

Tonči Kriletić

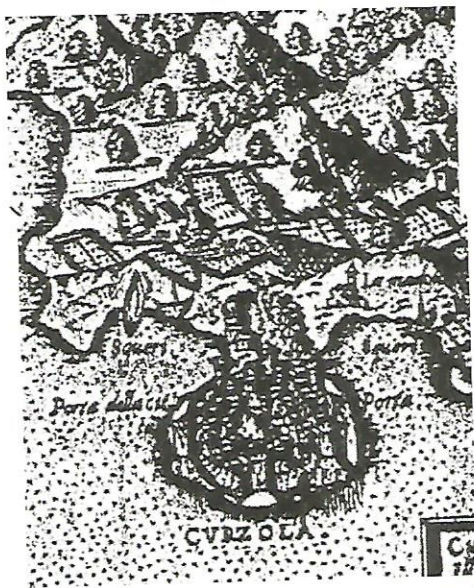
KRATKA POVIJEST KORČULANSKE BRODOGRADNJE

Počeci brodogradnje na otoku Korčuli nisu nam poznati u cijelosti. Velika je vjerojatnost da su tu djelatnost započele prapovijesne zajednice s otoka. O tome nam neposredno svjedoče ostatci morskih organizama pronađenih u Veloj špilji pokraj Vele Luke. Logična je pretpostavka da je dio njih, osim onih s obale, bio lovljen plovilima. Uostalom, teško je i zamisliti postojanje neke ljudske zajednice koja živi na obali, a da pri tome nije imala potrebu za plovilima.

Brodogradnjom su se sasvim sigurno bavili i grčki kolonisti u VI. st. pr. Kr. To možemo tvrditi neovisno o tome radi li se o onima s Knida, čija je prisutnost na otoku nepotvrđena, ili o kolonistima s Isse. Područja u blizini današnje Lumbarde donose nam ostatke iz III. st. pr. Kr. Korčulanska brodogradnja i pomorstvo u toj tradiciji imaju svoj kontinuitet koji seže i dublje u prošlosti od prvih pouzdanih vijesti. Te vijest prenosi Apijan, kada govori kako je Oktavijan 35. g. pr. Kr. pokorio stanovništvo Korčule zbog njihovog intenzivnog gusarenja.

Sigurne vijesti o korčulanskoj brodogradnji nalaze se i u Korčulanskom statutu iz 1214. godine. Tu pronalazimo brojne odredbe o brodogradnji te da se strancima zabranjuje sječa drva bez dopuštenja Komunalnog vijeća. Strogo se kažnjavalo i svako namjerno požarenje s ciljem izazivanja štete. Statut donosi i odredbe kojima se zabranjuje sječa stabala u obalnom pojasu, jer ona potpadaju pod komunalnu jurisdikciju.

Prvi egzaktni podatak o gradnji nekog broda u Korčuli pronalazimo u tužbi iz XV. stoljeća. U ovom sudskom spisu izvjesni Vukić tuži kalafata Bogića, koji ga je fizički napao na mjestu gdje se gradi karaka. Tako prvi podatak o nekom brod izgrađenom u Korčuli govori o gradnji jednog od najvećih brodova tog vremena.



Slika 1. Dio karte otoka Korčule mletačkog putopisca Camuttia iz 1571. godine s prikazom grada Korčule i dvaju brodogradilišta (tal. squeri)

Kad je Korčula 1420. godine potpala pod mletačku vlast, ona joj je nametnula restrikcije u brodogradnji. Između ostalog, ograničavala se veličina brodova s ciljem sprječavanja konkurentnosti Mletačkoj Republici. Kako je to ugrožavalo sveukupan život na Korčuli, brodograditelji 1499. godine zahtijevaju da im se dozvoli gradnja većih brodova. Zahtjev je odobren uz uvjet da se brodove prodaje isključivo kršćanima. Restriktivna politika Venecije prema dalmatinskoj, a time i korčulanskoj brodogradnji, nastavljena je sve do njene propasti 1797. godine. Veliku važnost za razvoj korčulanske brodogradnje imala je blizina Dubrovačke Republike koja je bila važan naručitelj brodova. Te su gospodarske veze često bile prekidane odlukama dubrovačke Vlade kojima se zabranjivala kupnja brodova izgrađenih van teritorija Dubrovačke Republike. Zbog toga su se korčulanski brodograditelji često selili na područja gdje su se zapošljavali u tamošnjim brodogradilištama ili osnivali vlastita brodogradilišta.

Korčulanski brodograditelji s vremenom su uočili potrebu za organiziranim nastupom pred vlastima, kao i u svakodnevnom životu grada Korčule. Zbog toga oni već 1550. godine podnose zahtjev mletačkom Senatu za osnivanje svoje udruge. Zahtjev je odobren tek 1620. pa je 1623. godine osnovana brodograditeljska udruga pod nazivom „Banka svetog Josipa“. Prema statutu udruge, ona je morala osigurati prihode iz kojih se izdvajalo za socijalne i zdravstvene potrebe članova. Prihodi su dolazili od članarine i od izdvajanja postotka iz cijene prilikom gradnje novog broda. Udruga je pomagala siromašne, bolesne i one koji više nisu bili sposobni za rad. Izdvajala je novac za uređenje crkava u Korčuli i potpomagala je kulturne manifestacije u gradu. Udruga je općenito imala cehovski i vjerski karakter, a djeluje i do današnjih dana u okviru korčulanske župe. Banka svetog Josipa se po svom uređenju može smatrati i pretečom hrvatskih zadruga.

Kartograf Coronellija u djelu „Isollar“ iz 1696. godine, donosi zanimljive podatke o izvorima korčulanske brodogradnje iz mletačkog razdoblja. On piše o Korčuli kao otoku koji obiluje šumama te da su one izvor drva za gradnju kvalitetnih brodova srednje veličine. On donosi planu grada na kojem označava brodogradilište. Tu mu pridaje naslov „slavno“ (tal. *squero famoso*).

Tijekom XVIII. st. korčulanska brodogradnja ulazi u recesiju, ponajviše uzrokovanu opadanjem moći Dubrovačke republike kao do tada najvećeg naručitelja brodova. Zbog te je krize dubrovačka je Vlada ponovno zabranjivala kupovinu brodova van državnog teritorija. To je direktno utjecalo i na brodograditeljsku aktivnost grada Korčule.

Izvori iz XIX. stoljeća govore o novom zamahu korčulanske brodogradnje. Do njega dolazi uglavnom zbog uspona pomorske djelatnosti u susjednom Orebiću. Tada se grade najveći drveni brodovi ikad sagrađeni u Korčuli. Najveći od njih bio je bark „Fratelli Fabris“. Brod je izgrađen 1875. godine i imao je nosivost od 550 tona. Služio je za prijevoz kamena vađenog na Korčuli. Taj brod je izgubljen 1892. godine u velikom brodolomu uz nizozemske obale.

Sredinom XIX. stoljeća korčulanska brodogradnja je doživljavala svoj vrhunac. U petogodišnjem je razdoblju od 1853. do 1858. godine ukupna tonaža brodova izgrađenih u Korčuli bila udvostručena. Tada je korčulanska brodogradnja prema ukupnoj tonaži proizvedenih brodova i prema broju zaposlenih bila na trećem mjestu austro-ugarskih brodogradilišta. Ispred korčulanske brodogradnje bila su brodogradilišta u Trstu i Malom Lošinju. Unatoč tomu, korčulanska je brodogradnja počela opadati ubrzo nakon svog značajnog uspona. Taj pad bio je uzrokovan potiskivanjem drvenih jedrenjaka od strane parobroda i ukidanjem privilegija kojima su korčulanski brodograditelji bili oslobođeni vojne obveze. Za razliku od ostalih jadranskih brodogradilišta, Korčula se donekle uspjela prilagoditi novonastaloj situaciji. Zato se preusmjerila na proizvodnju čamaca.

Pretpostavka je da su korčulanska brodogradilišta tijekom XIX. stoljeća pokrivala i do 80% ukupne tonaže čamaca proizvedenih na Jadranu.

Početak XX. stoljeća je razdoblje stagnacije korčulanske brodogradnje. Situacija se znatno pogoršala u vrijeme i nakon Prvog svjetskog rata. Tada se broj brodograditelja značajno smanjio zbog čestog i masovnog iseljavanja stanovništva u prekomorske zemlje. Oni koji su nastavili djelatnost, orijentirali su se u potpunosti s na proizvodnju manjih plovila, uglavnom ribarskih čamaca. Narudžbe za gradnju plovila stizale su odsvuda, te su u prvom redu zbog vrhunskih osobina i kvalitete izrade, korištena duž hrvatskog priobalja.

Talijanska okupatorska vlast konfiscirala je korčulanska brodogradilišta i time ih je spojila u jedno koje izrađuje čamce za potrebe svoje mornarice. Međutim, zbog čestih sabotaza brodograditelja, mnoga plovila nisu bila u plovnom stanju. Kapitulacijom Italije brodogradilište prelazi u ruke partizana te nakon njemačke okupacije seli na Vis. Tu radi na održavanju brodova partizanske mornarice. Završetkom rata brodogradilište „Korčula“ prelazi u civilnu upravu. U njemu su se uglavnom popravljali i gradili brodovi ratne mornarice. Zbog potrebe za povećanjem proizvodnje, brodogradilište je premješteno na novu lokaciju izvan grada te je preimenovano u „Ivan Cetinić“. Vremenom se djelatnosti brodogradilišta proširuju na čelične brodove. Sredinom 60-ih godina dolazi do nove krize koja je rezultirala stečajem brodogradilišta. Uz velike poteškoće proizvodnja je nastavljena, a brodogradilište je preimenovano u „Inkobrod“. Proizvodnja je s vremenom povećana i stabilizirana. Takva situacija potrajala je sve do Domovinskog rata, kada nastupa nova kriza. Ta kriza traje do danas, a njeni uzroci su veoma kompleksni. Prvenstveni uzrok je nova konstelacija snaga u svjetskoj brodogradnji i pomorstvu. Time je, nažalost, u pitanje dovedena održivost ove stoljetne korčulanske djelatnosti.

LITERATURA:

FORETIĆ, Vinko - Iz povijesti korčulanske brodogradnje, *Brodogradnja*, sv. III, br. 1-6, Zagreb, 1952.

GJIVOJE, Marinko - *Otok Korčula*, Zagreb, 1963.

KALOGJERA, Dušan - *Korčulanska brodogradnja*, Zagreb, 1998.

KOJIĆ, Branko - Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vjekove, *Pomorski zbornik*, sv. I., Zagreb, 1962, 67-111.