

moćnosti korčulanske brodogradnje u srednjem vijeku

Ambroz KAPOR

KORČULA

Nema sumnje da je brodogradnja, uz kamenarstvo, poljoprivredu i šumarstvo, bila kroz vjekove jedna od najvažnijih privrednih grana Korčule. Činjenica je, međutim, da se u gradskom statutu, koji je donesen 1214. godine, ona uopće ne spominje, ili zapravo dolazi do izražaja samo posredno, preko odredaba o korištenju šumskih bogatstva otoka (članovi 110, 112 i 146 statuta i članovi 63, 113, 198 i 199 reformacija statuta). (Bilj. 1). Stoga se o počecima i kasnijem razvoju brodogradnje zna najviše iz kolizije interesa, koji su nastajali između korčulanske brodogradnje i venecijanskih brodogradilišta, a koju je problematiku rješavala centralna vlast u Veneciji.

Prvu pisanu vijest o korčulanskoj brodogradnji imamo iz četrnaestog stoljeća (Bilj. 2). Od 1420. godine, kada je Korčula prešla pod mletačku vlast, pa do pada Mletačke republike za razvoj korčulanske brodogradnje od osnovne je važnosti bio službeni stav mle-

tačkih vlasti prema toj privrednoj grani. On se je, kako je poznato povremeno mijenjao, već prema tome u koliko je mjeri ta brodogradnja bila za mletačku vlast interesantna kao ratna industrija, ili opasna kao konkurentna provincijska industrija prema brodogradilištima u Mlecima. Taj stav je prema tome imao karakter unapređivanja, ili ograničavanja u odnosu na izgradnju brodova po tipu i tonaži u raznim vremenskim periodima. Do godine 1623. ta se industrija razvija uglavnom neorganizirano i postoji kao niz manjih lokalnih brodogradilišta bez međusobnog pomaganja i udruživanja sredstava.

Tek od godine 1623. za vrijeme uprave poznatog Generalnog providura Frana Molin, dolazi do osnivanja jednog strukovnog udruženja — Bratovštine — Skule brodograditelja i kalafata pod nazivom Skule sv. Josipa, koja je poznata i pod nazivom Banke Sv. Josipa (Bilj. 3)

Kako sam uvod rješenja o osnivanju Bratovštine kaže, cilj tog udruživanja bio je da se brodogradnja dobrom organizacijom unaprijedi brojem i kvalitetom brodograditelja na dobro Republike, koja se često služila njenim uslugama, kao i samih brodograditelja.

Zapravo iz samog Pravidnika vidno je da je cilj mletačkih vlasti bio, odgovarajućim odredbama držati čvrsto u ruci djelovanje i razvoj Bratovštine, a time i čitave brodogradnje.

O tome, koliki su bili kapaciteti korčulanske brodogradnje, dotično koliko je i kakvih brodova kroz čitav srednji vijek pa skoro do konca mletačke vladavine sagrađeno nema nikakvih podataka, a to je baš ono što je za jednu proizvodnju najvažnije, najzanimljivije i najotrebneje znati. U tom pogledu podaci postoje samo za period od 1787-1867. godine (Bilj. 3) i to za uposleno osoblje (po strukama i po broju), a za brodove po broju izgrađenih i popravljenih plovinskih jedinica (bez podataka o tonaži) za potrebe duge, velike i male obalne plovidbe.

Ne preostaje prema tome, nego da se deduktivnim

putem iz broja zaposlenih osoblja, najpribližnije odredi broj izgrađenih i popravljenih plovinskih jedinica, uzevši za korekturu samo okolnost da se brodovi duge plovidbe, za koje se navodi da su građeni u periodu 1787-1867. godine, u srednjem vijeku na korčulanskim brodogradilištima uglavnom nisu smjeli graditi, a da je produktivnost rada morala biti bolja nego li što je bila u srednjem vijeku.

Na žalost popisa o uposlenom osoblju na korčulanskim brodogradilištima u srednjem vijeku nema mnogo. Do sada je poznat samo popis brodograditelja iz godine 1594. (Bilj. 4) i popis iz godine 1623. (Bilj. 5)

Prema pregledu o broju uposlenog radništva i izgrađenih plovinskih jedinica između 1787-1867. godine (Bilj. 2) proizlazi da je u

Periodu	Izgrađeno brodova prosječno godišnje											Zaposleno radnika pros. godiš.	Izgrađeno po rad. pros. godišnje brod.	Poprav. po radniku pros. godišnje brod.			
	Duga plovidba		Velika obalna		Mala obalna		Ukupno		Velika obalna		Mala obalna				Ukupno		
	Brodova	%	Brodova	%	Brodova	%	Brodova	%	Brodova	%	Brodova				%	Bro-	%
1787-1797	5	0,5	11	1,5	783	98	809	100	3	10	30	90	33	100	118	1,93	0,08
1798-1815	—	—	1	—	339	100	440	100	—	—	26	100	26	100	134	3,39	0,20
1816-1826	2	—	17	1,5	722	98,5	740	100	8	10	27	90	30	100	192	3,85	0,15
1827-1837	4	0,5	17	2	797	97,5	818	100	3	10	30	90	33	100	332	2,69	0,10
1848-1818	3	0,5	16	2	875	97,5	894	100	3	12	31	88	34	100	324	2,97	0,10
1849-1859	4	0,5	15	1,5	866	98	887										
1860-1867	1	0,5	6	2	300	97,5	308	100	1	3	29	97	30	100	100	3,07	0,30

Ako analiziramo podatke tabele vidimo:

1.) da je u prošlom stoljeću, zapravo u međuvremenu od 1787-1867, struktura korčulanske brodogradnje bila orijentirana skoro isključivo na brodove male obalne plovidbe. Po tipovima to danas odgovara, uglavnom, brodovima poznatim pod nazivom: čamac, ribarica, gajeta, bracara, trabakula (dužine: oko 4; 5,5; 7,5; 12; 16 m).

2.) da je broj izgrađenih brodova duge plovidbe mali i da s obzirom na tadanju malu tonažu tih brodova, nisu mogli bitno mijenjati karakter prosječne tonaže izgrađenih brodova velike i male obalne plovidbe.

3.) da je broj izgrađenih plovinskih jedinica prosječno po jednom radniku u pojedinim periodima pokazuje stanovitu zakonomjernost i pravilnost, koja se odražava u gradnji manjeg broja plovinskih jedinica po jednom radniku za vrijeme konjunktura u brodogradnji, zbog gradnje većih plovinskih jedinica, kao što je to slučaj za period od 1787-1797, periode od 1827-1859. godine; te na gradnju većeg broja, dakle manjih plovinskih jedinica u ratnim i poratnim godinama od 1798-1826, kao i od 1860-1867. godine (kriza gradnje), kada je dakle interes za gradnju brodova bio slabiji, a što se vidi i po broju zaposlenih radnika.

Kada iz prednjeg pregleda eliminiramo brodove karaktera duge plovidbe, koje Mletačka republika u glavnom nije dozvoljava da se u srednjem vijeku grade na korčulanskim brodogradilištima, onda se može zaključiti da je struktura izgradnje brodova u srednjem vijeku bila slična strukturi gradnje velike i male obalne plovidbe u periodu 1787-1867. godine. Prema tome ne stoji ništa na putu da se na poznati broj zaposlenih radnika u srednjem vijeku primjene sa približnom točnošću iste vrijednosti.

Prema popisu iz 1594. godine bilo je na korčulanskim brodogradilištima zaposleno šezdeset i četiri brodograditelja. Ako taj broj povećamo za oko 28%, ko-

liko se iz objavljenih popisa zaposlenog radništva vidi da je otpadalo na ostale djelatnosti brodogradnje (drvodjelci, pilari, kalfe, šegrti i dr.), onda proizlazi da je faktično bilo zaposleno oko 82 radnika. To znači da se primjenom vrijednosti iz prednje tabele broj izgrađenih plovinskih jedinica godine 1594. kretao u granicama od 160 do 320, a popravljenih 5-30 plovinskih jedinica.

Kada po istom načelu broj uposlenih brodograditelja iz godine 1623, koji je iznosio 106 povećamo za oko 28% onda proizlazi da je te godine bilo u brodogradnji zaposleno oko 174 radnika, što znači da je primjenom istih vrijednosti, broj izgrađenih brodova trebao da iznosi godišnje od 340-670, a popravljenih od 10-45 plovinskih jedinica.

Posebno je pitanje koji su tipovi plovinskih jedinica sadržani u označenom broju, dotično koja je tonaža izgrađenog brodogradnje.

Odgovor na to pitanje je težak, jer postoji dosta veliki raspon u izgradnji pojedinog tipa broda po velični (tonaži); dok prosječne vrijednosti nisu utvrđene i drugo što postoji velika mogućnost kombinacija u izgradnji pojedinih tipova brodova međusobno.

Svakako, sva ova pitanja zahtijevat će još dug i studiozan rad. Zelio sam ovim dati početni doprinos.

BILJEŠKE

1.) Liber legum ac statutorum civitatis et ansulae Curzulae. Venetiis 1643.

2.) Vinko Foretić — Korčula u prošlosti i sadašnjosti našeg pomorstva — Naše more — Dubrovnik I/1954. br. 2

3.) Spomen spis Banke Sv. Josipa — Cenni storici e statistici — Trieste 1867.

4.) Vinko Ivančević — Korčulanski brodograditelj iz 1594. — Pomorski zbornik — Rijeka 13/1975.

5.) Ambroz Kapor — Popisi korčulanskih brodograditelja (rukopis)