

Pomorstvo Račišća

Vinko Ivančević

II.

U predratnu Jugoslaviju Račišće ulazi sa samim jedrenjacima. U novim prilikama Račišćani se brzo snalaze, pa osim toga što nabavljaju brodove, oni mnogo brže od svih ostalih pomoraca otoka Korčule ugrađuju eksplozivne motore u svoje brodove. Prvi eksplozivni motor na račički brod ugradili su braća Unković p. Nikole Golo g. 1921.

na m. j. »Slavni Josip«. Od g. 1932., kada se u statistika- ma posebno iskazuju brodovi male obalne plovidbe na jedra i posebno brodovi s motorima Račišćani stalno imaju veći broj i veću tonažu motornih jedrenjaka od Velo- lučana, što dokazuje, da su Račišćani najumješniji pomorci otoka Korčule.

Između dva svjetska rata Račišćani su imali ove veće motorne jedrenjake:

Ime broda	brt	TN	Vlasnik	God. i mjesto gradnje
1 Ban Jelačić	60	140	Ivan i Petar Botica Škafo p. Mata	1936, Martinšćica
2 Dva brata U. (kasniji Velbit)	43	80	Unković Vido Mikeč p. Nikole	1907, Torre del Greco
3 Istok	33	55	Franić Ivan Kapula i Matić Ivan Vrda	1892, Korčula
4 Slavija	41	70	Botica Ivan Škafo p. Vida	1911, Mali Lošinj
5 Slavni Josip	35	70	Braća Unković p. Nikole Golo	1878, Rovinj
6 Uputi Bože s. Nikola	46	60	Botica Škafo p. Mata Vido, An- drija i Troje	1907, Korčula
7 Zoran	55	110	Botica Škafo Mato i sinovi	1910, Korčula

U prednjoj tabli uneseni su prema jugoslavenskim statistikama samo motorni jedrenjaci veći od 25 brt. Ali su Račišćani u to vrijeme imali još nekoliko većih brodova, koje statistika — ne znamo iz kojih razloga — nije zahvatila. Osim toga Račišćani su u to vrijeme imali i dosta manjih brodova na jedra i motor, koje su dijelom

imali još pod Austro-Ugarskom (naravno bez ugrađenih eksplozivnih motora), a dijelom su ih nabavili pod predratnom Jugoslavijom. Da bismo imali jasniji pregled koliko je bilo jako račičko brodovlje niže iznosimo — osim već spomenutih — ostale brodove, koje su prema sakupljenim podacima imali Račišćani do danas:

Ime broda	TN	Vlasnik	Bilješka
1 Anđel čuvar	35	Botica Škafo Vido	
2 Bože pomozi	30	Drušković Čelo Ivan	
3 Bornjak	15	Botica p. Cvitana Mato	Sada »Marijan«
4 Bracol	35	Botica p. Cvitana Mato i Radajić Frano	Kasniji »Postup« prodan u Ulcinj g. 1956.
5 Danica	25	Matić Pirak Petar p. Ivana	Sada »Lovorna«
6 Dva brata	25	Silić Fatara Antun i Mato	Sada »Dingač«
7 Dva druga	15	Drušković Sultan Ivan	
8 Frankopan	70	Franić Gobo Cvitan	Sada »Maslinica«
9 Gospa od jezera	12	Botica Nola Ivan	Prodan u Tivat g. 1947.
10 Hajduk Veljko	90	Botica Šanje p. Nikole braća	Sada »Javorak«
11 Hvala Bogu	80	Botica Škafo p. Vida Mato	Sada »Mlini«
12 Jastreb	130	Unković Ante, Filip i Ivo	Sada »Viganj«
13 Karmen	30	Botica p. Cvitana braća i Radajić Frano	Sada »Borje«
14 Labud	12	Petar Botica Fene	Ugrađen tank za prijevoz goriva
15 Mali Ivo	40	Silić Raša Matij i Antun	
16 Mali Jovo	30	Botica Škafo Mato p. Mata	Prodan u Bijelu g. 1936.
17 Marija	30	Unković Čendo Antun i Botica Šanje p. Nikole braća	Sada »Vrnik II.«
18 Mileva	15	Botica Pinko Nikola	Prodan u Molunat
19 Miloš	50	Botica Pasara braća	Sada »Lirica«
20 Mir vama	45	Unković Meić Petar	
21 Nada	25	Silić Komer Andrija i Botica Šanje Ante	Sada »Samograd«
22 Omladinac	180	Botica Škafo Ivan p. Vida i drugovi	Ranije »Marija Jordana«
23 Otac Petar	40	Matić Pirak Nikola i braća	
24 Petar Svačić	70	Silić Raša Mato i Unković Šurle Andrija	Sada »Galon«
25 Soko	12	Botica Maćela Jozo	Sada »Joško«
26 Srce Isusovo	50	Drušković Kvešto Andrija	Prodan u Velu Luku
27 Srećna sloboda	45	Unković Runje Ivan i Ivančević Gere Ivan	Ranije »Osejava«, a sada »Sestrice«
28 Sv. Anton	40	Unković Mikeč Jure	Sada »Banja«
29 Sv. Josip	25	Silić Raša braća	Potopljen u Karbunima g. 1943.
30 Sveta Trojica	65	Botica Maćela Jozo	Sada »Vaja«
31 Trsat	70	Drušković Crnjak Ivan	Potopljen u Metkoviću g. 1943.
32 Uskok	15	Unković Runje Aleksandar	Ranije »Rumija«
33 Zvonimir	20	Silić Raša Mato i Ivo	Prodan u Zadar g. 1946.

Račički su brodovi osim manjih pretrpili i neke veće pomorske nezgode. Tako g. 1936. potonuo zbog oluje u uvali Rasoha na otoku Korčuli m. j. »Zoran«, a m. j. »Slavija« potopljen je kod HercegNovog zbog sudara s pb. »Zeta«. Vlasnici potopljenog m. j. »Slavije« u zajednici s drugim Račišćanima izgradili su na korčulanskom brodogradilištu novi brod »Omladinac«. Godine 1943. potopljen je m. j. »Istok« u Neretvanskom kanalu. Tom prilikom su poginula četiri člana posade, a spasio se samo jedan.

U Narodnooslobodilačkom ratu osim Račišćana, od kojih su mnogi (oko 40) dali i svoje živote, sudjelovali su i njihovi brodovi. Prema podacima dobivenim od Račišćana, koji su učestvovali u Narodnooslobodilačkom ratu, ovi su račički brodovi saobraćali:

a) između Visa i Italije: 1. Ban Jelačić, 2. Frankopan, 3. Hvala Bogu, 4. Jastreb, 5. Marija Jordana (sada Omladinac), 6. Velebit.

b) duž naše obale: 7. Bože pomozi, 8. Danica, 9. Dva brata, 10. Dva druga, 11. Karmen, 12. Maksim Gorki (ranije Petar Svačić), 13. Marija, 14. Miloš, 15. Mir Vama, 16. Nada, 17. Slavni Josip, 18. Srećna sloboda, 19. Sv. Ante, 20. Sveta Trojica, 21. Uskok.

Motorna ribarica »Vaja« (vlasnik Petar Botica Fene) održavala je prve partizanske veze između otoka Korčule i Biokova.

Ukazom o nacionalizaciji iz g. 1946. prešli su veći brodovi Račišćana u razna državna poduzeća. Tako su eksploatirali — odnosno još i danas eksploatiraju — veće račičke brodove ova poduzeća: Obalna plovidba »Rijeka«,



Uvala Račišća sa naseljem odakle su ponikli vrijedni pomorci

Rijeka; Brodarsko poduzeće »Dupin«, Šibenik; Obalna plovidba »Split«, Split; Korčulansko-pelješka obalna plovidba, Korčula; Pomorsko transportno poduzeće »Dubrovnik«, Dubrovnik i Brodarsko poduzeće »Lovćen«, Kotor.

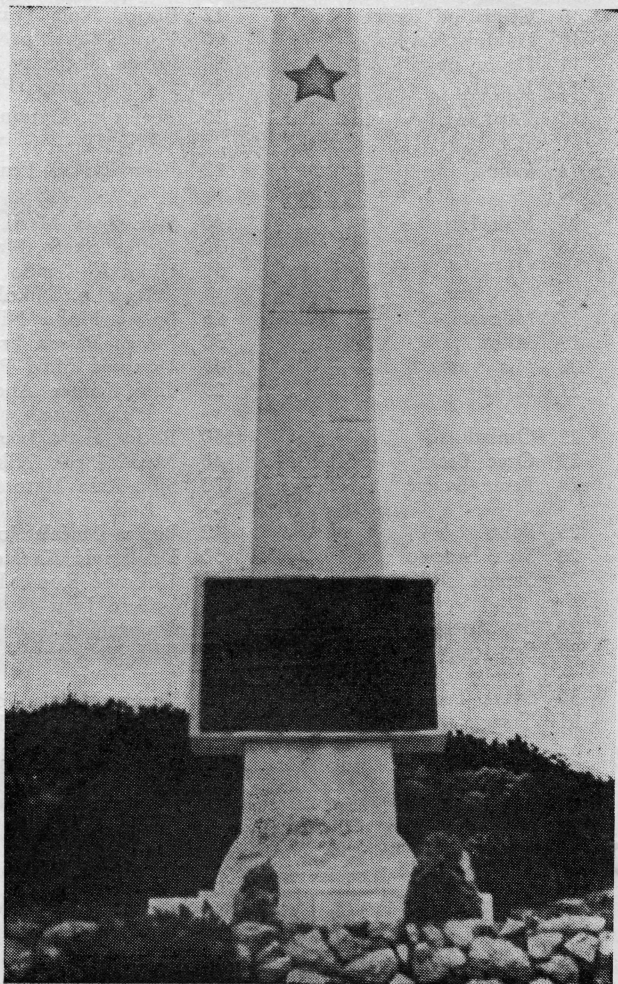
Posada na račičkim brodovima bila je gotovo isključivo iz samog Račišća, a dosta je Račiščana bilo ukrvano na jugoslavenskim brodovima na raznim radnim mjestima. Danas se računa, da ima oko 200 pomoraca iz Račišća, što je vrlo mnogo ako uzmemo u obzir, da Račišće broji oko 1100 stanovnika. Većina brodova najvećim dijelom pripadala je samom zapovjedniku broda, a vrlo često neki udjel u brodu imali su i ostali članovi posade. Stoga je razumljivo, da na račičkim brodovima rijetko sretamo nekog člana posade, koji bi bio iz nekog drugog našeg mjesta. Račiščani su na brodovima zauzimali ponajprije radna mjesta mornara, motoriste i brodovođe. Već iz austrijskih pomorskih godišnjaka možemo saznati kako se mnogi Račiščani osposobljavaju za brodovođe. Između dva svjetska rata taj broj je daleko povećan, jer je to zahtjevalo povećano račičko brodovlje. Tada su mnogi osposobljeni i za motoriste na brodovima. Zanimljivo je spomenuti, da su mnogi već u podmaklim godinama polagali te ispite, što dokazuje njihovu urođenu ljubav prema pomorstvu. Poslije Drugog svjetskog rata — osim što i dalje sve brojnije nastavljaju zapremati radna mjesta motoriste i brodovođe na svojim i drugim brodovima — vidimo, da Račiščani prodiru u kapetanska, poručnička i strojarska radna mjesta. Tako je g. 1946. u Bakru položio ispit kapetana duge plovidbe Zvonimir Jurišić. Godine 1950. i 1951. imademo iz Račišća prve strojare III. klase: Petra Borovca i Cvitana Boticu Borovinu. Godine 1954. osposobljeni su Nikola Unković Golo za poručnika trgovačke mornarice, a Josip Franić Gobo za pomorskog strojara II. klase. Osim toga je Račišće dalo i ove poručnike našoj trgovačkoj mornarici: Branka Druškovića, Nikolu Boticu Šanje, Nikolu Boticu Žute, Mitra Boticu Škafo, Ivana Boticu Cin.

Račički brodovi manje tonaže osim mješovitog tereta prevozili su kamen, pržinu, pijesak, cement, maslinovo ulje, maslinove komine, drvo za gorivo, vino i t. d. na manjim udaljenostima poglavito u blizini Korčule, Lastova, Metkovića, Hvara, Splita i Dubrovnika. Sa svojim većim brodovima razvozili su Račiščani najrazličitiju robu duž cijele istočne obale Jadranskog mora od Trsta do Boke Kotorske, a povremeno su išli u Albaniju, Grčku i do suprotne talijanske obale vozeći tamo poglavito cement, građevno i gorivo drvo. Račiščani su sa svojim većim i manjim brodovima mnogo prevozili vino, i to poglavito iz vinorodnih krajeva srednje Dalmacije za naše sjeverne krajeve. Za prijevoz vina Račiščani imaju posebne bačve (zване »butam«), koje — dok obavljaju prijevoz vina — ugrade u svoj brod. Poslije obavljenog prijevoza rastave i iskrcavaju bačve.

Treba spomenuti i usluge, koje su obavljavali i još danas obavljaju, razni motorni čamci u prijevozu putnika i njihove prtljage na pruzi Račišće-Korčula i obratno, tičajući pri tome često Kučište i Viganj. Tu su bili zaposleni ovi račički motorni čamci: Još za Austro-Ugarske: m. č. »Tomo Franić« (vlasnik Tomo Franić) i m. č. »Očeva dobrot« (Petar Borovac). Kasnije su tu prugu obavljali m. č. »Galeb« (Jakov Jurišić Rusko) za 60 osoba, m. č. »Vaja« (Petar Botica Fene) za 25 osoba, m. č. »Sreća« (Ivan Matić Dudaš i Silić Mate Komer) za 50 osoba, m. č. »Marija« (Juro Unković Mikeč) za 60 osoba, m. č. »Mornar« (An-

tun Jurišić Rusko) za 25 osoba, kao i manji motorni čamci, koji su u pomorskim očevidnicima vođeni pod brojem.

Račišće nije imalo — niti danas ima — svoje brodogradilište, pa njegovi brodovlasnici nisu mogli niti graditi niti popravljati svoje brodove u samome mjestu. Bili su prisiljeni, da to obavljaju na drugim našim brodogradilištima i oni su to činili u prvom redu u obližnjoj Korčuli, gdje su im sagrađeni svi čamci i ribarice te 75% TN njihovih jedrenjaka. Drugi svjetski rat zatekao je g. 1941. u



Spomenik palim borcima Račišća u NOR-u

Korčuli u gradnji brod »Durmitor« (sada »Lopud«) od 300 TN, koji su gradili Petar i Ivan Botica Škafo p. Mata. Godine 1941. u uvali Račišće kraj Lumbarde gradili su brod od 100 TN, nazvan »Joško«, koji je na tom mjestu bio potopljen prigodom bombardiranja.

Proučavajući napore Račiščana za svoje pomorstvo uvidamo činjenicu, da su ga oni podigli na opisanu visinu sa svojim skromnim novčanim sredstvima podnoseći kod toga velike žrtve. Okruženi ne baš mnogo bogatom okolicom te stalno mučeci muku za golu prehranu, oni nisu imali neki drugi izvor privrede, koji bi im mogao pružiti temelj za gradnju i nabavu brodova. Međutim stalno poticani živom željom za plovidbom oni su potrebita im novčana sredstva crpili iz samog pomorstva, počinjući ponajprije s manjim brodovima, da bi kasnije uz veliko samoodricanje kupili veće. Razumljivo je, da je kod toga

bilo i zaduživanja za nabavu potrebnih novčanih sredstava. Te kredite su jednim dijelom dobili od korčulanske Blagajne uzajamne vjeresije i Zadružne štedionice, ali ponajviše — što treba posebno podvući — međusobnim pomaganjem. Kod toga su znatnog udjela imali i iseljenici iz Račišća, koji su poglavito išli u New Zeland, Australiju, USA te Južnu Ameriku.

Iako izgleda malen, ipak je značajan doprinos Račiščana u našem pomorstvu, jer je svako naše mjesto u zajedničko djelo dalo koliko je moglo t. j. koliko su njegove

privredne i druge prilike dopuštale. U tome je maleno Račišće, kako vidjesmo, dalo što je najviše moglo i to treba posebno istaći, odavši ujedno vrijednim račičkim pomorcima zasluženno priznanje. Kolika je kod Račiščana ljubav za morem i kolike su njihove urođene sposobnosti za teški mornarski kruh »sa sedam kora« imamo dokaza i u tome, da je bilo pojedinaca, koji su sakati, šepavi, neki čak i slijepi, plovili morem. Naravno u prvom redu u borbi za svoj opstanak, ali i zato što im je to od davnine ušlo u krv.