

Vinko IVANČEVIĆ  
Dubrovnik

## *Korčulanska brodovlasnička obitelj Giunio iz početka 19. st.*

Arhiv korčulanske obitelji Giunio danas se nalazi u Historijskom arhivu u Dubrovniku. Uz mnoge podatke iz korčulanske prošlosti u njemu ima i pokoji dragocjeni podatak iz korčulanske brodogradnje i brodovlasništva. Jer neki članovi obitelji Giunio imali su na kraju 18. i u početku 19. st. udjela i u nekim brodovima kad su se brodovi tek gradili ili kad se s njima kasnije poslovalo.

Već je Cvito Fisković u članku Stara korčulanska brodogradilišta (Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, Kotor 1972, sv. XX, str. 82-85) objavio ugovor iz g. 1975. iz kojeg saznajemo, da je korčulanski brodograditelj DMITAR ZMAJIĆ sagradio brik nazvan *Madonna del Carmine Anime del Purgatorio e San Antonio di Padova*. Plemić Đuro Ivanović i pomorski kapetan Petar Kamenarović, oba iz Dobrote u Boki Kotorskoj

bili su vlasnici polovice tog broda, a ostalih 12 karata imali su Korčulani i to Aleksandar Appio Giunio 5, Frano Medin 5 i spomenuti proto DMITAR ZMAJIĆ 2 karata. Ti suvlasnici broda iz Korčule u ožujku 1798. sporazumni su, da zapovjedništvo broda preuzme Antun Kamenarović, nećak kapetana Petra Kamenarovića. Godine 1815. Medinovik pet karata kupili su Bokeljić

U tom istom arhivu, a samo dvije godine kasnije, dakle g. 1797. nailazimo na sudski spor između brodovlasnika nave *S. Zuane Nepomuceno e Primavera* braće Aleksandra i Frana Appija Giunija i zapovjednika toga broda kapetana Marka Župe. Spor je izbio zbog toga što prema tvrđenju Giunija kapetan Župa nije uredno obračunao posljednja tri putovanja broda, već je ostao dužan zamašne svote, a sve to kapetan opovrgava. Iz spisa saznajemo, da je na brodu

ukrcao u svojstvu brodskog pisara kapetanov sin, koji je neko vrijeme čuvao brod u Genovi. Što se tiče vlasništva broda podaci nisu potpuni, pa znamo samo za neke suvlasnike tj. da su osim braće Giunio koji su imali 6 karata još bili suvlasnici već poznati nam korčulanski brodograditelj Dmitar Zmajčić sa 2 i kapetan Marko Župa sa 3 karata. Sama činjenica da je proto Zmajčić suvlasnik i u ovom brodu upućuje nas da pretpostavimo, da je i ovaj brod sagrađen na njegovu brodogradilištu u Korčuli. Iz jednog drugog spora također sudskog koji se godinu dana kasnije (1798) vodio pred tribunalom u Zadru saznajemo, da su u tom brodu bili suvlasnici još dva Korčulanina i to Josip Lovričević pok. Zana i proto Jakov Kapor pok. Vinčenca.

U arhivu Giunio nalazi se i obračun troškova iz početka 19. st. za brigantin *Stefano* koji je zaplijenio engleski Admiralitet u Malti. U tom brodu Appio Giunio imao je 7 polovina karata.

Dalje u tom arhivu ima podataka, da je brigantin *II Prudente* u početku g. 1800. kupljen u Dubrovniku, dopremljen u Korčulu i tu temeljito popravljen. Iz Korčule je odjedrio u Trst, gdje je pod zapovjedništvom kapetana Vinčenca Augustina Silića ukrcao teret za Messinu i Palermo. Posada je brojila ukupno 14 članova, između tih je bio brodski meštar Đuro Depolo, bez sumnje Korčulanin. Na putu za Messinu 30. VII 1800. ticao je Korčulu, gdje je s broda pobjegao mornar Pavao Margarić. I u tom brodu su braća Giunio imala novčanog udjela, kako to niže iznosim.

Sačuvalo nam se vrlo malo dopisivanja između kapetana i brodoglasnika. Ipak iz tog dosta rijetkog i nepotpunog dopisivanja saznajemo, da je jedan od njihovih brodova pod zapovjedništvom kapetana Dmitra Vidovića u srpnju 1803. u Odessi i da tu krca žito za Genovu. Kapetan piše braći Ginuo ako mu žele pisati u Genovu neka pisma naslove na carskog konzula Amerija, a u Livorno na Petrocochino e Radocanachi, koji su bili poznati livornski trgovci i koji su primali terete koje su u tu luku dovozili i dubrovački brodovi. Na putu je brod doživio veliko nevrijeme koje mu je oštetilo jedra i u brod je ulazilo more. Kad je kapetan s brodom stigao u blizini Siracuse, sreo se s Dubrovčaninom kapetanom Petrom Obuljenom koji je dolazio iz Malte. Taj ga je izvjestio, da osobito carski brodovi ne mogu ulaziti u luku Genovu, jer da im to zabranjuju njihovi konzuli. Htio se o tome bolje sam obavijestiti, pa je ticao Maltu i treći dan nastavlja put za Messinu, gdje saznaje, da je slobodno ulaziti u Genovu. U svom pismu kapetan Vidović se dalje tuži brodoglasnicima na slabu trgovinu zbog nesigurnih ratnih prilika, pa je luka Genova puna nezaposlenih brodova. Jedan drugi kapetan Antun Kamenarović pok. Boža g. 1805. piše iz Malte braći Appio Giunio javljajući im, da je stigao s teretom žita iz Odese. Kad iskrca teret i kad očisti trup broda, nastojat će da mu nađe teret. Ako u tome ne uspije otputovat će »na sreću« u Levant. Iz tih oskudnih vijesti doznajemo za polje rada ovih korčulanskih jedrenjaka za koje možemo zaključiti, da je istovjetno kao i kod drugih jedrenjaka tadašnjeg vremena.

Neke podatke o brodarstvu Korčule u kojima se spominju imena kapetana, brodoglasnika i brodova ovdje iznesena sadrži izvještaj austrijskog komesara za Dalmaciju Dmitra Goessa iz g. 1803. koji je objavio V. Meštrović u članku Brodarstvo Dalmacije u prvoj austrijskoj vladavini (1797—1806) (Pomorski zbornik, Zadar 1968, knj. 6, str. 551, 553). Tu je nabrojeno da Korčula (misli se samo na grad, jer »iz drugih mjesta na tom otoku nema podataka«) ima 1 navu, 9 brikova i 3 peliga, dakle ukupno 13 brodova. Braća Giunio kao suvlasnici navedena su kod dva broda, od kojih su kapetani Vicko Silić i Antun Vilović. Tu se spominje i ime već poznatog nam broda *II Prudente* s podatkom da ima 4 topa i 11 članova posade.

Izneseni podaci nam govore, da među ne baš mnogim korčulanskim obiteljima koje su se bavile brodoglasništvom možemo ubrojiti i obitelj Giunio. To je vrlo važno za pomorsku prošlost grada Korčule, jer ta činjenica povećava dosadašnje naše znanje ne samo o broju brodova nego i o osobama koje su se bavile

brodoglasništvom. Istodobno ispravlja krivo mišljenje pojedinaca, da su Korčulani samo dobri brodograditelji, a da se brodoglasništvom nisu bavili.

Pregledavajući spomenuti arhiv naišao sam i na bilježnicu koja sadrži više podataka koji osvjetljuju prilike na korčulanskim brodogradilištima prvih godina 19. st. Bilježnica je veličine 16 x 22,5 cm, bez koricica, ali s vidljivim znakom, da ih je prije imala i da su otrgnute. Knjižica ima 26 listića od kojih je 17 ispisanih. Služila je nekom brodoglasniku ili vjerojatnije brodograditelju za zapisivanje troškova oko drvenog broda koji se 13 mjeseci (od početka svibnja 1802. do kraja svibnja 1803) gradio u jednom od korčulanskih brodogradilišta. Zapisivač je troškove unosio pod ova poglavlja: Corbame (rebra), Feramenta (željezarija), Zappini (borovina), Noli (vozarina), Spese diverse (različiti troškovi), Catrame (paklina), Arborata brondonali e incavidura (jarbolje, balvani), Barca e caichio (barka i kaić), Giornate dei mistri (nadnice meštara), Putti di squero (šegrti).

Gotovo čitavu količinu rebara potrebnu za gradnju tog broda dobavili su plemići braća Ivanovići, koji su bez sumnje iz Boke Kotorske i koji su kako smo već vidjeli, otprije imali poslovnih veza u brodovima s braćom Giunio u Korčuli. Nešto rebara i ostalog hrastovog i borovog drva nabavio je proto Dmitar Zmajčić, u to vrijeme dobro zaposleni korčulanski brodograditelj. Potrebna borovina kupovana je od Kuzme Marelića, Nikole Tasovca, Marina Lausa, Antuna Barbaće, Luke Marelića, braće Didovića, Jakova Baničevića, Luke Lausa, Marka Krajančiča, prota Lovričevića (koji je u to doba bio jedan od vodećih korčulanskih brodograditelja), braće Kuzme i Ivana Laus, Frane Zuvotovića, Katrina Lausa, braće Lelekovića, kapetana Josipa Zaprona, Petra Lelekovića, meštara Frana Smrkinića, meštara Nikole Depola, meštara Nikole Cviličevića. Voditelj tih računa plaćajući vozarine za dobavljeno drvo redovito je zapisivao odakle je drvo dolazilo, a katkada bi naznačio i ime brodarara. Tako danas znamo da su za drva prevozili Antun Silić, Mihovil Silić, neki Zlarinjanin koji je drvo prevezio skupa s Antunom Vilovićem, zatim Andrija Drušković, Filip Matić, Nikola Botica. Najviše je drva došlo iz dviju uvala na otoku Korčuli: iz Istruge i iz Blace. Spominje se da se drvo dovlačilo i iz Sv. Nikole, što se najvjerojatnije odnosi na predjel pokraj samostana koji je tu u blizini brodogradilišta i mora. Prigodom sječe drva u Smokvici meštar Antun Vilović bi tamo išao i kao prijevozno sredstvo služile bi mu dvije mazge. Pilari (šegaduri) koji su pilili balvane bili su Jakov Foretić i Josip Murati. Obojica su radili i na gradnji broda.

Željezo je dobavljeno iz Venecije i doveo ga je patron Zane Lipovac. Također iz Venecije patron Nikolić iz Prčanja donio je debeli konop. Nešto željeza kupljeno je i u Korčuli od meštara Kristofora Salečića, a od Jakova Ivančevića kupljeno je 6 libra praha za topove. Različito drugo drvo, zatim čavli drugi predmeti nabavljeni su od Zane Lelekovića, patruna Josipa Moohvića, meštara Zana Vilovića pok. Zana i kapetana Dmitra Vidovića. Nešto katrama kupljeno je u Kotoru i patron Petrović iz Mua ga je dopremio u Korčulu. Mnogo više katrama kupljeno je u Korčuli, i to od patruna Gašpara Bobana, patruna Ilije Paskovića, Kuzme Marelića, braće pok. Antuna Tomića. Posebno se spominje šibenski katram koji je nabavljen od prota Petra Depola. Brod je kalafatao meštar Nikola Depolo uz pomoć šest kalafata. Jarbolje je kupljeno od patruna Matija Mrčića, a obradili su ga braća Vilović pok. Zana i braća Letis. Vitlo i motovilo, dvije naprave za dizanje sidra, izradio je meštar Đuro Letis, a barkacu i kaić meštar Andrija Čuković. Sobu na brodu izradili su meštari Frano Murati i Jerolim Orlandini. Bile su izrađene i brodske ljestve.

Na gradnji broda bili su zaposleni ovi korčulanski meštari: Antun Bello, Antun Depolo, Kuzma Depolo, Nikola Depolo, Zane Dobrošić, Jakov Foretić, Vičenco Foretić i Vincenco Foretić pok. Đura, Antun Ivančević pok. Matija, Marin Kapor, Grgur Krtica, Pavao Krtica, Đuro Letis, Frano Letis, Frano Murati, Josip Murati, Đuro Paunović, Kristofor Salečić, Ivan Sessa

Antunov, Jakov Sessa, Mihovil Sessa i Mihovil Sessa Antunov, Frano Smrkinić, Vinčenco Tomović, Dinko Verzotti, Antun Vilović, Marin Vilović pok. Zana. Može se pretpostaviti, da im je pri gradnji pomagao i budući vlasnik broda brodograditelj Dmtar Zmajić. Kod tolikih meštara zanimljivo je, da su im pomagali samo tri šegerta (ili kako su u bilježnici zabilježili putti di squreo). To su: Vinčenco Depolo Petrov, Zane Foretić pok. Đura i neki Andrea Raguseo, koji je po svoj prilici bio iz Dubrovnika, pa je na škveru tako zvan.

Gornji popis brodograditelja koji rade na korčulanskim brodogradilištima važan je s razloga što iz tih godina tj. 1802—1803. do danas još nismo naišli na toliki broj imenično spomenutih brodograditelja. Tu se susrećemo s prezimenima koja će kasnije kroz 19. i 20. stoljeće zauzimati vidno mjesto među korčulanskim brodograditeljima. Tako isto su nam dobro došla i imena drugih radnika iz prošlosti korčulanske brodogradnje koja nam pruža spomenuta bilježnica.

Prigodom porinuća broda bilo je veliko slavlje. Bio je nazočan svećenik s klericima i blagoslovio je brod, a tom prigodom nisu zaboravljeni ni mjesni siromasi za koje je skupljen milodar. Pri porinuću su pomagali meštari Frano Smrkinić i Vinčenco Tomović, pa su za to posebno nagrađeni.

Na žalost u bilježnici nije spomenuta ni jedna mjera broda: dužina, širina ni visina, koje bi nam bile od pomoći pri izračunavanju bar približne njegove nosivosti. Ali po količinama utrošene građe, po broju meštara koji su se izmijenjivali pri gradnji i po isplaćenim nadnicama čini se, da je to bio nešto veći brod.

Iako se ne volimo služiti nagađanjima mislimo da ne griješimo ako pretpostavimo, da je ovdje riječ o jednom brodu u kojem su imali novčanog udjela braća Appio Giunio i brodograditelj Dmtar Zmajić iz Korčule, a možda i njihovi poslovni prijatelji iz Boke Kotorske, Ivanovići ili Kamenarovići, s kojima su, kako smo to već vidjeli, braća Giunio već otprije imali poslovnog udjela u brodovima. Brod se nesumnjivo gradio na brodogradilištu prota Dmitra Zmajića, koji je, kako smo već vidjeli, bio tada jedan između viđenijih i jačih korčulanskih brodograditelja. Tako bi se ope-  
tovao događaj iz g. 1795—spomenut na početku ovog članka — kada je isti taj brodograditelj gradio brik na korčulanskom brodogradilištu i u njemu imao novčanog udjela od dva karata. Naime, u to se vrijeme često susrećemo sa činjenicom, koja je poznata i drugdje na našem primorju, da i brodograditelj koji gradi brod ima u njemu novčanog udjela.