

Naši posljednji jedrenjaci

Kap. Oliver Fio, Split

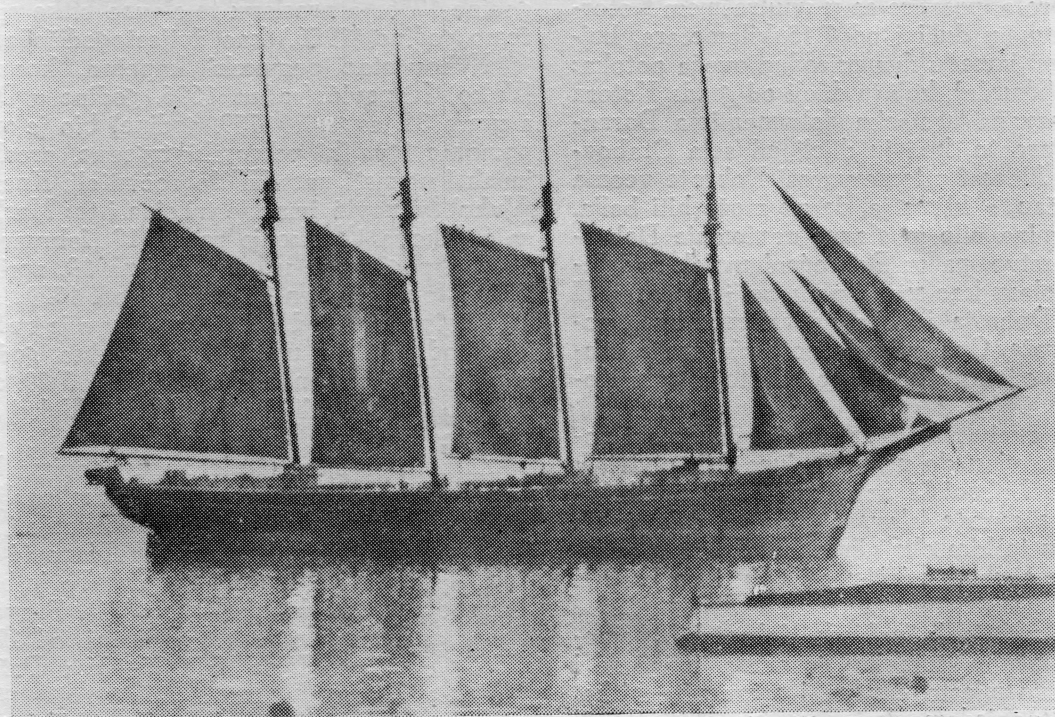
Tradicija brodova na jedra još je i danas živa. A i razumljivo je, kad se zna, da je pod jedrima ne samo stvarano kroz stoljeća naše pomorstvo, već da je naše pomorstvo doseglo svoj najveći uspon i razvoj baš pod jedrima. Tehnički i ekonomski razvitak potisli su ove brodove. Najprije su bili potisnuti s područja duge, a kasnije i velike obalne plovidbe. Danas su ostali jedino u maloj obalnoj plovidbi. Ali i ovi postojeći jedrenjaci prilagođeni su vremenu, prilikama i sredini. Svi imaju i mehanički pogon pored starog tradicionalnog eolskog pogona. Danas možemo prije reći, da su to motorni brodovi s pomoćnim pogonom na jedra.

Posljednji naš jedrenjak duge plovidbe bio je »Zagreb«. Ovaj brod bio je dug 69, a širok 12 metara. Nosivost mu je iznosila 1.800 tona. Sagrađen je bio oko 1890. godine u drvu te je imao četiri jarbola, opremljena sa šošnim (uzdužnim) jedrima (»Four-Mast-Schooner«). Do 1921. godine bio je u posjedu lošinjskih brodovlasnika te je plovio pod imenom »Quatro Novembre«. Spomenute 1921. godine brod su kupili Bunčuga iz Jelse, Šalata, također iz Jelse i Holujević iz Zagreba. Tada je dobio novo ime »Zagreb«, a luka pripadnosti mu je bila Split.

Čim je brod bio kupljen doveden je u Split, da nakon generalnog opravka, otputuje za Marseille. Zbog protivnih vjetrova i tišina ovaj je

brod prevalio prvu polovinu puta (do Sardinije) u 36 dana, dok je drugu polovinu puta prevalio za svega pet dana. U Marseilles je stigao nakon 41 dana putovanja 18. svibnja 1922. Iz ove francuske luke otputovao je brod za Havanu. Iz Havane »Zagreb« je isplovio u nedjelju 6. listopada 1922. godine za Tampu. Uslijed jake struje brod je bio stalno zanošen prema kraiu, tako da je uveče istog dana oko 8 sati već ležao s cijelim svojim bokom na kraj. Nasukao se 28 milja zapadno od Havane kod Cabo Santa Domenica. Brod je sutradan, 7. listopada, morao biti napušten od posade, jer spasa brodu više nije bilo. Posada se tada ukrcala u dva čamca, od kojih je jedan sretno stigao do obale, dok se drugi, blizu kraia, oko 60 metara, nasukao na hrid, razbio se i prevrnuo. Međutim ljudskih žrtava nije bilo. Nakon dva i po mjeseca sva je posada stigla natrag u domovinu. Zapovjednik broda bio je kap. Josip Medanić iz Kostrene — Sv. Barbare, prvi časnik Vinko Lukšić iz Sutivana (otok Brač), drugi časnik Božo Kovačić iz Vrbovske na Hvaru i treći časnik Šime Liščić iz Splita. Kadeti su bili Ivo Pruckner, Pero Prović, Ivo Medanić i Ivo Sučević. Posada skupa sa zapovjednikom brojila je 16 osoba.

Brod »Zagreb« nije zabilježen u službenim »Pomorskim godišnjacima« bivše Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu, pošto je prvo godi-



Jedrenjak »Zagreb« velike obalne plovidbe na svojoj posljednjoj vožnji

šte ove publikacije izišlo tek 1926. godine sa podacima za konac 1925. godine.

Kasnije vidimo, da je u našoj trgovačkoj mornarici bilo još jedrenjaka, ali su svi manje tonaže od navedenog »Zagreba« i registrirani su u kategoriji velike obalne plovidbe. Do konca 1925. godine bila su dva jedrenjaka velike obalne plovidbe i to »Margherita«, luke pripadnosti Malinska, i »Mifena« luke pripadnosti Ulcinj. Prvog od ova dva spomenuta jedrenjaka nalazimo još u »Pomorskom godišnjaku« za 1928. godinu.

Naročito Iščani kao i Molaćani i Olibljani i dalje nabavljaju jedrenjake. Ovi su jedrenjaci najviše bili upisani u kategoriju male obalne plovidbe. Ali njihovi jedrenjaci su manje tonaže i jačeg motornog pogona od onda našeg najvećeg jedrenjaka velike obalne plovidbe »Sv. Nikola«. Tako iščanski najveći brod »Dinara« imao je 500 tona nosivosti, a motor jačine 245 KS, a »Ist« imao je 480 tona nosivosti, a motor jačine 300 KS.

»Sv. Nikola« je bio jedrenjak sa četiri jarbola, opremljena sa šošnim jedrima. Bio je drvene građe, dug 41 metar, sagrađen 1921. godine, a nosivost mu je iznosila 720 tona. Prije kupnje zvao se »Dreüning« te je vijao švedsku zastavu. Vlasnici su bili Luka Duplačić iz Splita te Teo-

dor i Rudolf Puhalović iz Visa. Godine 1932., kad je brod bio kupljen, luka pripadnosti mu je Split, da nakon preprodaje omiškim vlasnicima izmijenjeni luku pripadnosti u Omiš.

»Sv. Nikola« je 27. studenog 1932. godine otputovao iz Vranjica za Tunis s teretom cementa. Dana 10. siječnja 1933. godine otputovao je iz Sousse (Tunis) s teretom fosfata prema Tarrantu. Od časa, kada je napustio polaznu luku, brodu se izgubio svaki trag. Pretpostavlja se, da je nastradao u oluji. Tom je prigodom izgubila svoje živote cijela posada, koja je brojila 11 osoba. Zapovjednik broda bio je Bonifacije Čepulić iz Kostrene — Sv. Barbara, časnik palube Marin Mimica pok. Jure iz Rogoznice kod Omiša, motorista Dobroslav Ružić Nikolin iz Splita, nadglednik tereta i suvlasnik Ante Kuzmanić Dinkov iz Omiša, vođa palube Ante Dragičević Jurin iz Stariograda na Hvaru, kormilar i suvlasnik Vicko Stella Božin iz Omiša, kormilar Toma Lovrić pok. Ante iz šibenske Rogoznice (nastanjen u Omišu), mornar Dragomir Usmijani pok. Ivana iz Rogoznice (kod Šibenika), mladić palube i suvlasnik Ante Stella Božin iz Omiša i jedna nepoznata osoba, koje se ukrcala u Milni. Ovaj brodolom je poslije propasti parobroda »Daksa« najveća nesreća, koja je zadesila našu trgovačku mornaricu.