, Joško, Pomorske nesreće na području srednje Dalmacije od kraja XIX. stoljeća do 1940. godine, Iz prošlosti Splita ..., *Kulturna baština* 42-43, Split, 2017., 111-148; Tomo Mucalo, *Kronologija Sućurja na otoku Hvaru 1874.-1922., Ispisi iz dalmatinskih novina*, Split, 2003., ovaj posljednji samo za područje Sućurja.

<sup>6</sup> Ljubo Marin, Spašavanje brodova, *Pomorski zbornik* I, Zagreb, 1962., 883-900.

<sup>7</sup> Koliko mi je poznato, iz ovog arhiva je sačuvan tek jedan manji svezak u Fondu općine Hvar i to zapisnik hvarskog Zdravstvenog odbora za period od 1710. do 1733. g. (Kovačić, Joško, Razvoj grada i luke Hvara kao vojnog i pomorskog središta, *Građa i prilozi za povijest Dalmacije* 25, Split, 2012., 296).

<sup>8</sup> Pomorske nesreće na području Sućurja u godinama nakon 1945. g., a na temelju podataka iz

Ipak, bez obzira na necjelovitost i neujednačenost kronike, iz ovih 120-ak natuknica dade se iščitati ponešto o najčešćim uzrocima pomorskih havarija i rizicima plovidbe oko otoka Hvara.

Ako govorimo o uzrocima havarija, vidimo da su to najčešće bile vremenske neprilike.

Podaci pokazuju da su za razdoblje 15. do poč 20. st., tj. otkad se vodi evidencija pomorskog prometa (a najvjerojatnije i ranije) havarije događale uglavnom tijekom zimskih mjeseci i to najviše u siječnju. Prema Lloydovom Pomorskom godišnjaku, u kojem se od 1880-ih godina navode i konkretni uzroci havarija, vidimo da je to najčešće bio nagli udar vjetra iz sjeveroistočnog kvadranta, dakle bura.

Od ostalih vrsta pomorskih nesreća spominje se tek nekoliko gusarskih napada, ratnih havarija, te nezgoda na brodu prouzročenih ljudskom rukom ili tehničkom greškom.

Druga vrsta nesreća tipična je za same luke Hvara i Starog Grada i to u godinama s kraja 19. i početka 20. stoljeća. Problemi s manevriranjem, sudaranjem, zapetljani konopi, sidra, na sreću uglavnom s manjim štetama, često su zabilježeni u Lloydovom Pomorskom godišnjaku. To je s jedne strane pokazatelj aktivnijeg prometa, vezanog uz pojačani izvoz vina pred kraj 19. i početkom 20. st., ali je i pokazatelj nespремnosti odnosno nedostatnosti naših malih srednjovjekovnih luka za takav pojačani promet, pa su to vjerojatno bili razlozi proširenja luka, gradnje lukobrana, te čišćenja i produbljivanja luka od druge polovice 19. stoljeća. Nadalje, zbog sigurnosti u noćnom prometu postavljaju se lučka svjetla, te bove za privez većih brodova.<sup>9</sup>

U ovo vrijeme pojačane pomorske trgovine vinom i brojne naše male uvale dobivaju svoja kamena privezišta, poput velikog mola u bruškoj uvali Stiniva (1912. g.) ili velograbaljskoj uvali sv. Ante (1912. g.). Krajem 19. ili početkom 20. st. postavljaju se i dva kamena priveza u uvali Veli porat na Šćedru, tradicionalno najfrekventnijem prirodnom sidrištu na potezu od hvarske luke do Korčule.

Izvori koji preciznije bilježe mjesta havarija, a to su najviše Pomorski godišnjak i novinski izvještaji, ukazuju i na rizična područja plovidbe oko Hvara: hridine Lukovci, istočni rt otočića Jerolim, otočić Galešnik, Pločice od Štambedra, rt Pelegrin, rt Sućurja ili plićina ispred uvale Mlaske kod Sućurja, što je opet utjecalo na izgradnju svjetionika na tim ili oko tih mjesta, kako bi se poboljšala sigurnost plovidbe.

---

arhiva Lučkog ureda u Sućurju donosi u ovom svesku Marin Perko.

<sup>9</sup> Jedna takva željezna bova cilindričnog oblika nalazila se u hvarskoj luci između Galešnika i Sridnjeg rata (AM 1872, 201). Bova je navodno kasnije prenesena u Milnu.

Napominjem na kraju da je kronika nesretne plovidbe dio veće cjeline o kulturno povijesnoj baštini hvarskog podmorja, te da osim povijesnog pregleda jednog aspekta plovidbe u vodama otoka Hvara može poslužiti i kao komparativna građa za dopunu postojećeg registra podmorskih nalaza brodskih havarija, kao i za istraživanje novih tragova havarija u hvarskom podmorju *in situ*.

### **Kratice, izvori, literatura:**

f - forinte

BRT - bruto registarskih tona

tn - tona nosivosti

- AM: *Annuario Marittimo del Lloyd Austriaco*, Prospetto degli navigli a lungo corso e di grande cabotaggio venduti all'estero, naufragati o perduti in altro modo durante l'anno ..., Trieste (1848. - 1913.)
- ASV: Archivio di Stato di Venezia (Notarie, Atti) - nekoliko podataka o brodolomina 16. st. kod Hvara iz Državnog arhiva u Veneciji. Za podatke zahvaljujem gosp. Mauru Bondioliju iz Venecije (pismo od 5. listopada 2018. g.).
- Baras 2017 - Baras, Frano, Neki davni zimski brodolomi, Portal hrvatskog kulturnog vijeća, 2017.:<http://www.hkv.hr/izdvojeno/vai-prilozi/ostalo/prilozi-graana/25759-f-baras-neki-davni-zimski-brodolomi.html> (podaci iz ljetopisa makarskih franjevacu).
- Barić 2017 - Barić, Joško, Pomorske nesreće na području srednje Dalmacije od kraja XIX. stoljeća do 1940. godine, Iz prošlosti Splita ..., *Kulturna baština* 42-43, Split, 2017., 111-148 (podaci iz novina i magazina: Novo doba, Naše Jedinstvo, Novosti, Jadranski dnevnik, Hrvatski glasnik, Narodni list, Jadranska pošta, Pomorski godišnjaci)
- Bibić 2012 - Bibić, Zorka, Posljednji Radetzkyjev marš, *Kruvenica* 22, 2012., 62-64.
- Bibić 2013 - Bibić, Zorka, Duhovi Pauline, *Kruvenica* 25, 2013., 24-25.
- Bučić 1997 - Bučić, Remigije, O brodovima Hvarana, *Prilozi povijesti otoka Hvara X*, 1997., 27-38.
- Fisković 1973 - Fisković, Cvito, Borbe Peraštana s gusarima u XVII i XVIII stoljeću, *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru XXI*, Kotor, 1973., 9-34.
- Gabelić 1988 - Gabelić, Andro, *Ustanak hvarskih pučana*, Split, 1988.
- Kirigin 2004 - Kirigin, Branko, Faros, parska naseobina, Prilog proučavanju grčke kolonizacije na Jadranu, *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku* 96, Split, 2004.
- Kovačić 1987 - Kovačić, Joško, *Iz hvarske kulturne baštine*, (ciklostil), Hvar, 1987.
- Kovačić 2012 - Kovačić, Joško, Razvoj grada i luke Hvara kao vojnog i pomorskog središta, *Građa i prilozi za povijest Dalmacije* 25, Split, 2012.
- Kovačić 2014 - Kovačić, Joško, Još zanimljivosti o fregati "Radetzky", *Kruvenica* 29, 2014., 58-59.

- Krnić 2014 - Krnić, Denis, Otkriće između Visa i Hvara (o nalazu ostataka fregate Radetzky u Viškom kanalu): <http://www.paluba.info/smf/index.php?topic=15741.90>
- Kužić 2013 - Kužić, Krešimir, *Hrvatska obala u putopisima njemačkih hodočasnika XIV.-XVII. st., opora - vinorodna - kršćanska*, Split, 2013.
- Luetić 1983 - Luetić, Josip, Dio hvarske međunarodne trgovačke mornarice u drugoj polovici XVI stoljeća, *Dubrovnik* 6, prosinac 1983., 124-125, bilj. 7.
- Maričić 2011 - Maričić, Prosper, Bombardiranje Hvara tijekom II. svjetskog rata, *Kruvenica* 17, 2011., 36-39.
- Maričić 2019 - Maričić, Prosper, Nadopuna teksta o bombardiranju Hvara tijekom II. svjetskog rata (rukopis, pismo od 16. ožujka 2019.)
- Marin 1962 - Marin, Ljubo, Spašavanje brodova, *Pomorski zbornik* I, Zagreb, 1962., 883-900.
- MF: Mali fondovi Muzeja hvarske baštine
- Mucalo 2003 - Mucalo, Tomo, *Kronologija Sućurja na otoku Hvaru 1874.-1922., Ispisi iz dalmatinskih novina*, Split, 2003.
- Nikolanci 1967 - Nikolanci, Mladen, Dodatak grčko-ilirskim kacicama u Dalmaciji, *VAHD* LXII (1960), Split, 1967., 31-35.
- Nikolanci 1974 - Nikolanci, Mladen, Pomorska bitka kod Taurisa, *Prilozi povijesti otoka Hvara* IV, Hvar, 1974., 5-15.
- Novak 1971 - Novak, Đino, Katastrofa austrijske fregate "Radetzky" kod otoka V. Vodnjak godine 1869, *Periodični izvještaj Centra za zaštitu kulturne baštine otoka Hvara* 28, 1971., 5-9.
- Petrić 2015 - Petrić, Marinko, Još o brodu Paulina, *Kruvenica* 34, 2015., 40.
- Priče i crtice iz ratova na vodi, *Željeznice.net*, 2013: <http://www.zeljeznice.net/forum/index.php?topic/13578-priee-i-crtice-iz-ratova-na-vodi/page-16#entry501995>
- Tarbušković 2018 - Tarbušković, Vinko, *Farija - rimski grad i otok*, Hvar, 2018.
- Tenenti 1959 - Tenenti, Alberto, *Naufraiges, Corsaires et Assurances maritimes a Venise 1592-1609*, S.E.V.P.E.N., Pariz, 1959.
- Toma Arhidakon, *Kronika*, izd. Splitski književni krug, Čakavski sabor, Split, 1977.
- Zaninović 2015 - Zaninović, Marin, *Ilirski ratovi*, Školska knjiga, Zagreb, 2015.

## KRONIKA NESRETNE PLOVIDBE

### 384. g. prije Krista

Prvi spomen pomorskog sukoba u vodama **otoka Hvara** i uopće prvi spomen pomorskog sukoba na Jadranu, koji je zabilježen u povijesnim izvorima (i zasigurno ostavio traga na morskom dnu otoka) dogodio se 384. g. prije Krista. Bio je to sukob Ilira - tadašnjih starosjedilaca otoka Hvara i njihovih saveznika sa susjednog kopna s novopridošlim Grcima s otoka Parosa u Egejskom moru i njihovim isejskim i sirakuškim saveznicima. Sukob se zbio u vodama otoka Hvara, ali nije poznato gdje: u Starogradskom zaljevu, u moru oko Starog Grada, u moru oko današnjeg grada Hvara ili na nekoj četvrtoj pomorskoj lokaciji. Kako govori povijesni izvor (Diodor), u bitci je potopljeno mnogo ilirskih brodova (lemba) te ubijeno više od pet tisuća Ilira, a zarobljeno oko dvije tisuće. Iako je vjerojatno riječ o pobjedničkom pretjerivanju, radi se ipak o velikoj i iznimno važnoj pomorskoj bitci koja je odredila sudbinu ovih prostora.

Dosadašnjim pregledom podmorja otoka nije se međutim naišlo ni na kakav trag brodova ili oružja koji bi mogli biti iz vremena poznate bitke, osim jednog grčko-ilirskog šljema koji je nađen u kanalu između istočnog rta otoka i kopna, mnogo dalje od pretpostavljenih mjesta sukoba (Nikolanci 1967, 31-32; Kirigin 2003, 82-89; Zaninović 2015, 160-161 i drugi, a prema Diodoru, *Bibliotheca historica*, Knjiga 15., poglavlja 13 i 14).

### Sredina 4. do sredine 1. st. prije Krista

Grčki i kasnije rimski povijesni izvori (Diodor, Livije, Apijan) bilježe gotovo stalne gusarske napade Ilira na grčke i kasnije rimske trgovačke brodove u Jadranskom moru, i to od sredine 4. st. prije Krista, od kada slabi sirakuški protektorat na Jadranu, pa gotovo sve do definitivnog rimskog osvajanja Ilirika od strane Rimljana sredinom 1. st. prije Krista (Zaninović 2015, 191-196).

### 47. g. prije Krista

U vrijeme rimskih građanskih ratova, kod otočića Šćedra (*Taurisa, Tauridae*), a najvjerojatnije u samom Šćedrovskom **kanalu** (između Šćedra i otoka Hvara) jednog olujnog dana žestoko su se sukobile pomorske flote dviju političkih frakcija Rimske Republike: Pompejeva, s oko 40 galija, pod zapovjedništvom Marka Oktavija i Cezarova, s nešto manje brodova i zapovjedništvom Publija Vatinija. Iako brojčano manja i slabije opremljena, Vatinijeva flota je, zahvaljujući

njegovoj hrabrosti i spretnosti, izvojevala pobjedu. Oktavijeva zapovjedna četveroveslarka je potopljena, kao i nekoliko drugih Oktavijevih galija, a zarobljeno je 11 galija. Pobijeno je i zarobljeno mnogo Oktavijevih ljudi, dok se sam Oktavije spasio bijegom u Vis, a kasnije Siciliju i Afriku. Vatinijevi gubici nisu poznati.

Iako nije poznato koliko je sveukupno galija oštećeno i potopljeno, niti broj ljudskih žrtava, obzirom na brojnost brodova koji su sudjelovali u bitci, bila je to najveća pomorska bitka na Jadranu u rimsko doba. Bitka je posebno značajna jer je doprinijela slomu rimskog republikanskog političkog sustava koji je predstavljao Pompej, odnosno usponu Cezara i carstva u Rimu.

U novije vrijeme pojavila se teorija da se bitka dogodila u kanalu između Paklenih otoka i današnjeg grada Hvara.

Iako se radi o velikoj pomorskoj bitci, do sada nažalost nisu utvrđeni nikakvi arheološki tragovi koji bi na to upućivali, ni na jednom od spomenutih područja (Nikolanci 1974, 5-15; Tarbušković 2018, 54-56 i ostala ondje navedena literatura).



Slika 1. Ostaci tereta rimskog trgovačkog broda s amforama tipa Lamboglia 2, koji je tijekom 1. st. poslije Krista potonuo ispred Svete Nedilje na oko 80 m dubine, najvjerojatnije zbog udara u hidrine Lukovci za vrijeme jakog juga, snimio Timothy Gambin, Projekt Triton Hvar, 2010.



**9./10. st.**

Mletački povijesni izvori bilježe gusarske napade Neretvana na mletačke brodove u vodama srednjodalmatinskih otoka.

**11. st.**

Prema zapisu splitskog kroničara Tome Arhiđakona, uslijed olujnog vremena u vodama (srednje/južne) Dalmacije zbio se brodolom i pogibija biskupa Gornje (Južne) Dalmacije, koji su putovali na biskupsku sinodu u Split. Pretpostavka je da se tragedija dogodila s južne strane otoka Hvara, te da toponim **rt Biskup** (*Punta dei Vescovi*) kod uvale Pišćena svjedoči ovaj događaj. Napominjem da je toponim možda nastao od oblika manje hridi na tom mjestu, koja sliči biskupskoj mitri i nema nikakve veze sa davnim događajem (Toma Arhiđakon, 45).

**12/13. st.**

Mletački i lokalni izvori bilježe česte gusarske napade Omišana na trgovačke brodove.

**1495. g.**

U velikom nevremenu koje je zahvatilo Hvar u prosincu, puklo je sidreno uže velikog mletačkog trgovačkog broda usidrenog u **hvarskoj luci** s teretom svile, pamuka i druge skupocjene trgovačke robe iz Sirije, uslijed čega je brod bio teško oštećen, kako navodi njemački hodočasnik Johann Meisenheimer (Kužić 2013, 400).

**1497. g.**

Početak ili sredinom veljače munja je udarila u košaru jarbola hodočasničke galijske, koja se zbog oluje sklonila u **hvarsku luku**, kako izvještava očevidac, hodočasnik Arnold von Harff (Kužić 2013, 410).

**1498. g.**

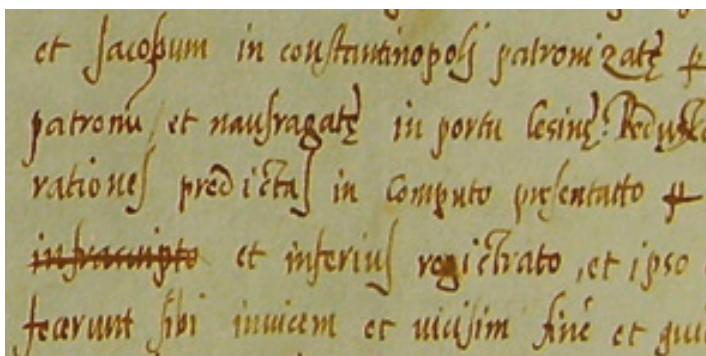
Tijekom noći 1. srpnja, prilikom isplovljavanja iz **hvarske luke** na putu prema Korčuli, zbog nepovoljnog vjetrova hodočasnička galijska je bila zamalo bačena na hridine, izvijestio je u svom putopisu njemački hodočasnik Steffan Baumgartner (Kužić 2013, 421).

### 1514. g.

Najvjerojatnije u rujnu, zapovjednik mletačke ratne flote na Jadranu Vincenzo Capello, zadužen od mletačke vlade da svim raspoloživim sredstvima okonča ustanak pučana na Hvaru, dao je potopiti svo brodovlje hvarskih pobunjenih pučana (čini se oko 30 brodova) koje je zatekao u **lukama Hvara i Visa**, kako bi uhvatio one koji su započeli ustanak (Gabelić 1988, 273; Bučić 1997, 31, a prema Dnevniciima mletačkog kroničara Marina Sanuda).

### 1543. g.

Dana 30. listopada, pod nejasnim okolnostima, potopljen je u **hvarskoj luci** (*nafragate in portu Lesine*) trgovački brod Luke iz Senja<sup>10</sup> (ASV, Notarile, atti, b. 3247, c. 372r).



Slika 2. Fotografija notarskog zapisa u Veneciji o havariji trgovačkog broda u hvarskoj luci 30. listopada 1543. g., za fotografiju zahvaljujem gosp. Mariju Bondioliju.

### 1579. g.

Prema navodu kroničara, od eksplozije barutane u hvarskoj tvrđavi, koju je tijekom olujnog nevremena oko 9 sati navečer dana 2. listopada prouzročio udarac munje u zgradu, kamenje je padalo sve do **hvarske luke** i pritom usmrtilo nekoliko mornara i oštetilo više brodova koji su se tu zatekli (Kovačić 2012, 111-113, bilješka 345).

---

<sup>10</sup> Luca de Segna je vjerojatno Lucas de Segna koji se spominje u prvoj polovici 16. st. kao prijevoznik za Svetu zemlju (Reinhold Rohricht, *Deutscher Pilgerreisen nach dem Heiligen Lande*, 1900., 48).

**1582. g.**

29. siječnja u vodama **Hvara** (*nelle aque di Liesina*) dogodio se brodolom dubrovačkog galijuna koji je dolazio iz Dubrovnika, a kojim je upravljao patron *ser Nicola dei Michele* (ASV, Notarile, atti, b. 6558, fasc. II, c. 135v, 136r, ASV, Notarile, atti, b. 8304, c. 56v).

**1582. g.**

Dana 9. siječnja u vodama kod **Hvara** dogodio se brodolom dubrovačkog galijuna *Santa Anuntiata* (Luetić 1983, 124, 125, bilješka 7).<sup>11</sup>

**1585. g.**

Uslijed lošeg vremena krajem 1585. g., dubrovački trgovački brod vlasnika Frane Marinova, krcat raznom trgovačkom robom za Anconu, nasukao se i razbio kod **hridina Pločice** u Korčulanskom kanalu. U izvještaju o udesu optužuju se Hvarani i Korčulani da su pljačkali ostatke tereta i broda (Bučić 1997, 31-32).

**1596. g.**

Kod **Hvara** se dogodio brodolom marsilijane *Poma*, koja je plovila iz Otranta s teretom ulja. Roba je bila osigurana u Veneciji 19. i 20. kolovoza (Tenenti 1959, 183).

**1596. g.**

Kod **otoka Šćedra** uskoci su opljačkali marsilijanu *Ruspina*, koja je dolazila sa Krete s 200 libri biškota, barilom vina, uljem, 77 komada kretskog sira i 1 balom platna. Roba je bila osigurana u Veneciji 22. studenog (Tenenti 1959, 189).

**Kraj 16. st.**

Krajem 16. st., marsilijana nakrcana rasutim teretom, od čega najviše balama kože, koja je plovila za Veneciju, potonula je uslijed nevremena po izlasku iz **hvarske luke** (Luetić 1983, 124, 125, bilješka 7).

**1600. g.**

Marsilijana, koja je s robom dolazila iz Barija, potopila se kod **Hvara**. Roba je bila osigurana u Veneciji 24. srpnja na vrijednosti od 250 dukata (Tenenti 1959, 269).

---

<sup>11</sup> Moguće je da se radi o istom, prije navedenom brodolomu.

### 1601. g.

Kod **Hvara** je nastradala barka koja je plovila za Manfredoniju. Trgovačka roba bila je osigurana u Veneciji 21. i 28. ožujka, a osiguravatelj je bio Vincenzo Barozzi (Tenenti 1959, 289).<sup>12</sup>

### 1602. g.

Marsiljana *Poma*, koja je dolazila iz Zantea, potopila se kod **Hvara**. Brod je bio osiguran u Veneciji 21. listopada na vrijednost od 5000 dukata (Tenenti 1959, 347).<sup>13</sup>

### 1606. g.

Galijun patrona Nikole de Martina, koji je plovio za Valonu s teretom platna, damasta i 5 vreća riže, kod **Hvara** je pretrpio havariju te vjerojatno potonuo. Roba je bila osigurana u Veneciji 30 siječnja i 1. veljače (Tenenti 1959, 460).

### 1636. g.

Prema zapisu njemačkog hodočasnika Georga Christopha Neitzschitza, uslijed olujnog nevremena krajem travnja, mletački brod (tipa loger?) nasukao se na grebene **Lukovci** ili **Pločice**) i potonuo: „Nekoliko dana prije našeg dolaska na tom se mjestu jedan mletački brod zvan *Barca longa* nasukao zbog oluje na greben skriven pod vodom, razlupao se i strmoglavio na dno“ (Kužić 2013, 554).

### 1706. g.

Dana 22. siječnja u uvali **Veli porat na Šćedru** sukobile su se dva jedrenjaka: tartana *Sv. Kristofor* pod zapovjedništvom kapetana Jurja Balovića iz Perasta i ulcinjski gusarski brod, izgleda bez većeg oštećenja (Fisković 1973, sl. 18 i bilješka 18 na str. 25-27 u kojoj se donosi opširan opis događaja koji je zabilježio kapetan Juraj Balović).

---

<sup>12</sup> Možemo samo pretpostaviti da je Vincenzo jedan od članova brodarske obitelji Barozzi koji se spominju u Jelsi tijekom 17. i 18. st. kao vlasnici većeg dijela Male Bande i graditelji arsenala na tom dijelu, koji su kasnije otkupili Dubokovići (v. Niko Duboković Nadalini, Promjene izgleda dijela Male Bande u Jelsi, *Zapisi o zavičaju* V, Jelsa, 1978., 55).

<sup>13</sup> Nije jasno radi li se o brodu istog tipa i imena koji se spominje u havariji iz 1596. g.



lika 3. Juraj Balović, Prikaz bitke u uvali Veli Porat 1706. g.

#### 1724. g.

18. /19. prosinca kod škoja Štambedar dogodio se brodolom dubrovačkog trgovačkog broda tipa fregadun (*fregadone*) s teretom soli iz Apulije. U brodolomu je stradalo 14 ljudi (Kovačić 2012, 297)<sup>14</sup>.

#### 1724. g.

Dana 28. prosinca dogodio se brodolom nepoznatog broda na hridinama **Lukovci** (Kovačić 2012, 297).

#### 1776. g.

Vraćajući se iz Hvara za Podgoru početkom ožujka po snažnom jugu s teretom drva i vina, četvorica Podgorana (Stojan Marinović sa sinom i Andrija Malukan Marinović sa kćerkom) stradali su u **hvarskom kanalu** (Baras 2017).

#### 1777. g.

Tijekom noći 26. veljače, u jednoj uvali podno **Brusja** crnogorski gusari (Paštrovčani) sa brodom tipa *lanca* napali su brod Jelšanina Antuna Burata koji bio usidren u uvali i pobili sve ljude na jelšanskom brodu dok su spavali, osim jednog koji se spasio skokom u more, te odnijeli brod i 200 cekina koje je Burato dobio u Korčuli za prodano žito (Baras 2017).

<sup>14</sup> Ovdje se vjerojatno radi o naoružanom trgovačkom brodu čije su ostatke (željezne topove, sidro) još davno uočili lokalni ronionci, a koji se nalaze razasuti zapadno od otočića Štambedar na oko 40 m dubine.

**1796. g.**

Na istočnom rtu Šćedra 24. studenog dogodio se brodolom peliga *Madonna dell Buon Consiglio*, vlasništvo Grčkog društva iz Trsta. Spašene stvari s peliga čuvale su se u hvarskom arsenalu (Kovačić 2013, 262, bilješka 873).

**1808. g.**

Gonjen od dviju gusarskih lađa, kod **uvale Sokolica (Vira)** namjerno je poplopljen trgovački brod nekog Guglielmija iz Hvara, koji je nakrcan robom plovio iz Zadra. Parun Guglielmi se s posadom i putnicima spasio plivajući do obale (Bučić 1997, 36).

**1815. g.**

Na istočnoj strani otočića **Štambedar** (najvjerojatnije **hridinama Pločice**) 24. ili 25. prosinca nasukao se trgovački brod (pulaka) *Bella Aleanza* koji je plovio pod engleskom zastavom. Brod je prenosio hranu i drugu robu široke potrošnje. Veći dio tereta je bio spašen, popisao i pohranjen u općinskom skladištu u zapadnom dijelu kata arsenala u Hvaru (MF 45, 89; Kovačić 2013, 262).

**1826. g.**

Podno **hvarskih** škoja u travnju dogodila se havarija nepoznatog broda natovarenog balama pamuka (MF 305).

**1854. g.**

Kod **grada (?) Hvara** dogodio se brodolom parnog broda *Wien* od 284 tn, vlasništvo Austrijskog Lloydja u Trstu. Brod je bio izgrađen u Trstu 1845. g., imao je 470 tn, motor od 140 konjskih snaga i 30 članova posade (AM 1854, 171; AM 1855, 209).

**1859. g.**

U **uvali Portoruša** je rastavljena (*disfata a Portorose, Dalmazia*) bracara *Vezzosa Maddalena* izgrađena u Anconi 1837. g., od 12 tn, bez topova, sa 3 člana posade, vlasnika i kapetana Petović Diodata iz Mulla (AM 1859, 230; AM 1860, 212).<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Nije jasno odnosi li se ova Portoruša odnosi na uvalu na Šćedru, Crvenu luku kod Biograda na moru ili neku treću uvalu istog imena u Dalmaciji.

**1869. g.**

Dana 20. veljače u 10.45 h, u području **Viškog kanala**, otprilike 9 km zapadno od hvarskih škoja ili oko 20 km sjeverozapadno od grada Visa, izgorila je i potonula austrijska fregata *Graf Radetzky*. Požar je prouzročila strahovita eksplozija brodske barutane. U havariji je poginulo 325 od ukupno 348 članova posade, većinom Dalmatinaca, među kojima i nekoliko s otoka Hvara. Fregata *Graf Radetzky* bio je brod drvene konstrukcije od 2234 tn izgrađen 1854. g. u Velikoj Britaniji. Imao je tri jarbola i propeler na parni pogon, a bio je naoružan sa 41 topom.<sup>16</sup> U akciji spašavanja preživjelih mornara sudjelovali su Višani i Hvarani, a među njima se osobito istakao hvarski parun Nikola Tocilj, kojeg je Car odlikovao za zasluge poveljom i srebrnim križem.<sup>17</sup>

Godine 2014. u akciji Hrvatske ratne mornarice i Restauratorskog zavoda Republike Hrvatske, locirani su ostaci fregate na morskom dnu dubine oko 90 m (MF 220; Đino Novak 1971; Bibić 2012, 62-64; Kovačić 2014, 58-59; Krnić 2014).



Slika 4. Fregata *Radetzky*

<sup>16</sup> Podaci o tonaži i oružanju nisu ujednačeni.

<sup>17</sup> Na drvenoj ploči koja se nalazila u podnici oltrara memorijalne crkvice sv. Klementa na hvarskim škojima, uklonjenoj prilikom restauracije crkve 2007. g. upisana su imena Hvarana za koje se smatra da su sudjelovali u spašavanju preživjelih.

**1871. g.**

Dana 15. ožujka, kod **otočića Sveti Jerolim** nastradao je pelig *Speranza* od 32 tn (AM 1872, CXII).

**1878. g.**

15. ožujka, kod **otočića Lukovci** (*scoglio Lucavaz, Dalmazia*) dogodio se brodolom brigantina *Febo* (AM 1879, CXX-CXXII).

**1881. g.**

Dana 13. ožujka, u **vodama Jelse** dogodio se brodolom braceri *Zora Perva* (AM 1882, CXXIV).

Dana 17. kolovoza, navečer, na **otočiću Gališnik** (*Galisnik*) ispred grada Hvara nasukao se talijanski pelig *Emilia S.* Akcijom Hvarana brod je spašen i dopremljen u hvarsku luku. Tim povodom pomorska uprava u Trstu odala je priznanje predstavniku hvarske luke Tripunu Nikoliću i grupi Hvarana na čelu s trgovačkim kapetanom Vickom Novakom (nadimkom Bonaparte) za pravovremeno izvještavanje o nesreći i spašavanje broda. Navedeni Hvarani su: Antun Maričić Nikole, Nikola Bracanović Antuna, Juraj Kristofoli Petra, Prosper Jurja Kristofolija, Ubaldo Giuliano, Juraj Giuliano Ubalda, Prosper Maričić Luke, Dominik Maričić Antuna, Nikola Maričić Prospera, Vicko Mardešić Nikole, Frano Padovani Franin, Šimun Vučetić Nikole i Prosper Vučetić Dominika (AM 1882, 305).

**1882. g.**

Dana 11. prosinca u uvali Pelegrinska na **rtu Pelegrin** potonuo je brik *Paulina P.* od 295 tn. Brik je bio vlasništvo Pauline Pešelj iz Kostrene, a kapetan broda je bio Edvard Pešelj Tomin. Brod je izgrađen 1869. g. u Engleskoj u brodogradilištu u Sunderlandu. Potonuo je ne na rtu Pelegrin, kako se navodi u izvještaju, nego u obližnjoj uvali zvanoj Pelegrinska, o čemu govori usmena tradicija i potvrđuju nalazi lokalnih ronioaca. U nadnevku je pogrešno stavljeno da se radi o otoku Visu (*naufregata sulla punta Pellegrino, isola Lissa*).

*Paulina P.* još uvijek leži na morskom dnu uvale na dubini između 40 i 50 m i koristi se kao atraktivna destinacija za sportske i turističke ronioce (AM 1882, XC, AM 1884 CXXXI; Bibić 2013, 24-25; Petrić 2015, 40).



**1886. g.**

Dana 14. ožujka u **uvali Mlaska** na otoku Hvaru potopljena je bracara *Sveti Josip* (AM 1887, CCVI)<sup>18</sup>.

**1887. g.**

Dana 18. kolovoza izvrnula se u **Vlaškoj luci** (valjda **Mlaskoj**, o.p.) kod Sućurja gajeta *Sokolica* koja je dolazila iz Drašnica. Izvučeni su iz mora mrtvi Ivan Glušćina i Juraj Glušćina iz Drašnica (Mucalo 2003, 58; Narodni list br. 68, Zadar 1887.).

U kolovozu 1887. g. u **Jelsi** je rastavljena (*demolita a Gelsa*) bracara *Moda* (AM 1888, CCVI).

**1889. g.**

Od naleta vjetra iz smjera sjeveroistoka 25. prosinca, bracara *S Nicolo con noi* od 7 tn, na putu iz Starog Grada prevrnula se kod **uvala Tatinja** (*Canale Greco di Lesina presso Tatinja*). Jedan čovjek je bio izgubljen. Iznos materijalne štete nije poznat (AM 1891, XCIX).<sup>19</sup>

Dana 28. prosinca, u **hvarskoj luci** popustio je vez sidra broda *San Francesco* iz Hvara od 1 tn (?). Šteta je iznosila 18/0 f (AM 1891, XCIX).

**1890. g.**

Dana 12. siječnja 1890. g., blizu **rta Makarac** kod Sućurja (*Punta Makarac; S. Giorgio di Lesina*) odnosno uvala **Prapatna** kod Jelse, nestala je u moru s cjelokupnim teretom sućuranska bracara *Sloga* od 9 tn iz Dubrovnika. Tri osobe su se utopile. Materijalna šteta je iznosila 250/400 f. O nesreći su izvijestili Narodni list i Katolička Dalmacija u Zadru, u kojem se navodi da je brodica plovila iz Sućurja za Jelsu sa teretom sijena, te da je uslijed žestokog naleta bure bila prevrnuta i bačena na kraj oko 6 milja od Jelse. Pri tome su se utopili vlasnik broda Ante Vuljan, putnik Mato Babić sa svojom osamnaestogodišnjom kćerkom Jelom, dok se mornar Stipan Jeličić uspio spasiti. Na kraju se spominje i jedna ranija havarija broda Ante Vuljana na istoj relaciji, sa štetom od preko 100 f (AM 1891, C; Mucalo 2003, 170; Narodni list br. 22 Zadar 1890.; Katolička Dalmacija

---

<sup>18</sup> Nije jasno je li riječ o Mlaski kod Sućurja ili Vlaški na Kablu.

<sup>19</sup> Nije jasno je li riječ o bruškoj uvali Tatinja ili onoj na Kablu.

br 2, Zadar 1890.).

Usljed olujnog nevremena iz smjera sjever-sjeverozapad 21. siječnja navečer u **Hvarskom kanalu** (ispred Starogradskog zaljeva) stradala je gajeta (ili bracara) *Maria Putnika* od 5 tn, vlasništvo Luke Dražine iz Kaštel Kambelovca, koja je plovila iz Kaštel Novog prema Hvaru s teretom volova. Gajeta se prevrnula, pri čemu su živote izgubile tri osobe: vlasnik broda i članovi posade Menego Dražin i Ivan Rilov, također iz Kaštel Kambelovca. Stoka je također uginula. Rastrgano brodsko jedro gajete/bracere nađeno je podno Brusja. Materijalna vrijednost štete iznosila je 500/300 f (AM 1891, XCIX; Barić 2017, 114; Narod, Split, 31. 1. 1890., 6).

Dana 27. siječnja, parobrod *Dalmazia* od 146 tn, koji je dolazio iz Rijeke, pod nejasnim se okolnostima nasukao na **otočić Sveti Jeronim** kraj Hvara. Materijalna šteta iznosila je 50/0 f (AM 1891, XCIX).

Dana 10. svibnja, grčki škuner *Marigo* od 110 tn, sudario se u **hvarskoj luci** s drugim brodom i pritom zadobio manja oštećenja. Šteta je iznosila 25 f (AM 1891, XCIX).

Dana 17. prosinca, u **starogradskoj luci** sukcesivno se dogodilo nekoliko pomorskih nesreća, na sreću bez ljudskih žrtava, a koje je prouzročio parobrod *Vila* od 199 tn iz Trsta i to zbog nepravilnog rada stroja. Najprije se oštetilo sidro i dio pramca. Šteta je iznosila 140/0 f. Parobrod je zatim udario i potpuno uništio starogradski leut *S. Reparata* od 3 tn, prouzročivši štetu od 150/0 f. Potom se sudario sa gajetom *Tonina* iz Starog Grada od 1 tn i načinio štetu od 15 f, zatim u starogradsku braceru *U istinu je veli Bog* od 8 tn i oštetio u visini od 13 f, pa u starogradsku braceru *Vampa* od 4 tn i oštetio za 6/0 f, starogradsku braceru *Lucrezia* od 10 tn, oštetivši u iznosu od 6 f, te u starogradsku braceru *Giuseppina* od 7 tn kojoj je uništio aštu i oštetio za 5/0 f, i na kraju u starogradsku gajetu *Antonietta* od 4 tn, kojoj je također uništio aštu i prouzročio 15 f štete (AM 1892, CII).

### 1891. g.

Zbog jakog vjetera iz smjera sjeveroistoka 14. veljače kod **Paklenih otoka** nasukao se uz oštećenje trupa i tereta parobrod *St. Francesco* od 16 tn iz Rijeke. Šteta je iznosila 50/0 f (AM 1892, CIII).

Dana 11. svibnja, kod **otočića Zečevo** (*Zecovo*), parobrod *Vila* od 199 tn iz Trsta sudario se s parobrodom *Messina* i pritom oštetio ogradu? Šteta je iznosila 30/0 f. (AM 1892, CII).<sup>20</sup>

Prilikom manevra kutera *Baron Plenker* od 14 tn, koji je dolazio iz Hvara, 17. svibnja, kod hvarske **uvale Smrska**, mali krmeni pomoćni brod zakačio se za rupu na obali i pritom potonuo. Šteta je iznosila 200/0 f (AM 1892, CIII).

### 1892. g.

Dana 16. siječnja u **starogradskoj luci** oštećena je u sudaru s parobrodom *Zara* gajeta *Pasavanti* iz Starog Grada od 2 tn. Šteta je iznosila 37/0 f (AM 1893, XCV).

Usljed vjetra iz smjera istok-sjeveroistok i ukriženog mora 26. siječnja u **kanalu između otoka Šćedra i Hvara**, pelig Četiri brata od 47 tn iz Trstenika oštetio je jarbol floka i izgubio jedra. Šteta je iznosila 120/0 f (AM 1893, XCV).

Zbog jakog vjetra iz smjera istok-sjeveroistok i ukriženog mora 26. siječnja, sjeverno od otoka Šćedra pelig *Uccello di Mare* od 28 tn iz Skadra, izgubio je teret i razne predmete iz brodske opreme. Šteta je iznosila 600/520 f (AM 1893, XCV).<sup>21</sup>

Zbog snažnog vjetra iz smjera jug-jugoistok 2. studenog, u vodama oko **rta Pelegrin**, peligu *Kralj David* od 23 tn iz Starog Grada polomio se jarbol i jedro trinketa. Šteta je iznosila 200/0 f (AM 1894, CXV).

### 1893. g.

Zbog jakog vjetra sa snijegom iz smjera sjeveroistoka 21. siječnja, kod **rta Pelegrin** se nasukala gajeta *Rosa* od 5 tn iz Komiže i izgubila sav teret. Jedan čovjek je nestao u moru. Materijalna šteta je iznosila 700/0 f (AM 1894, CXV).

Usljed snažnog naleta vjetra iz smjera jug-jugoistok 23. studenog na **zapadnom rtu hvarske luke** nasukao se brik *Nidia* od 303 tn na putu iz Trsta i oštetio trup. Šteta je iznosila 80/0 f (AM 1895, CXVI).

---

<sup>20</sup> Nije jasno radi li se o otočiću Zečevo kod Jelse, Krka ili Paga.

<sup>21</sup> Ovdje se radi o dvije pomorske nesreće u istom danu, na bliskim lokacijama i zbog istih vremenskih nepogoda, od koje je ova potonja bila s većom štetom.

**1894. g.**

24. lipnja, po blagom vjetru iz smjera sjeverozapada u **starigradskoj uvali** je na kuter/kaić *Antun* od 1 tn iz Starog Grada naletio kuter(?) *Mica*. Štete nije bilo (AM 1895, CXVI).

Zbog hladnog vjetra iz smjera sjeverozapada i nemirnog mora 16. srpnja peligu *Napried* od 25 tn, na putu iz Trogira polomio se u **Paklenom kanalu** krmeni jarbol i dva manja jarbola za zastave (AM 1895, CXVI).

**1895. g.**

Usljed olujnog vjetra iz smjera sjever-sjeveroistok i nemirnog mora 13. srpnja bracara *Marietta* od 7 tn iz Dubrovnika izgubila je kod **Paklenih otoka** dio tereta, pomoćni brodić, jedno sidro i druge dijelove brodske opreme. Šteta je iznosila 140/18 f (AM 1896, CXVIII).

U pokušaju da izbjegne nalet vjetra iz smjera istok-sjeveroistok 17. listopada u **hvarskoj luci** poderalo se središnje jedro na crnogorskom peligu *Corriere* od 25 tn iz Ulcinja. Šteta je iznosila 20 f (AM 1896, CXXI).

Na pola milje zapadno od **rta sv. Ante u Sućurju**, uslijed fortunala iz smjera istoka prevrnula se gajeta *S. Gaetano* od 2 tn iz Igrana, pri čemu se jedan član posade utopio. Od materijalne štete spominje se gubitak dva vesla, kormila i nešto opreme, a iznosila je 20 f (AM 1897, CXXXIII).

Usljed snažnog vjetra iz smjera sjeveroistoka 28. studenog, u **starogradskoj luci kod mlina** nasukao se parobrod *Tritone* od 458 tn iz Trsta. Štete nije bilo (AM 1897, CXXXIII).

Dana 10. prosinca, u pelig *Vittoria* od 41 tn iz Dubrovnika, koji je bio usidren u **hvarskoj luci**, udario je parobrod *Vila*, te peligu ošteti palubu i rubnjak. Šteta je iznosila 100 f (AM 1897, CXXXIII).

**1896. g.**

Dana 3. veljače na **otočiću Sveti Jerolim** (najvjerojatnije istočnom rtu), nasukala se g(oleta)? *Paolo* od 63 tn iz Milne u pokušaju da po vjetru iz smjera sjeveroistoka zaokrene oko rta. Štete nije bilo (AM 1897, CXXXIII).

Usljed naleta istočnjaka, po kišnom vremenu i uzburkanom moru 14. travnja oko 7 sati navečer, otprilike 100 m od kraja kod **rta Sućurja** prevrnula se brodica sa devetoro ljudi koji su se iz Živogošća uputili za Sućuraj. Četvoro ljudi je doplivalo do obale, dok su ostali, budući nisu znali plivati, ostali uz brod i Sućurani su ih kasnije spasili. Jedan od njih, Mate Grbić, ipak nije uspio preživjeti havariju, preminuo je netom su ga izvadili iz mora (Mucalo 2003, 95, 188, 189; *Narodni list* br. 31, Zadar, 1896.; *Smotra Dalmatinska* br. 31, Zadar 1896.).

Po blagom vjetru, ali jakom kurentu nasukao se 18. ožujka na **hvarskom otočiću Gališnik** grčki škuner *Eleftenos* od 43 tn iz Pireja. Štete nije bilo (AM 1897, CXXXIII).

Usljed naleta vjetra iz smjera sjever-sjeverozapad blizu **otočića Vodnjok** u arhipelagu Paklenih otoka 18. kolovoza polomio se jarbol braceri *Madonna di Dol* od 10 tn iz Starog Grada. Šteta je iznosila 40 f (AM 1897, CXXXIII).

#### **1897. g.**

Zbog naleta vjetra iz smjera sjever-sjeveroistok 11. lipnja, na istočnoj strani **otočića od Pokonjeg dola** prevrnuo se leut *Annetta* od 3 tn iz Jelse, te izgubio opremu i jedra. Šteta je iznosila 50 f (AM 1898, CXXX).

Usljed snažnog vjetra iz smjera jug-jugoistok i uzburkanog mora 23. listopada prevrnula se kod **Jelse** gajeta *Jelsa* od 2 tn iz Jelse i izgubila sav teret. U brodolomu su nestale dvije osobe. Materijalna šteta je iznosila 15/20 f (AM 1898, CXXX).

#### **1898. g.**

Dana 11. veljače uslijed sudara s parobrodom *Vila* u **starogradskoj luci** peligu *Francesco* od 96 tn iz Starog Grada slomio se kosnik floka i neki dijelovi na pramcu. Šteta je iznosila 132 f (AM 1899, CXXII).

U istom sudaru u **starogradskoj luci**, parobrodu *Vila* od 176 tn, na putu iz Visa bio je oštećen komandni most i kabina navigatora, a šteta je iznosila 50 f (AM 1899, CXXIII).

Zbog snažnog naleta vjetra iz smjera sjever-sjeverozapad i nemirnog mora 30. travnja, leut *S. Giovanni* iz Smrske od 2 tn napunio se morem blizu **rta Kabal**, ali je spašen. Nažalost, jedan se čovjek utopio. Materijalna šteta je iznosila 10/10 f (AM 1899, CXXII).

Zbog naleta vjetra 5. rujna kod **Sučurja** se prevrnula gajeta sa dvojicom Sućurana (Roko Jeličić i Stipan Mucalo) koji su srećom spašeni (Mucalo 2003, 105; Narodni list br. 74 Zadar 1898.).

Usljed jakog vjetra iz smjera sjever-sjeverozapad 25. rujna u **starogradskoj luci** talijanski trabakul/tartana *Nuovo Attilio*, udario je (?) leut *Giorgio* od 3 tn iz Makarske, pri čemu je leutu slomljena lantina i jedro. Šteta je iznosila 6 f (AM 1899, CXXIII).

Dana 25. rujna u **starogradskoj luci** nasukao se torpedni čamac *No. XX.* od 47 tn iz Pule. Štete nije bilo (AM 1899, CXXIII).

Zbog mrklike noći i snažnog vjetra iz smjera istok-sjeveroistok 17. prosinca nasukao se na **otočiću Sveti Jerolim**, uz oštećenje trupa i tereta, grčki škuner *Agiastris* od 134 tn na putu iz *Spezie* u Italiji. Šteta je iznosila 1200/1500 f (AM 1900, CXXVI).

### 1899. g.

Dana 23. ožujka u **hvarskoj luci** sudarili su se pelig *Pellegrino* od 9 tn iz Voloskog i talijanski pelig *Triestino*. Pelig *Pellegrino* je zadobio samo površinska oštećenja. Šteta je iznosila 20 f (AM 1900, CXXVI).

Tijekom noći 22. srpnja **ispred Šćedra** (?) je eksplodirao parni kotao motora austrijske topovnjače *Adler*. Poginulo je petoro članova posade, dok je ostalih jedanaest ranjeno. Brod nije bio potopljen, te je s razapetim jedrima doplovio do obale. U pomoć je pristigla i topovnjača *Zenta* iz Splita (*Naša sloga* 27. srpnja 1899., Zagreb 1870.; *Živila Hrvatska* 27. srpnja 1899., Zagreb 1870).

### Kraj 19. st.

Po lokalnoj predaji, zapadno od uvale Vela Garška, uz **Petrov bok**, krajem 19. stoljeća zbila se havarija broda braće Vučetić-Abramovi iz Hvara, koji su se bavili gusarenjem. U havariji je poginulo svih devetero braće, predaja dodaje, iz

obijesti, jer su po obavljenom gusarskom poslu svetkovali i cipele okitili cvijećem (Kovačić 1987, 279; Usmeni podatak Nikola Vučetić-Pjatić).

### 1903. g.

Usljedi snažnog naleta vjetra istočnjaka (*Grego*) na **rtu Pelegrin** 22. srpnja 1903. g.,<sup>22</sup> nalila se morem ribarska gajeta *Catterina* iz Hvara od 2 tn. Jedan je čovjek nestao u moru (AM 1904, CXXXVII).

Dana 29. listopada kod **rta Sućurja** se pod nejasnim okolnostima nasukao parobrod *Graf Wurmbbrand* od 391 tn iz Trsta. Oteglili su ga parobrodi *Metković* i *Leda* (AM 1904, CXXXVII). *Narodni list* nadodaje da je to bilo u noći 23. listopada, brod je bio u vlasništvu Lloyda, te se nasukao zbog jake južine (Mucalo 2003, 127; *Narodni list* br. 85, Zadar 1903.).

### 1905. g.

Dana 8. siječnja, blizu **rta Ražanj** na Paklenim otocima, jaka bura zahvatila je ribarsku gajetu *Antonia* od 2 tn iz Svetog Klementa na Hvaru, na kojoj su bila četvorica hvarskih ribara. U velikom nevremenu Stjepan Vučetić (26 g.) i Grgo Kuzmanić (18 g.) pali su u more i utopili se, dok su se ostala dvojica spasila. Izgubljena je oprema u vrijednosti 40 forinti (AM 1906, CXLII; Barić 2017, 115; *Jedinstvo* 13. 1. 1905., 2)

Dana 3. veljače, na **rtu Smrske**, snažan nalet vjetra iz smjera istok-sjevero-istok prevrnuo je braceru *Madonna di Tersatto* od 10 tn iz Milne, koja je potom otegljena u uvalu Smrska. Šteta je iznosila 360/40 f (AM 1906, CXLII).

Zbog jakog vjetra 3. ožujka, između **otočića od Pokonjeg dola i obale**, talijanskom peligu *Professore* od 48 tn iz Bisceglie polomio se krmeni jarbol, te oštetila paluba i jedrilje. Šteta je iznosila 600/100 f (AM 1906, CXLII).

Zbog jakog vjetra, mrkle noći, morskih struja i neprilagođene udaljenosti, talijanski parobrod *Brindisi* od 532 tn iz Barija udario je 3. ožujka u **otočić Galešnik** ispred grada Hvara. Šteta je iznosila 25000/6000 f (AM 1906, CXLII).

<sup>22</sup> U knjizi je upisana 1907. g., što je najvjerojatnije greška tiskara, jer godišnjak donosi podatke za 1903. g.

Zbog udara vjetra iz smjera sjeveroistoka, 15. prosinca, kod **rta Pelegrin**, s (već prije spomenute, nesretne) bracerne *Madonna di Tersatto* od 10 tn iz Milne, u more je pao i utopio se zapovjednik broda (AM 1907, CXXXIX).

#### **1906. g.**

Zbog vjetra i mora 27. lipnja, talijanski pelig *Giovanni P.* od 72 tn iz Rimini-ja sudario se ispred **hvarske luke** s talijanskim brigantinom *Jolanda V.*, te polo-mio glavno jedro i dio kremene ograde. Šteta na peligu je iznosila 120 f. U istom sudaru talijanski brigantin *Jolanda V.* od 134 tn oštetio je kosnik floka, a šteta je iznosila 35 f (AM 1907, CXXXIX).

U pokušaju izbjegavanja udara vjetra albanski parobrod *Albania* od 100 tn na putu iz Dubrovnika udario je 19. studenog kod **otoka Marinkovac** u arhipela-gu Paklenih otoka u kamenito dno. Šteta je iznosila 60 f (AM 1908, CXLI).

#### **1908. g.**

Usljed snažnog naleta vjetra u **Hvarskom kanalu** 14. travnja kuter *Maria* od 5 tn iz Starog Grada potonuo je sa svim teretom. Šteta je iznosila 2000/50 f (AM 1909, CXLIII).

Zbog snažnog naleta vjetra, 23. lipnja, ispred **rta Žukove**, gajeta *Margherita* od 3 tn, na putu iz Basine se prevrnula. Šteta je iznosila 300 f (AM 1909, CXLIII).

Zbog snažnog naleta bure u **kanalu između Brača i Hvara** 3. kolovoza, na pet milja od obale, gajeta *Margarita* od 2 tn iz Vrboske (prethodna?), koja je plovila iz Sumartina na Braču prema Vrboskoj sa četvero odraslih Vrbovljana i dvoje djece, te 4 kvintala dinja, napunila se morem i potom prevrnula. U havariji su izgubili život stari Vicko i Kata Fabrio Kovačić, te malodobni Aleksandar (9 g.) i Vicko (14 g.), dok su se njihovi roditelji Ante i Marija Beritić uspjeli spasiti. Materijalna šteta je iznosila 60/540 f (AM 1909, CXLIII; Barić 2017, 115, 116; *Velebit*, Split 9. 8. 1908., 2-3).

Zbog naglog i jakog naleta vjetra 7. prosinca u **hvarskoj luci** je talijanskom brodu *L'Indipendente* od 141 tn na putu iz Barija, puko sidreni lanac. Šteta je iznosila 500 f (AM 1909, CXLIII).



**1909. g.**

Zbog fortunala iz smjera jug-jugoistok, 5. ožujka, grčki brigantin/bark *Panaytio Acostitos* od 435 tn iz Chiosa oštećen je prilikom manevriranja u **hvarskoj luci**. Šteta je iznosila 400 f (AM 1910, CL).

Prilikom ulaska u **starogradsku luku** 17. ožujka, parobrod *Trieste* od 544 tn iz Trsta, zapetljao se u konopce parobroda *Pećine*, te oštetiо pramčani jarbol i drugo. Šteta je iznosila 5000 f (AM 1910, CL).



Slika 5. Parobrod Trieste na slici iz 1897. g., u spomen knjizi Il Lloyd Triestino (1836-1936), Verona 1938., između str. 368 i 369.

Od jakog naleta vjetra sa zapada, 19. svibnja, 3 milje jugoistočno od **rta Biskup** (*punta Vescovo*), razbio se jarbol trinketa talijanske tartane *Padre Amoroso* od 29 tn iz Chioggije. Šteta je iznosila 300 f (AM 1901, CL).

Zbog fortunala iz smjera sjeverozapada 13. srpnja, blizu **Dugog rata** (*punta Longa*) u **Hvarskom kanalu**, slomilo se krmeno jedro i kosnik floka peliga *Bog S nami* od 13 tn iz Jelse. Šteta je iznosila 240 f (AM 1910, CL).<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Čini se da je ovdje kriva lokacija.

### 1910. g.

Početak siječnja utopio se Ivan Makjanić iz **Ivan Dolca** koji se tijekom ribolova (vjerojatno u moru oko Ivan Dolca) okliznuo i s broda pao u more (Barić 2017, 116; *Pučka sloboda*, Split, 5. 1. 1910., 3).

### 1912. g.

Zbog problema s kormilom, na **rtu Križnik** (?) na otoku Hvaru, nasukao se 18. siječnja parobrod *Sultan* od 444 tn iz Trsta i oštetiio pramac. Šteta je iznosila 20000 f (AM 1913, CXCIII).<sup>24</sup>

Zbog jakog naleta vjetra iz sjeveroistočnog smjera, 16. veljače, u sjeveroistočnom dijelu **Hvarskog kanala**, prevrnuo se trabakul *S. Nicolo P.* od 18 tn iz Vrboške. Šteta je iznosila 2000 f (AM 1913, CXCIV).

Zbog problema s kormilom 21. lipnja, gajeta *No. 476* od 2 tn iz Bola, udarila je ispred **vrbovačke luke** u parobrod *Mosor*. Iznos oštećenja gajete bio je 200/100 f (AM 1913, CXCIV).

Usljed jakog vjetra iz smjera sjeveroistoka 16. srpnja, kod obale **Sućurja** prevrнула se gajeta *Golubica* od 2 tn iz Sućurja. Šteta je iznosila 100/1000 f (AM 1913, CXCIII).

### 1916. g.

Otprilike po sredini kanala između **rta Sućurja** i **rta Gomena** na poluotoku Pelješac, odnosno na oko 3 milje južno od uvale Mrtinovik zapadno od Sućurja, u utorak 9. svibnja oko 9 sati ujutro francuska podmornica (iz sastava pomorskih snaga Antante) je s 2 torpeda pogodila željezni putničko-trgovački parobrod *Dubrovnik* koji je plovio iz Splita za Dubrovnik. Na brodu je bilo 36 ljudi (18 članova posade i 18 putnika), zatim 13 volova i oko 40 vagona prehrambene i industrijske robe u vrijednosti od preko 600.000 kruna. U havariji je poginulo, odnosno nestalo 12 ljudi (3 člana posade i 8 putnika). U spašavanju preživjelih istaknuli su se stanovnici Sućurja i Bogomolja, a u pomoć je doplovio i austrijski ratni brod *Huszar*. O tragediji su izvjestile brojne novine.

---

<sup>24</sup> Nije jasno o kojem se rtu radi, možda o Križnom ratu u Hvaru.

*Dubrovnik* je bio ponos Dubrovačke parobrodarske plovidbe i vrijedio je oko 400 000 kruna. Izgrađen je u Engleskoj 1892. g., imao je 481 tn ili 350 BRT, stroj snage 650 konja, a plovio je brzinom od 11 milja. Potonuo je u kanalu na dubini između 50 i 60 m. Ostatke broda locirali su početkom 1970-ih g. sućuranski ribari, a u novije vrijeme i sportski ronionci (Mucalo 2003, 150, 245, 250-252, 286; *Narodni list* br. 39 Zadar, 1916.; *Naše jedinstvo* br. 115, Split, 1916.; *Dan* br. 20, Split, 1916.).



Slika 6. Parobrod Dubrovnik, preuzeto iz Mucalo 2003., str. 383.

### **1918. g.**

Usljed žestokog naleta bure 5. listopada prevrnula se brodica 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 (Barić 2017., 116, 117; *Novo doba*, Split, 19. 10. 1918., 3).

### **1921. g.**

Pri pokušaju zaobilaska **rta Pelegrin**, po jakom jugu u veljači, prevrnula se falkuša *Mandina* na kojoj su bili vlasnici Dome i Jure Zaninović iz Velog Grablja. Zahvaljujući brodu *Morosin* koji se našao u blizini, oni su se spasili, dok je glavnina tereta (daske, prehrambena roba) bila izgubljena (usmeni podatak Ivan Zaninović Mandičin).

### 1924. g.

Početak siječnja 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 Oključna 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 poginula. (Barić 2017, 117; *Narod*, Split, 8. 1. 1924., 3).

### 1926. g.

U olujnom nevremenu 10. ožujka stradale su kod **Žukove** na otoku Hvaru bracere *Mali Visko* i *Sveti Nikola* iz Jelse, vlasništvo braće Lazaneo. Prvu su valovi razbili o grebene, a drugu je more izbacilo na kopno i teško oštetilo. Posade su se uspjele spasiti (Barić 2017, 118; *Novo doba*, Split, 13. 3. 1926., 4).

U jutarnjim satima 15. lipnja kod **Mlaske** blizu Sućurja jaka oluja je zahvatila i prevrнула brodicu u kojoj su bile tri djevojke (Nada Parun, Celestina Parun, Kata Simić) i jedan mladić (Ante Parun) koji su iz Igrana plovili za Hvar. Sve tri djevojke su se utopile, a mladić jedva spasio (Barić 2017, 119; *Novo doba*, Split, 18. 6. 1926., 4).



Slika 7. Stvrdnute vreće cementa i dio brodskog motora trabakula koji je između 1930. i 1940. g., iz nepoznatih razloga potonuo ispred Dubovice na 27-30 m dubine, snimio Jerko Domančić (ljubaznošću gosp. Prospera Maričića).

**1943. g.**

U studenom su dva njemačka aviona bombardirala *Krku*, manji putnički brod Kraljevine Jugoslavije, koji je bio privezan za mol u **Uvali sv. Ante** u Starogradskom zaljevu. Brod je uslijed toga potonuo, dok je kameni mol bio teško oštećen. Brod je izvađen i otegljen oko 1950. g. (usmeni podatak Ivan Zaninović Mandičin).

Dana 27. prosinca u **uvali Mala Garška** njemački avioni bombardirali su partizanski naoružani brod *NB-5 Ivan* koji je tu bio usidren, te je potonuo. Djelovi brodske opreme i naoružanja bili su široko razbacani po uvali, što su kasnije utvrdili lokalni ronionci (Maričić 2011, 36-37; Maričić 2019; Priče i crtice iz ratova na vodi, 2013).

**1944. g.**

Uslijed sudara s engleskim razaračem, u noći 19. veljače na oko 4,5 km udaljenosti od **Paklenih otoka** u pravcu svjetionika Stončica na Visu, potopljen je partizanski ratni brod *NB-9 Biokovac*. Ljudskih žrtava nije bilo (Priče i crtice iz ratova na vodi, 2013; usmeni podatak Damjanko Petrić).

Prilikom savezničkog avionskog mitraljiranja **hvarske luke** u akciji u ožujku potopljen je leut hvarskog ribara Jurja Carića (Maričić 2011, 39; Maričić 2019).

U akciji savezničkih aviona u travnju mitraljirana su i potopljena dva usidrena broda u **Veloj Viri** (Maričić 2011, 39; Maričić 2019).

Kod **Vrboske** je, greškom engleskih avijatičara, potopljen partizanski naoružani brod *NB-11* (Priče i crtice iz ratova na vodi, 2013).

U bruškoj uvali Čisti **dolac** zapadno od Radončinca, partizani su namjerno potopili putnički brod *Bosna*, nekoć Kraljevine Jugoslavije, koji je tu bio usidren, kako bi ga očuvali od mogućeg napada njemačke avijacije (usmeni podatak Ivan Zaninović Mandičin).

**1958. g.**

Kod otočića **Travna**, podno hvarskih škoja, nasukao se jugoslavenski brod *Dubrava*, teretnjak od željeza na parni pogon, nosivosti 4429 BRT, s teretom kukuruza. Otegljen je 1958. g. (Marin 1962., 893).



Slika 8. Brod Dubrava nasukan na otočiću Travna na zapadnom dijelu hvarskih škoja, preuzeto iz Marin 1962, 898.

**1958. g.**

Jugoslavenski drveni motorni jedrenjak *Jakljan*, nosivosti 72 BRT udario je u **podvodni greben kod Sućurja** i djelomično potonuo. Otegljen je 1958. g. (Marin, 1962, 894).<sup>25</sup>

**1959. g.**

Kod otočića **Vodnjok** podno hvarskih škoja potonuo je na dubini od 42 m željezni brod *Ariana*, teretnjak na parni pogon, nosivosti 1184 BRT. Sljedeće 1960. godine je izvađen, otegljen u Split i izrezan (Marin 1962, 890).

**1960. g. (?)**

Jugoslavenski putničko-teretni brod *Hvar* od 404 BRT nasukao se u uvali **Vela Stiniva**. Otegljen je 1960. g. (Marin 1962, 894).

---

<sup>25</sup> O ovoj pomorskoj nesreći više u članku Marina Perka u ovome svesku.

**1961. g.**

Kod **Sućurja** se nasukao jugoslavenski ribarski brod *Vlačica* od 36 BRT, otegljen 1961. g. (Marin 1962, 895)<sup>26</sup>.

**1969. g.**

Trabakul-restoran *Gali-Pici*, bivši talijanski trabakul *Gina*, a kasnije *Zaglav*, nakon “odsluženog staža” kao restoran u hvarskoj luci, namjerno je potopljen na oko 100m ispred uvale **Tocila** na Pelegrinu (usmeni podatak Stjepan-Gali Matijević, ožujak 2019. g.).

---

<sup>26</sup>

O ovoj pomorskoj nesreći više u članku Marina Perka u ovome svesku.

Marinko Petrić

THE CHRONICLE OF THE UNFORTUNATE VOYAGE IN ISLAND OF  
HVAR WATERS

*Summary*

The paper brings to light historic data about various maritime disasters, shipwrecks, sinking, damages, ships stranding ashore, people perishing, maritime clashes, fires and other disasters.

Facts are presented in chronologic order from the first written document of the disaster on the premises in the 4th c B.C. up to the 1960s in the 20th c. A.D.

They are collected out of various written sources such as official maritime reports, notaries marks, chronicles, newspaper reports, historic reviews all the way to individual oral reports.

Summed up in one place, all of these 120 items represent direct and vivid insight into maritime history of the island of Hvar, especially in regard to the variety of sail journey.

*(translation: Lada Tudor)*