

Korčulanska luka u toku vjekova

Noću između 12. i 13. II 1979. godine, udarac plime praćen jakim valovima i vjetrorom sa zapada, srušio je dio korčulanske zapadne »obale — rive«, koji je zapravo već godinama visio u moru s podlokanim temeljima. Urušavanje je zahvatilo središnji dio u dužini od oko pedeset metara i onesposobio za promet i onako nesigurnu cijelu obalu. Ujutro dne 13. II 1979. godine, pred zaprepasanim građanima Korčule, koji su dotrčali na obalu, pružao se teški prizor djelovanja stihije u vidu srušenih i prevrnutih gromada obale, tog najatraktivnijeg dijela grada.

Život na Sredozemlju odvajkada se odvijao izvan kućnih zidova. Blaga mediteranska klima oduvijek je ljude izvlačila iz kuća, i otvoreni prostor trgova, obala i sl., bila su mjesta sastajanja, raspravljanja mjesnih i svjetskih događaja, javnih priredaba i političkog života. Posebno korčulanska »obala« — (riva), bilo je mjesto gdje se odvijao sav trgovački, robni i putnički promet grada i šireg područja, pa je sa životom grada bila nerazdvojno vezana. Događaj je prema tome bio udarac svoje vrste i poprimio obilježja narodne žalosti (1). On je također bio povod da se zađe i u prošlost i da se raspravlja kada se, kako i pod kojim okolnostima ta obala-riva sagradila. To pitanje tj. ta naša prošlost je redovno i nažalost najslabije obrađena, a u koliko je i obrađena javnosti je slabo poznata, pa će biti korisno, da se nastanak i razvoj ne samo korčulanske »obale (rive)«, nego i ostalih djelova sklopa korčulanske luke, prikaže u najkraćim crtama, a u granicama raspoloživih podataka.

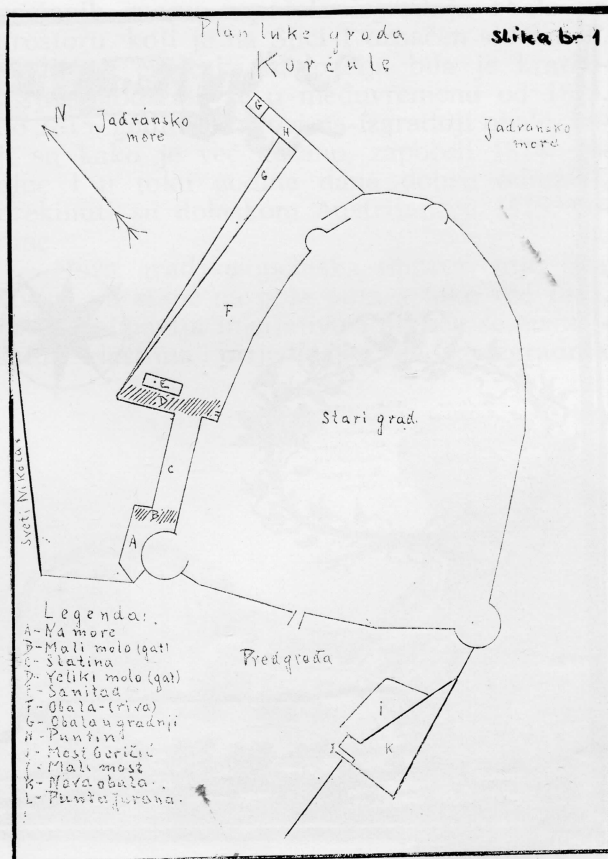
POSTANAK I RAZVOJ GRADA I LUKE

Na mjestu sadašnjeg grada Korčule, nađeni su tragovi rimskog naselja. S obzirom na karakter i mali broj nađenih ostataka, ne može se zaključiti da je to bio veći lučki, ili urbani centar. Logično je stoga pretpostaviti da je grad Korčula srednjovjekovna tvorevina i da se počeo razvijati u uvjetima onih sukoba, koji su započeli u ranom srednjem vijeku, između novonastalih državnih tvorevina istočne i zapadne obale Jadrana.

Te države tj. Mletačka republika na zapadnoj obali s jedne strane i s druge strane državne tvorevine Balkanskog poluotoka — Hrvatska, Ugarsko-hrvatska, Bosanska i srpske države, koje su posjedovale Dalmaciju, ili pretendirale da na Jadran iziđu, rano su

došle u sukob s Venecijom. Veneciji je gospodarstvo na Jadranu bilo od vitalne važnosti za njen nesmetani razvoj mediteranske trgovine, kao i čuvanje pomorskih putova, pa je ulagala najveće napore da tu borbu okonča u svoju korist. Balkanske države su tu borbu, dolaskom Turaka na Balkan morale napustiti, pa je tako Venecija, početkom XV stoljeća, stupila u posjed najvažnijih točaka istočne obale Jadrana.

U svim sukobima na moru, a posebno za vladanje morima, potrebno je raspolagati izgrađenim uporištima, kao mjestima snabdjevanja i kao točkama iz kojih se pomorski promet i kretanje na moru može lako nadzirati. Otok Korčula je središte grupe srednjodalmatinskih otoka, a grad Korčula je prirodni centar i mjesto odakle se dio obalnog i Jadranskog prometa može lako nadzirati. Stoga je mjesto za izgradnju tog središta bilo lako izabrati i dalje izgrađivati. Treba stoga pretpostaviti da se grad Korčula počeo razvijati rano u srednjem vijeku.



Slika 1. Plan luke grada Korčule

a) STARA KORČULANSKA LUKA

Najstariji izvori koji gradsku luku u Korčuli spominju jesu: Statut grada iz trinaestog i Notarijalne knjige iz četrnaestog stoljeća. Prva 73 člana korčulanskog statuta donesena su do 1271. godine, dok su ostali članovi donášani postepeno kasnije, Gradsku luku spominje tek član 85. Statuta. Može se pretpostaviti da je taj član donesen oko 1350. godine (2).

Okolnost, što je odredba o »molu — gatu« u gradskoj luci, donesena među prvim odredbama statuta grada, dokaz je da je »molo — gat«, bio smatran za objekat prvenstvene važnosti za grad i gradski život, te ujedno svjedoči o postojanju određene pomorske tradicije.

Postojanje gradske luke i mola — gata u Korčuli poznato je također iz Notarijalnih knjiga i to baš iz druge polovine četrnaestog stoljeća (3).

Okolnost što se gradska luka u Korčuli ne spominje ranije, još uvijek ne znači da ona prije poznatih datuma nije postojala. Činjenica je naime da su spomenuti izvori najstariji dokumenti Korčulanskog arhiva, što ostavlja mogućnost za postojanje gradske luke u ranijem periodu. Teško je reći od kada, jer objekti te vrste imaju redovno dugi razvojni put. Međutim, ako izvori druge polovine četrnaestog stoljeća spominju gradsku luku i

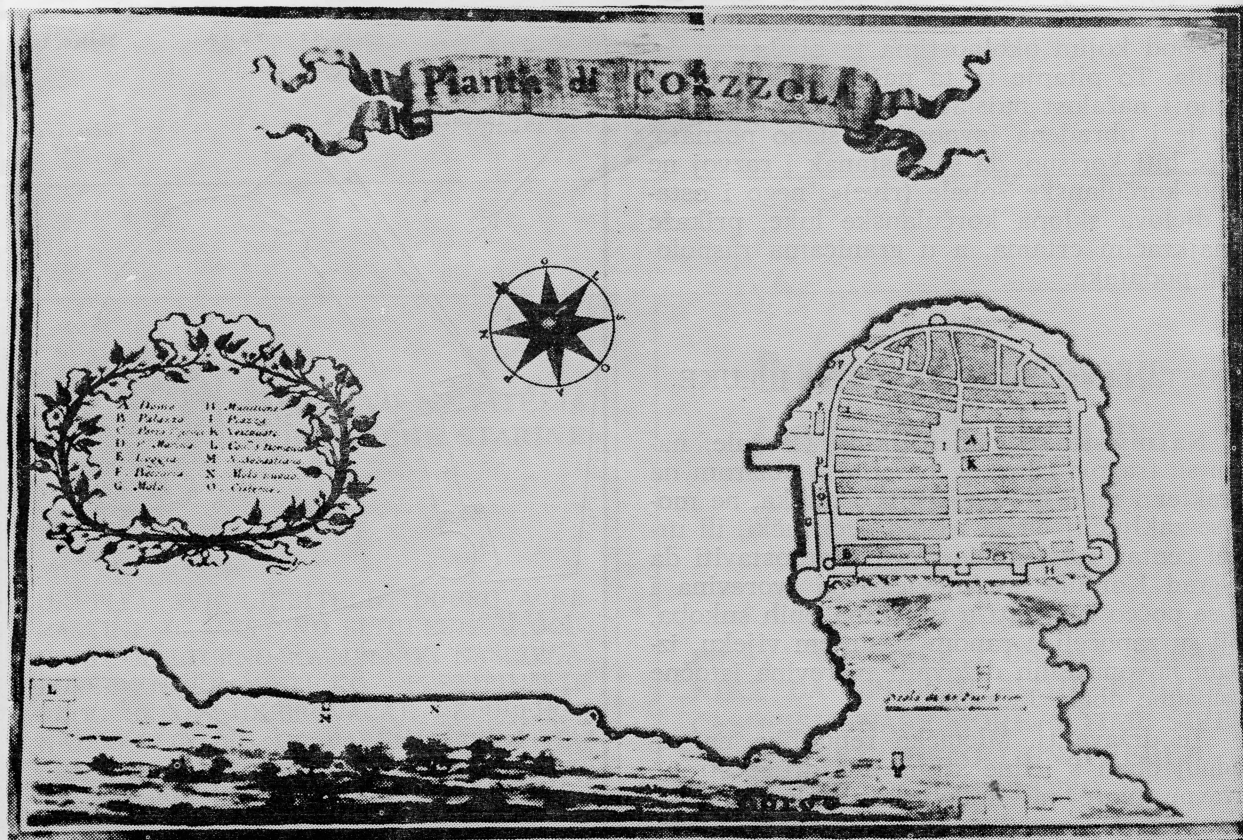


Slika 2. Korčula, panorama, avionski snimak

Najvažniji objekat jednog takvog uporišta je luka s obalom za pristajanje brodova. S tim u vezi razvoj korčulanske luke može se podijeliti u dva perioda i to:

a) Period do početka devetnaestog stoljeća, s objektima za potrebe srednjovjekovnog prometa s malim brodovima s pogonom na jedra i vesla. U takvim uvjetima i za te potrebe izgradila se »stara korčulanska luka«.

b) Period od početka devetnaestog stoljeća do danas, za potrebe pristajanja većih plovnih jedinica s pogonom na jedro i strojeve, te posebnih potreba suvremenog prometa. U takvim uvjetima i takve potrebe izgradila se »nova korčulanska luka«.



Slika 3. Plan grada iz osamnaestog stoljeća

određeni život u njoj, onda je svakako sigurno da je luka i lučki promet postojao i prije toga vremena.

Spomenuti izvori većinom opisuju »molo« kao objekt koji se nalazio kod gradskih »vrata od mora« (Slika broj 3 i 4) Dakle »molo«, koji se u toku srednjeg vijeka oblikovao kao »veliki molo — (molo grande) (4).

U toku obavljanja radova na obnovi obale mjeseca svibnja 1980. godine, nađeni su ostaci velikog mola-gata, baš kod nekadašnjih »vrata od mora« u vidu u moru položenih kamenih blokova razne veličine i izlisanog pločnika rustične obrade (Slika 6). Iz položaja tih ostataka, te iz slike br. 5, dade se zaključiti da je dužina »velikog mola-gata« iznosila oko 50 metara (računajući od gradskih »vrata od mora«), od čega se oko 15 metara moglo nalaziti na kopnu, a ostatak u moru. Tolika dužina operativnog dijela »velikog mola — gata« odgovarala je potrebama pristajanja većih trgovačkih i teretnih lađa.

Izgradnjom obale — (rive) (Slika 1-F), na početku prošlog stoljeća, veliki molo — gat postao je sastavni njen dio i postepeno nestajao u sjećanju Korčulana (5).

Jugozapadno i uporedo s velikim molom — gatom izgrađivao se vjerovatno u isto vrijeme (Slika 1-B), tzv. mali gat — molo piccolo. (6). Dužina tog malog gata nije poznata, ali je po približnim mjerama mogla iznositi oko 25 metara, računajući od gradskog zida, od čega oko 10 metara na kopnu, a 15 u moru.

Prostor između ova dva mola-gata (Slika 1-C) sigurno se rano povezao obalom, a bio je poznat pod imenom »Slatina« (7), a definitivni je oblik dobilo oko godine 1563. (4). Dužina spomenute Slatinske obale, iznosila je kao i danas tj. oko 50 metara.

Sklop malog mola-gata i Slatinske obale (Slika 1-B i C) sačinjavalo je prostor u srednjem vijeku poznat pod imenom »Mandrač« (8) tj. mjesto za pristajanje i vezivanje manjih plovniha jedinica (baraka, gajeta, braceri i sl.).

Zadnji dio ovog sklopa (Slika 1-A), izgrađen je tek oko 1780. (9).

Cjelina velikog gata i mandrača sačinjavala je staru korčulansku luku. Stara korčulanska luka (tretirana današnjim dimenzijama) nije bila velika, ali dimenzionalno dovoljna za potrebe pristajanja i zaklanjanja od nepogoda većih i manjih plovniha jedinica srednjeg vijeka, dakako u okviru potreba korčulanskog lokalnog i tranzitnog prometa. Kako se vidi ona je bila postavljena na mjestu, koje sačinjava južna strana grada i predgrađa Sv. Nikola i bila je prirodno zaklonjena od vjetrova korčulanskog kanala. Njena dva glavna objekta tj. veliki i mali molo-gat, bili su istureni u pravcu korčulanskog kanala, što je predstavljalo olakšicu za manevriranje i pristajanje dolazećih i odlazećih brodova.

b) NOVA KORČULANSKA LUKA

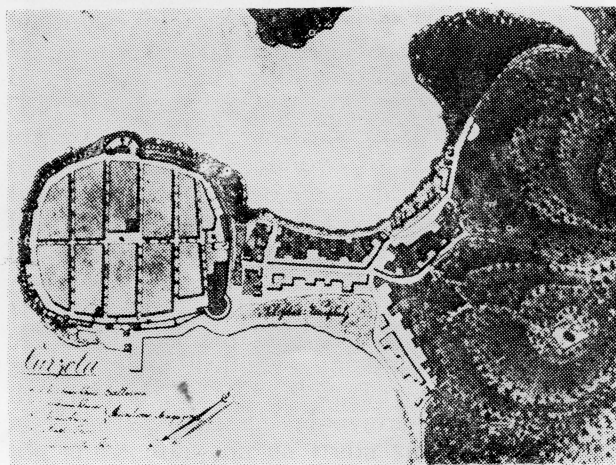
Stara korčulanska luka odigrala je svoju ulogu u granicama političkih i ekonomskih mogućnosti mletačke vladavine. Novo vrijeme koje je na vidiku, ukazuje na bolje ekonomske prilike, a s tim u vezi na veći promet, odnosno na veća i raznovrsna sredstva, koja će biti potrebna da tim novim zahtjevima udovolje. To je odmah uočeno i postavljeno u vidu zahtjeva za povećanje dužine operativne obale.

Mjesto za novu luku izabrano je neposredno uz staru luku i to tako, što je glavni objekt stare luke tj. veliki molo-gat, postao sastavni dio nove operativne obale, koja je dobila naziv »Obala-Riva« (Slika br. 1-F). Smjer te nove obale predstavlja ravnu liniju u pravcu istok-zapad tj. okomiti na pravac dotadanjeg velikog mola-gata.

Investitor je gradska općina, a investicija ulazi u plan obnove grada, koji je ekonomski stradao za vrijeme napoleonskih ratova. Inicijativa je u rukama nove građanske općinske uprave na čelu s predsjednikom Petrom Miloš, koja je upravu preuzela od dotadanjeg aristokratskog Velikog vijeća. Tu inicijativu pomaže, u koliko nije sastavni dio vojnih i ekonomskih potreba, nova engleska okupaciona uprava.

I tako je 1814. godine, tj. godinu dana nakon zauzeća grada od strane engleskih okupacionih snaga, započela izgradnja obale na prostoru, koji je na Slici 1 označen slovom F. Međutim, engleska okupacija bila je kratkotrajna i održala se u međuvremenu od 1813. do 1815. godine. Radovi na izgradnji obale, koji su kako je već kazano, započeli 1814. godine i u toku godine dana dobro odmakli, prekinuti su dolaskom Austrijanaca 1815. godine.

Nova gradska-općinska uprava, nije bila voljna da stane na pola puta a tako već 1817. godine obnavlja inicijativu i obraća se austrijskim vlastima prijedlogom da se izgradnja



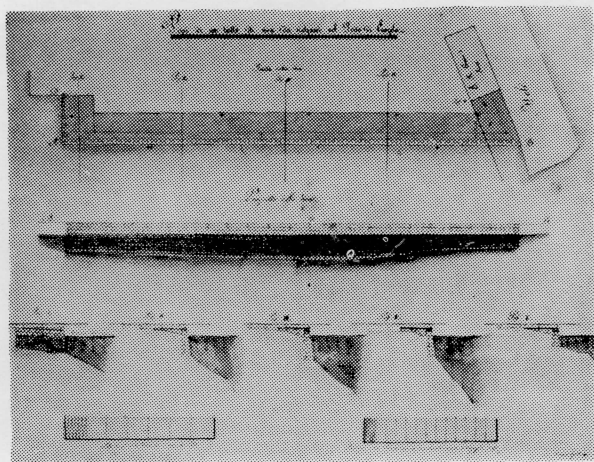
Slika 4. Plan grada iz XVII st.

obale nastavi. Konac tog dosta dugog dopisivanja završio je tako, što je austrijska Središnja dvorska komisija za građevinarstvo u Beču donijela načelnu odluku da se gradnja obale može nastaviti s tim da troškovi moraju u cijelosti pasti na teret Općinske uprave. Odmah zatim Općinska uprava u Korčuli izjavljuje da potreban iznos može namaknuti. Izaslani inženjer za civilne poslove Okružnog načelstva u Dubrovniku, utvrdio je potrebna novčana sredstva za dovršenje radova, iznosom od 16471. - venecijanske lire. Odmah zatim Općinska uprava u Korčuli izjavljuje da je spomenuti iznos osiguran i to:

Iz neutrošenih viškova Općinske uprave iz vremena engleske okupacije iznosom od	13,533.-	Ven. lire
Od dobrovoljnog rada stanovništva iznosom od . .	1,573.-	„ „
Iz redovnih prihoda Općine iznosom od	1,365.-	„ „
što iznosi ukupno (10)	16,471.-	„ „

Radovi su neposredno iza toga započeli, i izvršeni u okviru trase, kako je poznata bila do rušenja dne 12. II 1980. god.

Kako je naprijed kazano, linija pomenu-te obale predstavlja pravac u smjeru istok zapad i stoji frontalno na uzdužnu liniju korčulanskog kanala, odnosno na pravac najjačih vjetrova iz smjera sjever i zapad, koji kanalom prolaze pojačanom snagom. Mora se osim toga imati u vidu, da je gradnja obale izvršena na dosta velikoj dubini od 6-8 metara. U odnosu na tadanja tehnička sredstva, dno sigurno nije bilo fundirano kako treba, pa su kameni blokovi, kao temelji postavljani na mjestimično nasuti, ili pjeskoviti teren. Posljedice tog slabog rada, došle su stoga vrlo brzo do izražaja. Na cijeloj dužini, a posebno na srednjem dijelu pojavile su se razne deformacije, pomjeranja kamenih blokova i spu-



Slika 5. Nacrt za rekonstrukciju obale iz 1838. godine

štanja nivoa obale i otvaranja temelja, a što je prijetilo rušenjem i potpunim uništenjem obale.

Općinska uprava se stoga već 1837. godine, tj. oko petnaest godina po završetku izgradnje obale, obraća po predmetu nadležnim kotarskim vlastima u Korčuli. Tadanji predsjednik općine Kapor Matij detaljno izvještava o kritičnoj situaciji u kojoj se obala nalazi. Predlaže da radovi na restauraciji obale obuhvate sondiranje temelja, povisivanje spuštеног nivoa obale za oko 50 cm, te izradu pločnika (11). Moli da stručna osoba-inženjer Okružnih vlasti u Dubrovniku, izvrši uvid na licu mjesta i sastavi troškovnik. Sve to u cilju da se razmotri problem nalaženja potrebnih sredstava za gradnju, odnosno potpunu restauraciju obale, te pribavi odobrenje za gradnju tj. vršenje radova. Izjavljuje da bi troškove za vršenje radova snosila Općinska uprava s tim što bi Obitelj predsjednika općine Matije Kapor bila voljna da Općini da-de beskamatni zajam za pokriće troškova, u koliko redovna sredstva možda ne bi dostajala. (11).

Slijedi zatim uviđaj i nalaz inženjera Vitaleski, stručnjaka Okružnih vlasti iz Dubrovnika, po kojemu je trebalo da se izvedu radovi manjeg opsega s troškom od 480.- austrijskih forinti. Međutim Okružne vlasti u Dubrovniku provjeravaju projekat i šalju inž. Nisitea sa zadatkom da ustanovi jesu li predloženi radovi dovoljni, da osiguraju čvrstoću i sigurnost obale. U isto vrijeme stavljaju na znanje da će se o novom projektu restauracije morati da izjasni Općinska uprava u Korčuli, posebno po pitanju da li će biti u mogućnosti da troškove izgradnje sama ponese.

Općinska uprava prihvaća novi projekt restauracije i izjavljuje da je spremna radove financirati i to tako, što će koristiti prihode iz prošle kao i tekuće godine. Može bitno nedostajuća sredstva za dovršenje gradnje obale, pokrit će se iz beskamatnog zajma u iznosu od 500.- austrijskih forinti, koji je voljna dati Obitelj predsjednika Općine Matije Kapor (12).

Usprkos jasne izjave o prihvaćanju novog projekta restauracije i spremnosti obitelji Kapor za davanje beskamatnog zajma za financiranje radova, spora austrijska administracija ne izdaje dozvolu za početak radova. To je povod nove požurnice od strane Općinske uprave sredinom 1838. godine. (13).

I tako su radovi na gradnji obale započeli tek jeseni 1838. godine da bi 1840. godine bili završeni u okviru postavljenih restauratorskih zahvata.

Osiguranje obale od udaraca vjetrova i valova s istoka izvršeno je gradnjom lukobrana poznatog pod imenom »puntin«, dužine oko 17 metara, u toku druge polovine devetnaestog stoljeća (Slika 1-H).

Obavljanje redovnih popravaka obale u toku devetnaestog i dvadesetog stoljeća, nije

imalo za posljedicu bilo kakvu izmjenu u postavljenoj trasi obale. (14).

Do izmjene trase obale došlo je tek nakon rušenja obale 1979. godine, kada je zbog tehničkih i drugih razloga, postavljena nova trasa (Na slici br. 1, označena je slovom G).

Izgradnjom lukobrana-puntina (Slika 1-H), izvršena je zaštita obale s istoka. Međutim, ono je značilo kraj, bilo kakvog povećanja te obale.

Razvojem grada i ekonomskog života, te povećanjem pomorskog prometa počela se osjećati nedovoljnost dužine postojeće operative obale. Zbog iznijete situacije, područje gradske luke počelo se, koncem devetnaestog stoljeća, razvijati na istočnoj strani grad i to baš gradnjom obale, koja je na Slici 1 označena slovom I i J.

Taj dio luke bio je izgrađen za potrebe pristajanja manjih plovnih jedinica u lokalnom prometu radi rasterećenja obale na zapadnoj strani grada.

Pokazalo se međutim da to ne može biti neko definitivno rješenje, jer je u poslijeratnom razvoju prometa, obala na zapadnoj strani grada bila sve više apsorbirana za potrebe putničkog i turističkog prometa.

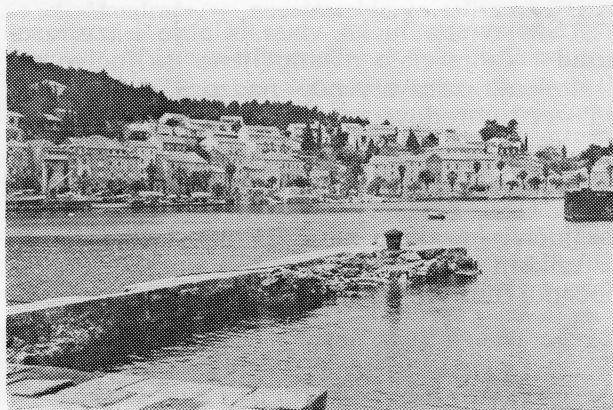
Stoga je 1968-69. godine, na istočnoj strani grada izgrađena nova obala, koja je svojom trasom (Slika 1-K), apsorbirala do tada postojeće obale (Slika 1-J i I).

Ta »Nova obala« predviđena je bila za potrebe teretnog prometa s dužinom operative obale od oko 110 metara.

Potrebe trajektnog prometa, koje su nastale nakon što je puštena u promet Jadranska magistrala 1959. godine, odvijale su se u istočnom uglu obale (Slika 1-F/H) i predstavljale veliko opterećenje za i onako već staru i dotrajalu obalu. Bilo je jasno, međutim, da je ta solucija samo provizorij, koji je u odnosu na potrebe automobilske, a posebno kamionske prometa grada, trebalo što prije riješiti. To stanje je naime, samo po sebi, nametalo kretanje kolskog prometa kroz centar grada, dok su mogućnosti odvijanja prometa, naročito za vrijeme turističke sezone, nametale prebacivanje tog prometa na periferiju grada. Stoga je uskoro izgrađena posebna trajektna luka u prostoru uvale Ježevica, koja se s centrom grada spojila posebnom automobilskom cestom dužine oko dva km.

Prikaz ne bi bio potpun, kada se ne bi spomenula i luka »Luka«. (Pogrešno je u novije vrijeme nazvana »Luka uš«, što je neadekvatni naziv talijanskog naziva).

Ta luka, malog kapaciteta, ali sa solidnom obalom poznatom pod nazivom »Most kraljice«, koja je sagrađena u drugoj polovini prošlog stoljeća s operativnom dužinom od oko nekoliko metara. Udaljena je oko jedan km od centra grada. Najbolje je zaklonjena od vjetrova. Oduvijek je bila poseban dodatak



Slika 6. Ostaci starog mola-gata iz srednjeg vijeka

korčulanskoj luci i služila za razne svrhe. Poznato je tako da je za vrijeme mletačke vladavine korištena kao sidrište i zaklonište i pristanište, za potrebe Pomorske uprave, Ratne mornarice, sidrište jedrenjaka i parobroda u raspremi. Za vrijeme prvog svjetskog rata, kao stalna stanica manjih ratnih brodova, koji su krstarili Jadranom, ili pratili vojne konvoje. U toku drugog svjetskog rata u slične svrhe, a iza toga pa do danas za razne potrebe.

ORGANIZACIJA KORČULANSKE LUKE

Nije postojala posebna organizacija i upravljanje lukom zaključno s padom Mletačke republike. Poslovi oko luke spadali su u nadležnost općih poslova korčulanske komune.

Izvjescu iznimku od toga pravila predstavlja zadnja rečenica čl. 85. ranije spomenutog Statuta grada Korčule, koji predviđa da Gradska uprava može odrediti službenike koji će čuvati molo-gat. Dakle čuvati objekte, a ne upravljati lukom. Osim toga treba naglasiti da je ta odredba bila fakultativna, a ne obavezne prirode, jer se taj službenik određivao samo povremeno, a ne stalno. Vjerovatno onda, kada je zbog posebnih prilika i okolnosti bilo potrebno da se luka čuva. Tako je npr. poznato, da je Veliko vijeće grada, dne 27. IV 1567. godine izabralo čuvara luke (Ellectio guardiani portus), odnosno potvrdilo već postojećeg Antuna Čukovića. 1568. godine produžen je ponovo njegov rad za godinu dana. (16) Na isti način je 1655. godine izabran u istu svrhu Frano Čuković te mu je rad ponovo produžen 1656. godine. Zanimljivo je da se 1655. godine taj službenik naziva »Portolano«. Treba imati u vidu da se u talijanskom jeziku, pod rječju »portolano«, podrazumijeva, ili knjiga s opisom luka i sidrišta, ili lučki peljar — pilot. Taj naziv, dakle, u nikojem slučaju ne odgovara ulozi spomenutog službenika, pa ga treba smatrati kao slučajnu grešku. (17).

Svojevrsna lučka vlast bila je i tzv. »sanitad«. Ta je vlast ustanovljena isključivo radi vršenja zdravstvenog nadzora dolazećih i odlazećih brodova.

Prve propise o reguliranju te službe izdala je mletačka vlast još u šesnaestom stoljeću (18). Postepeno su te ustanove gubile isključivi karakter zdravstvene službe, pa su u funkciji »Lučkih kapetanija« poznate već na početku austrijskog perioda u XIX stoljeću.

ULOGA KORČULANSKE LUKE U JADRANSKOM I SREDOZEMNOM PROMETU

Stara korčulanska luka razvijala se i izgrađivala postepeno tj. u skladu s ulogom i potrebama jedne srednjovjekovne komune.

Izgradnja nove korčulanske luke, naročito njene prve faze tj. dijela poznatog pod imenom »obala-riva« (Slika 1-F) vrši se u relativno kratkom roku.

Ta izgradnja uslijedila je nastojanjem nove građanske uprave u Općini Korčula, koja je vlast preuzela od bivšeg aristokratskog režima, nakon napoleonskih ratova. Izvršenje tog zadatka rezultat je djelovanja Petra Miloša, predsjednika općine za vrijeme engleske okupacije (1813-1815. godine) i Matije Kapor, predsjednika općine za vrijeme austrijske vladavine u međuvremenu od 1834-1842. godine. Prvi je izgradnju luke započeo, a drugi je iz-

gradnju luke odnosno njenu obalu koja je bila pred rušenjem, u potpunosti obnovio i utvrdio, ne žaleći da u to utroši sredstva vlastite obitelji u vidu beskamatnog zajma, budući da drugog rješenja nije bilo. (15) i (Slika br. 7).

Ta dva čovjeka su rijetkom dalekovidnošću nazreli, što znači i što predstavlja za jedan grad i područje okrenuto moru, posjedovanje suvremene prometnice. U vremenu kada u Dalmaciji na izgradnju jedne obale nitko nije pomišljao, upri su da takvu prometnicu na vrijeme osiguraju, ne prezajući od činjenice, što su i engleske i austrijske vlasti uvjetovale, da se izgradnja izvrši isključivo na teret njihove siromašne Općine.

Hvaleći tome, oni su svoim rodnom gradu osigurali puno učešće u pomorskom prometu Jadrana kroz cijelo XIX i XX stoljeće, što je bilo osnova, (dobrim dijelom), ekonomskog života i opstanka jedne siromašne i pasivne komune do danas.

Vrsta robe i količina prometa, koji se odvijao kroz korčulansku luku u toku vjekova, uloga tog prometa u odnosu na druge jadranske luke je poseban problem, koji zahtijeva određenu obradu i posebnu studiju, a koji prelaze okvire ovog kratkog povijesnog prikaza.

BILJEŠKE

Brojevi u tekstu u zagradi znače:

Kratika AKK u tekstu bilježaka znači: Arhiv Kapor — Korčula

Kratika BKK, u tekstu bilježaka znači: Biblioteka Kapor — Korčula

Kratika HAZ, u tekstu bilježaka znači: Histo-rijski arhiv — Zadar

¹ Narodne vlasti riješile su da se s obzirom na važnost Korčule u pomorskom prometu Dalmacije, obnovi obale mora pristupiti odmah. Radovi na obnovi započeli su početkom 1980. godine i morali su da budu završeni do konca kolovoza iste godine.

² BKK — Liber legum ac statutorum civitatis et insulae Curzulae — Venetiis 1643

Cap 85

De chi cavano la pietra del molo
Item statuimo. Che qualunque haverá ricevuto la piera dal molo del porto della Città, per caduana volta paghi perperi uno per caduana volta, qual haverá contrafatto, et l'aeusator habbi la mitá del bando, et il Regimento possi far li officiali á guardar il predetto molo.

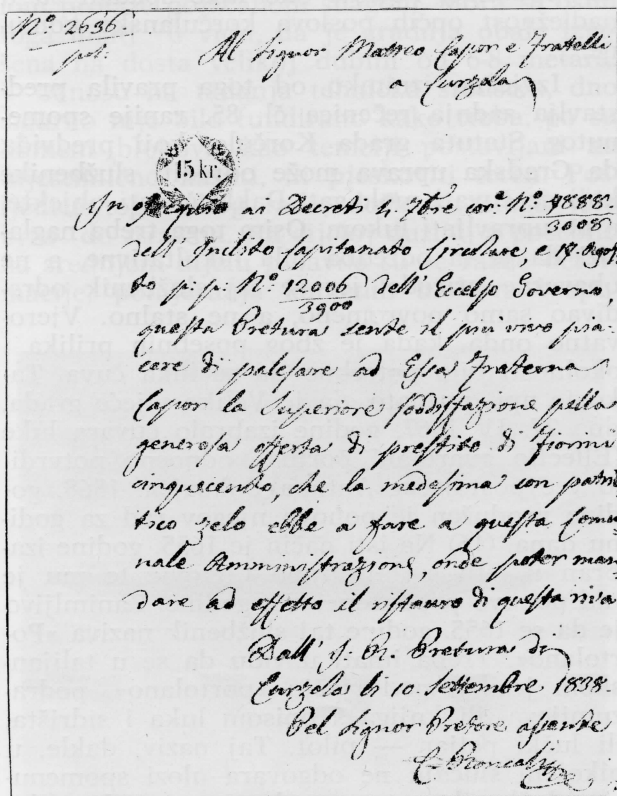
Iz prednjeg se dakle vidi da je molo postojao i da je predmetno odredbi bio cilj da očuva »molo« (gat), vjerojatno od čestih krađa kamena, od kojega je bio sagrađen.

³ HAZ — Notarijalna knjiga g. 1359 — 9. rujna 1359. Actum Curzulle penes molum.

Notarijalna knjiga g. 1361. — 29. travnja 1361. Actum Curzulle penes januam si tam penes molum maris — 23. lipnja 1361. Actum Curzulle penes januam portus.

Notarijalna knjiga g. 1372. — 25. svibnja 1372. Curcule ad portam maris.

Notarijalna knjiga g. 1376-1377. — 9. prosinca 1376. Actum extra januam portus.



Slika 7. Zahvalnica C. K. Preture za ponudu beskamatnog zajma

Notarijalna knjiga g. 1386-1396. — 10. kolovoza 1388. Actum super mollu portus.

Notarijalna knjiga g. 1390-1391. — 25. ožujka 1390. ... unum casamentum iuxta portas maris.

Notarijalna knjiga g. 1398-1399. — 7. prosinca 1398. ... in civitate ad molum... itd.

Ove podatke dao mi je dr Vinko Foretić i na pažnji mu se najljepše zahvaljujem.

⁴ AKK — Fascikla: Gradski kneževi Korčule. Nepoznati kroničar opisujući događaje koji su se zbili za vrijeme mletačkih gradskih knezova, u rukopisu kojemu je naslov »Serie de conti veneti di Curzola dal 1420-1708«. — pod red. br. 52. navodi slijedeće: Gorolimo Mula. Sotto qquesto regimento fú fatto il molo grande et il mandrachio sotto Slatina, fino alla Torre del Conte fú l'anno 1563.

⁵ Generacija Korčulana, koja je nastajala pred prvi svjetski rat poznavala je ovaj gat tj. molo grande, pod nazivom »Molo veneto« tj. venecijanski molo.

To je posve razumljivo, s razloga, što u prvoo polovini devetnaestog stoljeća za tu generaciju, to više nije bio »molo grande«, jer je već bila izgrađena »obala« (Slika 1-F), nego je taj molo poznavala kao objekat izgrađen za vrijeme bivše venecijanske vladavine.

⁶ AKK — Fascikla: Gradski knezovi Korčule — O. C. — Mali molo izričito se spominje dosta kasno tj. oko godine 1672. u red. broju 94. — Illmo Sr. Michiel Battoggia Conte: Al suo tempo fú fatto il pontisello di legno che conduceva dal Palazzo alle mura sopra il molo piccolo...

⁷ Riječ »slatina« znači mjesto — izvor podzemne vode, što znači da je na tom mjestu postojao izvor, ili više manjih izvora vode — možda slankaste — koji su u toku izgradnje obale sigurno zatrpani. Postojanje izvora žive vode na tom mjestu utvrdio je, ne znajući za ranije postojanje tog naziva, viši građevinski inženjer Stanko Jurdana, pred dvadeset godina.

⁸ »Mandrač« — mandracchio je talijanska riječ, a označuje, malu luku, ili dobro zaštićeni dio luke, pogodan za pristajanje malih plovni jedinica.

⁹ AKK — Fascikla — Gradski knezovi Korčule — Spis: Dimitri: Proseuzione dei conti veneti: — Conte Zan Andrea Zorzi 1780. — Costruita la riva attorno il torione della marina della parte del borgo, ossia de ostro. Fino allora il mare lambiva il cordone di rinforzo del torrione predetto.

¹⁰ AKK — Ovaj prostor do početka otprilike ovog stoljeća bio je poznat pod imenom »Na more«.

¹⁰ AKK — Fascikla »Kapor Matij — Spis o gradnji obale od 12. srpnja 1817. godine.

¹¹ AKK — Fascikla: Kapor Matij — Spis o gradnji obale od 28. II 1837. godine.

¹² AKK — Fascikla: Kapor Matij — Spis o gradnji obale od 28. kolovoza i 16. studenog 1837. godine.

¹³ AKK — Fascikla: Kapor Matij — Spis o gradnji obale od 20. travnja 1838. godine.

¹⁴ Popravci, restauracije, nove gradnje, ili proširenja postojećih objekata korčulanske luke u toku devetnaestog, kao i dvadesetog stoljeća, nije moguće pratiti, jer su arhivi Lučke kapetanije kao i Općinski, u toku drugog svjetskog rata stradali, a druge izvore nisam mogao konzultirati.

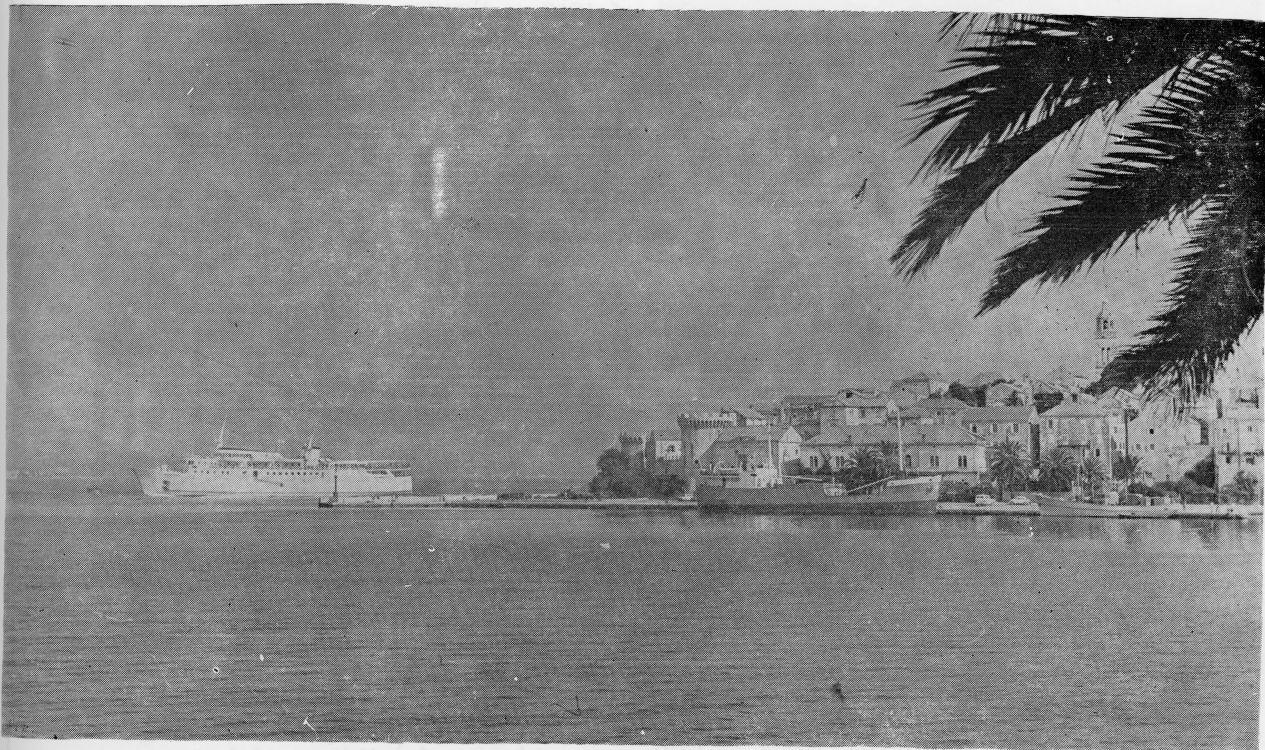
¹⁵ AKK — Fascikla: Kapor Matij — Zahvalnica nadležnih vlasti od 10. rujna upućena Obitelji Kapor, povodom datog beskamatnog zajma Općini Korčula, za gradnju obale.

¹⁶ HAZ — Arhiv Korčule — Spisi kneza Petra Bragadina — Svezak 169 list 29 i 211.

¹⁷ HAZ — Arhiv Korčule — Spisi kneza Ivana Zorzi — Svezak 397.

¹⁸ Ambroz Kapor — Zdravstvene prilike u Korčuli u srednjem vijeku, Korčula 1971. str. 10.

¹⁹ HAZ — Arhiv Korčule — Spisi kneza Barbariga Balbi — Svezak 483. list 11.



Korčula, zapadna »obala-riva« prije razornog djelovanja plimnog vala 13. veljače 1979. godine