

Korčula u prošlosti i sadašnjosti našeg pomorstva

Prof. V. FORETIĆ

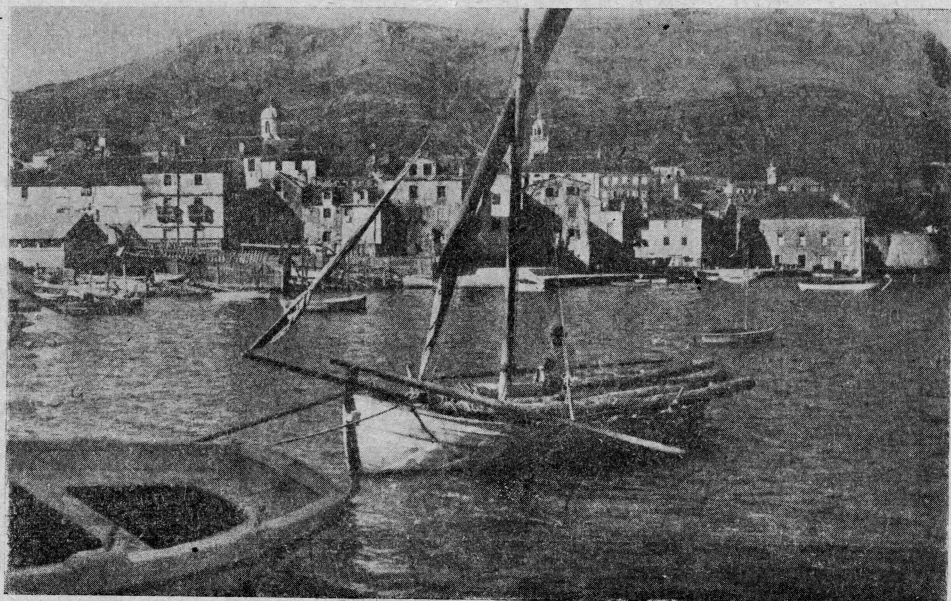
Korčula ima svoju važnost i u prošlosti i sadašnjosti našeg pomorstva. Ona je razvijala i svoje vlastito pomorstvo, no ipak u većoj mjeri je grad Korčula uplivao na pomorstvo drugim svojim ekonomskim faktorom, i to svojom odavno razvijenom brodogradnjom; svojim važnim i istaknutim položajem u Korčulansko-pelješkom kanalu, koji ga je činio važnom pomorskom stanicom; i napokon čak i svojim kamenarstvom, jer su korčulanski kamenari dobavljali kamen za gradnju zidanih obala i sudjelovali u njihovoj izgradnji.¹

Na Korčuli je već u prethistorijsko doba bilo stanovništva, a najstariji poblize nam poznati stanovnici bijahu kao i na ostaloj našoj obali Iliri. No vrlo rano počela je na otoku Korčuli i grčka kolonizacija. Na Koludstu kod sela Lumbarde postojao je grčki obzidani grad, koji su u 4. stoljeću prije naše ere osnivali grčki naseljenici iz Visa (stare Isse), koji su se malo prije bili tu naselili, te je nešto kasnije jedan dio njihov prešao na Korčulu. I ako je dakle Vis kao kolonija stariji, ipak se je najstariji grčki natpis u našim krajevima našao baš na Korčuli. To je jedan od najvažnijih grčkih natpisa uopće. Drugu grčku koloniju na otoku Korčuli, koju spominju stari pisci, osnivali su naseljenici iz grčkog maloazijskog grada Knidosa. Neznamo tačno gdje se ona nalazila, ali je najvjerojatnije, da se ona nalazila baš na mjestu današnjeg grada Korčule. Dok su i prvi i naročito drugi grčki naseljenici doplovili do otoka Korčule, morali su da prođu kroz daleka i burna mora, a da to svladaju, morali su sigurno imati razvijeni pomorski duh. Sudeći po sačuvanom natpisu i po položaju prva kolonija na zemljištu Lumbarde ipak bila je pretežno poljoprivredna. O drugoj poblize neznamo ništa, ali

možemo se domišljati, da je morala biti važna stanica pomorske trgovine.

No obe grčke kolonije na Korčuli propale su pod udarcem Ilira, koji su ponovo zavladao bili cijelim otokom. U to drugo bolje nam poznato ilirsko doba bijaše Korčula vrlo važan pomorski centar, jer je bila jako uporište ilirskih gusara. Stari rimski pisac Livije govoreći o vremenu oko g. 180. prije naše ere, izričito to spominje. Kad je rimska vlast i zavladao bila našom obalom, njezin autoritet na Korčuli i Mljetu nije bio jak. Kad je rimski vojskovođa, kasnije car, Oktavijan August g. 35. poveo bio borbu protiv nepokornih ilirskih plemena, oborio se je i na ilirske stanovnike Korčule i Mljeta, koji su pljačkali po moru. Mlade ljude je dao sve poubijati, a ostale je stanovnike prodao u roblje. Nakon toga primila je Korčula novo rimsko stanovništvo. O toj rimskoj vladavini u Korčuli, koja je kao i u ostalim našim krajevima stoljećima trajala, malo znamo. Sigurno je svakako, da je na otoku postojao jedan omanji rimski grad, po svoj prilici na mjestu današnjeg grada, a zanimljivo je istaći, da je u mjestu Potirni kod Vele luke bio podignut hram božici Veneri Pelagiji. Pridavno ime Pelagija znači božica mora. Venera se je i kao takova poštovala, jer se je prema mitosu rodila iz morske pjene. Od tog hrama očuvan je sada samo natpis na latinskom jeziku.

Budući da se na Korčuli i nakon pada zapadnorimskog carstva g. 476. nove ere nijesu dogodili nikakovi važniji događaji, možemo preći preko tih za nas dosta tamnih stoljeća, te doći odmah na naseljenje Hrvata na tom otoku. Hrvati su se u novoj svojoj postojbini na jugu naselili u 7. stoljeću osnovavši odmah svoju državu, o kojoj ipak jasniju sliku imamo tek od 9. stoljeća da-



*Pogled na grad Korčulu s
južne strane - u pozadini
staro brodogradilište*

lje. Na otoke Hrvati nijesu odmah prešli već dosta kasnije. U kraju između rijeka Cetine i Neretve razvio se je bio posební ogranak hrvatskog naroda nazvan Neretvani. Oni su imali posebnu kneževinu, koja je bila u federativnoj vezi s matičnom Hrvatskom. Iz tog kraja Neretvani su prešli početkom 9. stoljeća na susjedne otoke Brač, Hvar, Korčulu i Mljet. Izričito se u 10. stoljeću spominje i njihov grad na otoku Korčuli. Nešto drugo posebno o Korčuli u to doba ne možemo reći, jer za to nemamo historijskih izvora, ali općenito možemo reći, da su Neretvani u velikoj mjeri razvili svoje pomorstvo. Istakli su se u pomorskim ratovima protiv Mletaka, kojima su zadavali mnogo neprilika. Najpoznatiji su dakle njihovi ratnički pomorski podvizi, ali su se bavili i pomorskom trgovinom. Od druge polovice 9. stoljeća morali su Mleci plaćati danak hrvatskom vladaru za slobodnu plovidbu našim obalama, a nešto docnije počeli su i posebni takav danak plaćati neretvanskom knezu. Da je i Korčula morala biti jako pomorsko uporište Neretvana, zaključujemo iz dviju okolnosti. Dok nam bizantinski car-pisac Konstantin Porfirogenet iz sredine 10. stoljeća ne spominje gradove na ostalim neretvanskim otocima, na Korčuli izričito spominje utvrđeni grad. Kad su Mleci kao pomorska država silno ojačali, njihov dužd Petar Orseolo II. krajem 10. stoljeća pregnuo je zatim, da svoju državu oslobodi danka prema hrvatskom kralju i neretvanskom knezu, te je najprije g. 996. a zatim g. 1000. poduzeo, iskoristivši dinastične borbe u Hrvatskoj, pomorsku vojnu protiv Hrvatske i Neretvanske oblasti. Postigao je svoju svrhu, jer su i hrvatski kralj i neretvanski knez morali pristati na mir, kojim su Mleci bili oslobođeni onog danka, pače duždu Petru Orseolu je uspjelo bilo steći i primorske gradove tadašnje Dalmacije. Od primorskih krajeva jedino mu se opriješe jače neretvanski otok Korčula i Lastovo. Stanovnici Korčule na njegov izričiti poziv nijesu mu se htjeli pokoriti, te ih je on kao i Lastovce silom svladao. I ta okolnost govori o Korčuli kao jakom neretvanskom pomorskom uporištu. Naravno Korčula i Lastovo su tada tek kraće vrijeme ostali pod Mlecima. Nad Korčulom se od tog doba često mijenja politička vlast, ali je nećemo na tome slijediti, jer nas u ovom članku u prvom redu zanima ono, što ima neposrednjeg interesa za pomorstvo. Inače mi za ta stoljeća skoro i nemamo sačuvanih posebnih historijskih izvora nastalih u Korčuli, a i oni izvan korčulanski je malo spominju. No da se je i kroz to mutno doba od 9. do početka 13. stoljeća morao odvijati važan kulturni i pravni razvoj, mi vidimo iz toga, što je g. 1214. stvoren statut korčulanske autonomne općine, koji nije doduše sačuvan u toj prvobitnoj redakciji, ali ipak u onoj dosta ranoj od g. 1265., te je to zaista najstariji od svih naših dalmatinskih statuta. On ima dodatak iz g. 1271. No statut je doživljavao i kasnije nove redakcije, te se je ustalila napokon kao dugo važeći statut redakcija iz 15. stoljeća i kao njezin dodatak takozvana zbirka reformacija (što znači zbirka odluka) također iz istog sto-

ljeća. U korčulanskom statutu nema doduše obilja pomorskih odredaba, ali one, koje u njemu postoje, vrlo su važne, te su svratile na sebe pažnju stranih i domaćih pravnih historičara. Naročito su odredbe poglavlja 82. i 127. novije redakcije statuta svratile na sebe pažnju poznatog francuskog pravnika Pordessus-a, koji ih ističe i citira u svojem djelu »Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle« (izdanom od g. 1828. do 1845.), a njima se pozabavio i poznati naš stručnjak pomorskog prava Dr. Vladimir Brajković, sada profesor pravnog fakulteta u Zagrebu.² U mentalitetu mnogih zemalja srednjeg vijeka bilo je prevladalo mišljenje, da brod i sva roba nastradalog broda pripada stanovnicima ili vlasti kraja, gdje se nastradali brod našao. Naprotiv tome u korčulanskom statutu imamo napredna shvaćanja. Već u starijoj redakciji iz 13. stoljeća, određeno je bilo, da stanovnicima, koji pomognu iznijeti stvari na kopno ili sigurno mjesto, pripada samo četvrtina, a ostale ostaje gospodaru broda, a prema odredbama nove redakcije načelno se utvrđuje gospodar broda i nakon brodoloma njegovim potpunim gospodarom, a tek se slobodnoj nagodbi između brodolomca i spasavaoca prepušta odrediti, koliki će dio ovaj dobiti kao nagradu.

Osim spomenutih važnih odredaba ima u statutu nove redakcije i zbirke reformacija još nekih, kojima se određuje održavanje pristaništa u urednom stanju, odredbe o ribarenju, tarife za prijevoz vina i bačava morem iz otočnih pristaništa Zavalatice i Prigradice u grad Korčulu i obratno, te pravila, kojih se moraju držati patroni baraka. Osim ovih pisanih odredaba sigurno su bile u običaju i mnoge druge nenapisane, kojima se regulirala pomorska trgovina.

Od sredine 13. stoljeća postaje i politička povijest Korčule jasnija. Od g. 1254. do 1358. nalazi se pod vlašću Mletaka, ali tada još sa znatnom autonomijom. Od g. 1358. do 1420. nalazi se u sklopu kraljevstva Hrvatske i Dalmacije, spojenog u realnoj uniji s Ugarskom, s malim prekidom od g. 1390.—1394., kada bijaše pod Bosnom. Godine 1420. dođe Korčula, dijeleći istu sudbinu s ostalim većim dijelom primorske Dalmacije, pod trajnu vlast Mletačke republike i ostade pod njom sve do njezine propasti g. 1797. Ovaj politički okvir nam je potrebit, da bismo razumjeli pomorstvo i ostale privredne grane s njima u vezi. Doba od početka 13. stoljeća do g. 1420., a osobito ono od g. 1358. do 1420., doba je jakog autonomnog razvitka Korčule. Za doba 14. i 15. stoljeća do g. 1420. imamo i dosta znatnih dosad proučenih podataka o tome. Za to doba je važno i pomorstvo u Korčuli. Ono doduše ne izlazi iz okvira Jadranskog mora, ali unutar tog mora je živo, i Korčulani su vlasnici brodova. Osim tipova manjih brodice za lokalnu potrebu imamo tipova za plovidbu po Jadranu zvanih u dokumentima latinski pisanim **barca**, **barcusium**, (s raznim manjim varijantama), **barchaca**, **marciliiana** i **charachia**. Korčulanski brodovi obilaze luke Jadranskog mora prevozeći i korčulanske i drugih gradova proizvode, a strani brodovi

s istim teretima dolaze u Korčulu i izlaze iz nje. Korčulanskih pomoraca bilo je na dubrovačkim i mletačkim brodovima. Predmeti korčulanskog izvoza su vino, kamen, vapno, gorivo drvo, paklina, kože, ponekad sir i vuna, a uvozi se naročito žito, sočivo, sol i opeke. Korčulani se bave i posrednom trgovinom. Dok nije ukinuta trgovina robljem, na Korčuli se također vodila s robljem dovedenim izvana, naročito iz Bosne, ali manje su se njom bavili Korčulani, a više Katalani i Sicilijanci.

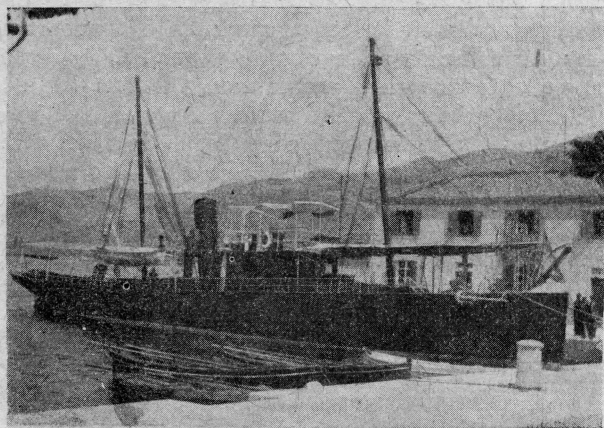
Najjače su bile pomorsko-trgovačke veze Korčule sa susjednim Dubrovnikom, kud je najviše išao korčulanski kamen, a Korčulani su katkada istim Dubrovčanima na svojim brodovima prenosili terete. Korčulani plove u Drijeva na Neretvi, Kotor, Budvu, Bar, Drač i Lješ, a od Italije najviše na suprotnu obalu Apuliju, također u Mletke, a nekad i u Ankonitansku marku. I onda već dolazi do izražaja Korčula kao pomorska stanica, osobito pri putovanju u Drijeva, jer se brodovi, ploveći iz Dubrovnika i južne Italije za Drijeva, u njoj zaustavljaju, a ponekad se čak vrši u Korčuli i prekrcavanje tereta na drugi brod.

U 14. stoljeću se javljaju i prve vijesti o korčulanskoj brodogradnji. Najprije se spominju pojedini brodograditelji, a g. 1418. već se izričito spominje na korčulanskom brodogradilištu gradnja karake. Vrlo je vjerojatno, da je u Korčuli postojala brodogradnja i ranije, te da su korčulanski Iliri i Neretvani sami gradili svoje brodove, ali sa sigurnošću se ne može o tome govoriti, jer o tome nema uopće nikakova spomena u historijskim izvorima.

Kao i po drugim dalmatinskim gradovima, tako su i u Korčuli Mlečići nastupom svoje vlasti u 15. stoljeću u znatnoj mjeri ograničili njezin autonomiju i sputali njezin ekonomski život, te priječili slobodni privredni razvitak. Ipak autonomiju nijesu potpuno ukinuli, a i ekonomsku sputanost nametanu od Mlečića probijao je češće sam život, te je Korčula i u daljnjim stoljećima imala stanovite mogućnosti razvoja. U samostalnom korčulanskom pomorstvu od g. 1420. dalje malo možemo zasada govoriti, jer su ga Mlečići zaista sputavali, ali i zato što je za to doba ono još vrlo malo proučeno. Svakako osim proizvodnje vina po cijelom otoku, najvažnije grane privrede bijahu brodogradnja i kamenarstvo s klesarstvom, usredotočene u području grada Korčule. Kamenarstvo i klesarstvo se je slobodno i dalje razvijalo, te se korčulanski kamen i dalje nesmetano izvozio u Dubrovnik i ostale dalmatinske gradove, a ponekad i u Italiju, jer Mlecima siromašnim kamenom nije prvio konkurenciju. No zato su Mleci, iz bojazni, da korčulanska brodogradilišta ne bi konkurirala njihovu poznatom brodograđevnom arsenalu, znatno bili ograničili i skućili korčulansku brodogradnju. Već tokom 15. stoljeća mletački knezovi u Korčuli prave smetnje korčulanskim brodograditeljima za branjujući im izgradnju i prodaju brodova. Godine 1649. potužili su se brodograditelji mletačkim sindicima, koji su tad obilazili Dalmaciju i

stigli u Korčulu, a na to su ovi normirali, da Korčulani mogu graditi brodove najviše do nosivosti od 500 stara, i to samo kršćanima.³ No g. 1502. mletački senat je povisio to na nosivost od 2000 stara za gradnju brodova u Dalmaciji.⁴ Koliko nam je dosad poznato, ovo ograničenje ostade sve do godine 1623., kad je napokon mletačka vlast dopustila korčulanskim brodograditeljima izradu brodova neograničene nosivosti.

U granicama datih mogućnosti, korčulanska brodogradnja se je i do g. 1623. lijepo razvijala. Korčulani su se stoga bili specijalizirali za brodove male i srednje veličine Sve dok se nije g. 1526. otvorilo u Gružu novo veliko dubrovačko brodogradilište, Dubrovčani su od 15. stoljeća dalje češće naručivali brodove na Korčuli, ili su pak Korčulani dolazili u dubrovačko područje, da ih tu grade. I poslije toga, ali ipak u manjoj mjeri, vidamo dubrovačke narudžbe brodova u Korčuli i dolazak brodograditelja s Korčule na rad u dubrovačko područje. No g. 1589. i 1591. Dubrovačka republika donosi odredbe, koje koče narudžbe gradnje dubrovačkih brodova van republike. Godine 1632. zabranjena je bila narudžba gradnje i popravaka (osim popravaka u slučaju više sile) brodova van dubrovačkog teritorija u Jadranskom moru. Te odredbe dubrovačke vlade tangirale su naročito korčulansko brodogradilište, te u njima prestaje rad za Dubrovnik i njegov teritorij. Da li su nakon g. 1632. donesene još kakve odredbe u tom pogledu i da li su one bile novim odredbama ili silom života faktično ublažene, nije dosad proučeno. Svakako znamo zasada to, da su stanovite odredbe, koje su kočile narudžbe na vanjskim brodogradilištima, postojale u Dubrovačkoj republici još i početkom 18. stoljeća.⁵



P/b „Drugi“ Korčulanske obalne plovidbe

Korčulanski brodograditelji su već od 15. stoljeća solidno nastupali u obranu svojih interesa, ali g. 1632. udružili su se u posebnu organizaciju, koja se zvala »Banka sv. Josipa«. Ovdje ta riječ ne znači u današnjem smislu, već znači društvo. To je bila organizacija po uzoru sredovječnih cehova. Svrha joj je bila zaštita staleških interesa i međusobno pomaganje, što je sve izraženo i u

njezinu statutu. Mletački generalni providur odobrio je stvaranje tog udruženja, pače tom prilikom dopustio je korčulanskim brodograditeljima gradnju brodova neograničene nosivosti. Zbog toga je ta godina 1623. vrlo važan datum u povijesti korčulanske brodogradnje.⁶ Isti Mleci su u 18. stoljeću upotrebljavali katkada korčulanska brodogradilišta, i to država za ratne brodove i privatnici za gradnju fregata i feluka.⁷

Kako smo već prije istakli, o korčulanskom pomorstvu za vrijeme od 1420. pa do kraja 18. stoljeća, dakle za vrijeme mletačke vladavine, malo znamo, i to ponajviše zbog toga, jer je ta tema malo dosad proučena. Svakako pomorstva je, makar i u ograničenom opsegu, bilo. I u arhivskim knjigama Dubrovnika 15. i 16. st. susrećemo Korčulane kao vlasnike brodova, i to manjih i srednjih, koji čak i Dubrovčanima prenose terete, a ograničuju se uglavnom na Jadransko more, ali kadikad zalaze i dalje u Mediteran. Mletački sindici Leonardo Venerio i Jerolim Contareno g. 1525. podastiru svoj izvještaj o putovanju po Dalmaciji. Vele, da na Korčuli ima mnogo vještih mornara, deset brodova u nosivosti od 100 do 400 bačava i mnogo manjih brodova. Znamo, da je korčulanskih mornara i tada bilo na dubrovačkim i mletačkim brodovima.⁸ Kasnije je pomorstvo zamrlo, a tek pri kraju 18. stoljeća ono je donekle oživjelo, te je u doba prve austrijske vlasti od 1797. do 1805. bilo 6 brodova velike obalne plovidbe, koji su plovili po Jadranskom moru i Mediteranu, a kojima su bili Korčulani zapovjednici, a vlasnici karatisti djelomično Korčulani, K tome su bila dva pelega male obalne plovidbe.⁹

Za vrijeme od g. 1787. dalje imamo statističke podatke o korčulanskoj brodogradnji. Kroz to doba sagrađeno je mnoštvo brodova male plovidbe, među koje su uračunati i čamci, te će biti stoga zanimljivije iznijeti podatke o brodovima duge plovidbe i velike obalne plovidbe, jer je to od većeg značenja u pomorstvu. Od g. 1787. do 1797., sagrađeno je 59 brodova duge, a 127 velike plovidbe. Razdoblje od g. 1798. do 1815. jest burno napoleonsko doba, koje je zbog svoje nesigurnosti nepovoljno djelovalo na korčulansku brodogradnju, te nije sagrađen tada nijedan brod duge plovidbe, a samo 16 njih velike. Od 1816. do 1826. sagrađena su 23 broda duge, i 193 velike, od 1827. do 1837. duge 47 i 189 velike, od 1838. do 1848. duge 29 i 176 velike, 1849. do 1859. duge 46 i 159 velike, od 1859. do 1867. duge 11 i 43 velike. Ovi statistički podaci izvađeni su iz opširne statistike izdane u spomen-spisu g. 1867. od Banke sv. Josipa, koja statistika je potvrđena od općine i kotarskog poglavarstva. Moramo ipak istaknuti, da su kriteriji pri prosuđivanju, koji brodovi spadaju u red duge, velike i male plovidbe u Korčuli bili znatno blaži, nego kod austrijskog *Annuario marittimo*, koji je počeo izlaziti g. 1851. i iznositi statističke podatke o brodogradnji. Tako, prema »*Annuario marittimo*« od g. 1859. do 1868. sagrađeno je u Korčuli ukupno 11 brodova duge i velike plovidbe, a prema korčulanskoj statistici 54. Očito je korčulanska

statistika mnoge brodove smatrane po strožem kriteriju onima male plovidbe uračunala u one velike plovidbe. Nakon g. 1815. korčulanska brodogradnja se znatno oporavila, ali od g. 1860. doživljuje znatan pad. Sve do te godine bili su korčulanski brodograditelji oslobođeni vojne dužnosti. Uvedenjem vojne dužnosti znatno je opao broj mladih radnika, jer su u znatnom broju morali ići u vojsku, a jedan znatan dio, da bi to izbjegao, iselio se je u inozemstvo. Jer je pak uslijed svega toga nastala kriza brodogradnje, mnogi su i iz tog razloga selili iz Korčule, pa su odlazili neki u inozemstvo a neki u ostale krajeve našeg primorja. Dakle ta prva kriza nije nastupila uslijed parobrodarstva, koje zbog svoje početne faze još nije bilo kadro istisnuti jedrenjake. Pače nakon g. 1867. opaža se opet neki napredak, ali taj duго ne potraja. Zanimljivo je, da je u tom razdoblju sagrađeno nekoliko velikih brodova duge plovidbe, a upravo je ironija sudbine, da najveći brod uopće u Korčuli sagrađen »Fratelli Fabris« s 550 tona, bijaše ujedno i posljednji brod duge plovidbe u Korčuli. Bio je sagrađen g. 1875. Nakon toga imamo nagli pad, no prvi neposredni uzrok tome bijaše, što je Peleško pomorsko društvo, koje je počelo sa sjedištem u Orebićima djelovati g. 1865., osnovalo g. 1875. u Orebićima svoje vlastito brodogradilište, na koje su prešli korčulanski brodograditelji u velikom broju. Tu su oni gradili tri velika broda duge plovidbe, od kojih je najveći imao 790 tona. No pobjeda pare bila je ta, koja je zadala konačni udarac i peleškom pomorstvu i gradnji jedrenjaka duge i velike plovidbe od strane korčulanskih brodograditelja. Tako se od osamdesetih godina dalje korčulanski brodograditelji uglavnom bave ponajviše gradnjom ribarskih baraka, gaeta, baraka za zabavu, te popravkom trabakula i bracara. U koliko su se i gradili oveci drveni brodovi velike i male plovidbe, sve su se manje gradili u Korčuli, a više na drugim jadranskim brodogradilištima. Ipak od većih brodova grade se od g. 1880. dalje maone za austrijsku ratnu mornaricu, za koju su se gradili i čamci na vesla. Pojavom drvenih motornih čamacu počinju i njih u Korčuli graditi u sve većoj mjeri. Najnoviju fazu korčulanske brodogradnje predstavlja razdoblje nakon oslobođenja g. 1944., koje već spada u sadašnjost.¹⁰

Prije nego prijedemo na to, moramo se osvrnuti i na pomorstvo Korčule kroz 19. i 20. stoljeće. Neku veliku flotu grad Korčula nije kroz ovo vrijeme imao, ali ipak bilo je i u Korčuli nekoliko brodovlasnika. I ako blisko današnjem vremenu, mnogo se toga zaboravilo, i trebat će više proučavanja po raznim godišnjacima i novijim arhivima, da se ožive zaboravljene strane. Svakako i do danas je ostao u uspomeni Korčulana već spomenuti veliki bark »Fratelli Fabris«, sagrađen g. 1875., a nastradao g. 1892. kod Vlissingena u Holandiji, gdje je brod propao sa svom posadom. Bio je vlasništvo poznate inače kame-narske porodice Fabrisa sa Vrnika, a član te porodice kapetan Nade je bio komandant broda u času njegove propasti. Originalna slika broda

čuva se kod gospode Zanon-Fabris. No u znatnom broju sudjeluju Korčulani kao suvlasnici i karatisti na raznim brodovima našeg primorja, naročito kao karatisti u Pelješkom pomorskom društvu, pa kasnije čak kao karatisti i dioničari u dubrovačkim parobrodarskim društvima.¹¹ Mnogi pak Korčulani istakli su se u 19. stoljeću kao pomorski kapetani, a i do najnovijeg doba Korčula je dala znatan broj pomorskih kapetana i ostalih pomoraca, osobito brodograđevnih majstora, koje drže parobrodi duge i velike plovidbe. Od pomorskih kapetana spominjemo poblize nam poznate Dimitrija Foretića i Frana Slavića. Još dok su postojale privatne pomorske škole u Dubrovniku u prvoj polovici 19. stoljeća, jednu od njih učio je D. Foretić, pa su se sačuvala i razna njegova skripta, od kojih su najzanimljivija ona pod naslovom »Lezioni di Nautica, Ragusi li 15 Agosto 1847«. Iz njegova arhiva zanimljiv je dnevnik barka »Teresa Maria«,¹² sagrađenog g. 1854. od njegova oca Ivana Foretića,¹³ na kojem je u početku Dmitar bio komandant. Vlasnik je sa dvije trećine udjela bio Frano Ivetić iz Trpnja, 5 karata je imao Marko Šeput iz Korčule, koji se i inače spominje kao brodovlasnik, a 3 karata Ivan Foretić. Kasnije je ovaj prodao svoje karate Šimunu Štuka s Pelješca, i ovaj je tada postao komandant. G. 1866. brod je prodan u inozemstvo. Postoji još slika tog barka u Korčuli. Naročito se je istaknuo i kapetan Frano Slavić. Slike dvaju brodova, na kojima je on bio komandant, nabavljene su za korčulanski muzej, koji se ima otvoriti. Još i danas se po Korčuli pripovijeda, kako mu je Austrija digla brevet. Sve do sklapanja austro-ugarske nagodbe g. 1867. plovili su brodovi u austrijskoj polimonarhije pod austrijskom državnom crveno-bijelom-crvenom zastavom, koja, makar su u Austriji Nijemci bili gospodujuć narod, nije bila njemačka nacionalna zastava, već opća državna, kakovom su je i naši pomorski kapetani smatrali. No kad je uslijed nagodbe od g. 1867. morala da se vije na brodovima zajednička austro-ugarska zastava, koja je bila sastavljena od polovice austrijske i polovice mađarske nacionalne crvenobijele-zelene zastave, mnogi naši kapetani kratili su se prihvatiti tu zastavu, videći, da je u njoj zastupan narod, koji nema ni metra svoje obale, dok hrvatski narod na svojoj obali nije u njoj nimalo zastupan. Među onima, koji su se to kratili, naročito se odupirao kapetan Slavić, te kad mu je vlada uskratila brevet, plovio je otada pod stranim zastavama. Ipak su komandanti i na austrijskim brodovima mogli na prvom jarbolu vijati zastavu, koju su htjeli, pa je i kapetan Slavić, služeći se tim pravom, poput mnogih drugih pomoraca, vijao hrvatsku narodnu zastavu, dok su neki opet iz velikog panslavističkog oduševljenja, kao kapetan Dmitar Foretić na barku Terzi Mariji, vijali čak rusku zastavu.

U novije doba postojala su u gradu Korčuli manja padobranska društva male obalne plovidbe. Od g. 1903. do 1914. postojala je Korčulanska plovidba Ivan Foretić i drugovi, najprije s malenim brodom zvanim »Prvi«,

a kasnije uz ovog još s većim brodom zvanim »Drugi«. Društvo je vršilo obalnu plovidbu po Korčulanskom konalu i do Metkovića. Od g. 1914. do 1926. postojalo je društvo Depolo i Smrkinić najprije s kupljenim od Korčulanske plovidbe »Prvim« a onda još i s brodom Dražicom. Od g. 1915. do 1925. postojalo je društvo Hum s jednim parobrodom »Petrom Zrinjskim«. U doba prvog svjetskog rata ova dva društva s tim malim parobrodima izvršili su znatnu ulogu. Kad su naša veća parobrodarska društva g. 1915. obustavili sve svoje pruge između Splita i Dubrovnika, te Korčule i Metkovića, Dražica i Petar Zrinjski bili su jedini parobrodi, koji su obavljali putnički i građanski teretni promet između Splita i Korčule, Korčule i Metkovića, a na liniji Korčula-Dubrovnik uz njih je plovio još samo mali parobrod Epidauro dubrovačkog kapetana Batinića. U poslijeratno doba je prestala za njih konjunktura, te su društva životarila i napokon likvidirala.

No što govoreći o korčulanskom pomorstvu moramo naročito istaknuti, to je pomorstvo malenog sela Račišće. Stanovnici Račišća potječu iz Makarskog primorja. Za takozvanog kretskeg rata g. 1645.—1669., kad se vodila borba između Turaka i Mletaka za veliki mediteranski otok Kretu, koju su Mleci nakon posjedovanja od nekoliko stotina godina u tom ratu izgubili, rat se vodio također i u našim krajevima, pa tako i u Makarskom primorju, kojim su vladali Turci već od kraja 15. stoljeća. Priličan broj stanovništva prešao je tada iz Makarskog primorja na otoke Brač i Hvar. Jedna omanja skupina preselila se je g. 1672. na otok Korčulu, tu se je naselila u Račišću i tako osnovala novo selo.¹⁴ Neznamo još, otkad su Račišćani počeli razvijati pomorstvo, ali svakako poznato je njihovo pomorstvo jedrenjaka plovidbe u području Jadranskog mora u 19. i 20. stoljeću, koje se istaklo među ostalim našim obalnim mjestima. U novije doba svi su se ti jedrenjaci bili motorizirali. Račiška mornarica istakla se je naročito u doba narodno-oslobodilačke borbe, kad je prenosila i ljude i terete, a mnogi brodovi sudjelovali i u borbama. Nakon zakona o socijalizaciji oveći brodovi, kojih je bila većina, bili su socijalizirani, ali propustilo se je stvoriti posebno domaće poduzeće, već su se brodovi rastrkali po cijeloj obali. Još je vrijeme, da se račiški brodovi vrate Račišću i tamo osnuje takovo poduzeće. Nekoliko jedrenjaka je imala i Vela luka, gdje se također naročito razvilo ribarstvo i gdje se stvorio naročiti tip ribara-pomorca.¹⁵

Možemo još istaknuti, da je nekoliko istaknutih korčulanskih brodograditelja obavljalo funkciju stručnjaka za klasifikaciju brodova kod austrijskog društva »Veritas«. U g. 1935. otvorena je u gradu Korčuli Mornarska škola, koja je djelovala do početka drugog svjetskog rata.¹⁶

I ako je i Dubrovnik u prošlosti imao svoje veliko brodogradilište, koje je nadmašivalo ono korčulansko, ipak su i dubrovački brodograditelji primali iskustva iz Korčule. Tako su među ostalima upotrebljavali i takozvane »korčulan-

ske svrdle«. Inače u Korčuli je brodogradnja uz kamenarstvo prijala i razvitku kovačkog zanata. Korčulanski kovači su izrađivali sidra i za ostalo naše primorje. I obilje dobrog korčulanskog kamena imalo je udjela u povijesti naših luka. Već g. 1457. dostavlja se korčulanski kamen s Vrnika za gradnju arsenala u luci Malog Stona, a g. 1514. korčulanski kamenar Ljudevit Suratović obvezuje se donijeti kamenja za lukobran gradske luke u Dubrovniku.¹⁷ Kad su se pak u 19. i 20. stoljeću izgrađivale luke po dalmatinskim gradovima, u znatnoj mjeri se je za njihovu izgradnju dobavljao kamen iz Korčule, pače neki Korčulani bili su vrsni graditelji obala. Položaj grada Korčule je također važan s gledišta vojno-pomorskog i pomorsko-trgovačkog te s gledišta pomorskog putničkog saobraćaja.

Strategijski položaj grada Korčule u uskom Korčulansko-pelješkom kanalu, kojim se redovito vrši plovidba između južnog i srednjeg Jadrana, a tek rjeđe zaobilazi otok Korčula sa zapadne strane, učinio je, da se kod Korčule više puta vodila ratna borba. Kad se je krajem 13. stoljeća vodila borba oko dominacije između Genove i Mletaka, genoveško brodovlje je prodrlo bilo čak u Jadransko more, koje su Mlečići smatrali svojim domenom. Tada se je baš kod Korčule zametnula g. 1298. žestoka pomorska bitka između genoveškog i mletačkog brodovlja, u kojem se nalazio i poznati putnik pomorac Marko Polo. On je tom prilikom od Genovežana bio zarobljen. Kad su Genovežani g. 1352. provalili opet u Jadran, opljačkali su Korčulu, koja je tada bila pod mletačkom vlasti. G. 1409. opsjedalo je Korčulu brodovlje napuljskog kralja i ugarsko-hrvatskog protukralja Ladislava, ali tada dođe tu i do pomorske bitke između napuljskog i dubrovačkog brodovlja, u kojem napuljsko bi poraženo i pobjegne. G. 1483. za vrijeme rata između Mletaka i Napuljskog kraljevstva, napuljsko brodovlje dođe do Korčule i opsjedne je, ali je Korčulani obraniše. Prije velike pomorske bitke kod Lepanta g. 1571. jedno odjeljenje turske flote pređe u Jadransko more pod vodstvom alžirskog namjesnika Ulaz-Ali i opsjedne Korčulu. Korčulani junački obraniše svoj grad, a pri tom im je pomogla i bura, koja je prisilila Turke na uzmak.¹⁸

Osim toga, što je Korčula bila i jest i sada grad razvijene brodogradnje i kamenarstva s klesarstvom te i ostalih zanata, i osim toga, što je važna i kao administrativni centar, ona je odvajkada bila i trgovački regionalni centar, koji je vršio privlačnu snagu na otok Korčulu, poluotok Pelješac, Lastovo, zapadni dio Mljeta i najistočniji dio Hvara. Zbog toga je s brodovima i parobrodima dolazilo tu dosta trgovačke robe, koja se razvozila po spomenutom području. U novije vrijeme je ta uloga dosta opala, među ostalim osobito i zbog toga, jer se u zapadnim velikim naseljima otoka, Blatu i Veloj luci, razvila trgovina i što preko zgodnih parobrodarskih veza Vele luke, ta mjesta sve više gravitiraju k Splitu.

No jer se nalaze na zgodnom smještaju, Kor-

čulu su, otkad postoje brze parobrodarske veze na istočnom Jadranu, doticale skoro sve te pruge, a i danas je to tako, te se preko Korčule vrši znatan putnički saobraćaj.

Ovim posljednjim razlaganjima ulazimo već i u sadašnjicu. Talijani su za vrijeme okupacije g. 1941.—1943. bili stvorili dioničko brodograđevno poduzeće u Korčuli i imali velikih planova, ali malo se toga ostvarilo, jer je poduzeće počivalo na korupcionističkoj bazi, a kapitulacija Italije je prekinula postojanje tog društva. Inače g. 1943. i 1944. znatan broj korčulanskih brodograditelja je otišao na Vis te je sudjelovao u izgradnji narodno-oslobodilačke mornarice. Odmah pak nakon oslobođenja g. 1944., još prije općeg zakona o socijalizaciji, u Korčuli je stvoreno brodograđevno poduzeće na socijalističkoj bazi. Ovo poduzeće preuzelo je radione u istočnom dijelu grada Korčule Borku i već počelo s industrijalizacijom korčulanske brodogradnje. No pravi procvat i upravo gigantski napredak nastao je, kad je tu brodogradilište ukinuto i sagradilo se novo daleko od grada u predjelu »Dominče«. Ovo brodogradilište se potpuno mehaniziralo te predstavlja veliko industrijsko poduzeće sa serijskim načinom izradbe, a zaposluje nekoliko stotina radnika. Postoji velika administrativna zgrada i mnoštvo industrijskih hala, od kojih je najveća za izgradnju ovećih brodova. Poduzeće je ostalo na drvenoj brodogradnji, ali jer i na drvenim brodovima ima dosta metalnih dijelova, to se ovdje iz dobavljenih sirovina u bravarskim i mehaničkim radionicama izrađuju ti dijelovi, a primljeni motori ovdje se preispituju, montiraju i prema potrebi popravljaju. Uza sav razvoj gvozdene moderne brodogradnje, ipak će za stanovite plovne objekte trgovačke i ratne mornarice manje i srednje veličine, koji su u znatnom broju i danas potrebni, drvo ostati kao prikladni građevni materijal. Zato i ovo veliko korčulansko brodogradilište, koje je tako reći preporučilo Korčulu, ima svoj jaki razlog opstanka. Dosad je izgrađivalo i još izgrađuje pretežno objekte za ratnu mornaricu, ali po svom kapacitetu i vrsnoj radnoj snazi kadro je i sposobno graditi i oveće drvene brodove trgovačke mornarice.

Budući da u novom, industrijskom brodogradilištu postoji serijski rad, to je nastala bila bojazan, da će tokom vremena nestati one poznate svestrane vrsnoće korčulanskih brodograditelja, od kojih je svaki pojedinac bio kadar i sposoban, da postavi osnovu broda te da sve dijelove i cijelu konstataciju broda sam izradi. No tome predušreće Industrijska škola sa svojim brodograditeljskim odjelom, u kojem mlađi naraštaj i teoretski i praktički svestrano uči drvenu brodogradnju. Ovaj odjel ima i svoju radionicu, gdje mladi učenici sami izrađuju barke. Kao uvjet pak za primanje mladih kvalificiranih brodograditeljskih radnika u veliko industrijsko brodogradilište jest, da moraju dovršiti brodograđevni odjel industrijske škole. Premá tome nema straha, da će nestati svestrane vrsnoće korčulanskih brodograditelja.

Osim velikog industrijskog brodogradilišta postoji još u gradu Korčuli nekoliko manjih zanatskih brodogradilišta samostalnih brodograditelja, koja vrše također važnu funkciju, tim više što industrijsko brodogradilište i ne može zbog prezaposlenosti preuzimati sve radove. Ova manja brodogradilišta grade ribarske barke, motorne čamce i barke za zabavu i sport, te osim za privatnike mnogo rade za državni i zadružni sektor. I kod ovih manjih brodogradilišta opaža se, naravno u čednijim razmjerima, tendencija za mehanizacijom posla. Osim toga postoji u Korčuli i nekoliko mehaničkih radionica, koje su osim drugih poslova u znatnoj mjeri zaposleni montiranjem i popravkom brodskih motora.

Korčulanska brodogradilišta su bila i otprije rasadnici širenja brodogradnje i znanja o njoj i po inozemstvu i po cijeloj našoj obali. Posebna bi rasprava bila iznijeti taj rad korčulanskih brodograditelja u inozemstvu i kod nas. U prošlim vijekovima korčulanski brodograditelji mnogo su radili na teritoriju Dubrovačke republike, u 19. i 20. stoljeću u Hrvatskom primorju, a pojedinci su osnovali manja brodogradilišta po ostaloj našoj obali. U Betini i danas djeluju brodograditelji, koji su starinom podrijetlom iz Korčule. Mnogi mlađi ljudi iz ostalih krajeva naše oba-

le naučili su brodogradnju u Korčuli i osnovali radionice u svojem kraju. Tu ulogu rasadišta grad Korčula vrši i sada. Brodogradilište u najzapadnijem mjestu otoka Korčule Veloj luci zaposljuje radnike iz istog mjesta, koji su zanat naučili većinom u gradu Korčuli.

Među našim kadrom pomorskih kapetana znatan dio ih ima i danas s Korčule, a mnogi su na važnim rukovodećim mjestima i u navigaciji i u organizaciji pomorske službe. Ima i Korčulana, koji se bave pomorskom i pomorsko-trgovačkom publicistikom.

Ne želimo naravno preuveličavati značenje malene Korčule, koja je i u brodogradnji i u pomorstvu zaostajala i zaostaje iza naših većih centara. No ako se uzme u obzir, da je to bio uvijek a i sada je grad, čije se stanovništvo sad više sad manje kretalo oko 2000 stanovnika (sada broji 2394), onda je zaista prema svojoj snazi dala mnogo. Svakako u općem razvitku našeg pomorstva i svih pomoćnih mu grana privrede sudjelovala su i sudjeluju uz veće centre (Dubrovnik i njegov teritorij, Boku, koju uzimamo kao cjelinu, Rijeku i Split) i ostala primorska mjesta. Među njima Korčula, osobito po brodogradnji, zauzima važno i dično mjesto.