

Nekadašnje parobrodarstvo Korčule

Vinko Ivančević

Uspomeni Ivana Foretića pok. Dinka, promicatelja korčulanskog parobrodarstva

Uz svoja dva tradicionalna obrta, brodograđnju i kamenoklesarstvo, Korčulanu su u prošlosti njegovali i brodarstvo. O brodovima na jedra, koje su u 19. stoljeću imali Korčulanu u skromnom broju, već sam pisao u časopisu »Pomorstvo« br. 1—1952. Ovdje se želim dotaći parobrodarstva, kojim su se Korčulanu u još skromnijim razmjerima bavili u 20. stoljeću.

Nekoliko poduzetnih i imućnijih građana Korčule nabaviše g. 1903. prvi parobrod. Bio je to mali parobrod, koji je imao zadovoljiti prevozne potrebe obližnjih mjesta otoka Korčule i poluotoka Pelješca, koje je grad Korčula privlačio kao središte kotarske političke vlasti, raznih razvijenih obrta i školstva; kao tržište, opskrbljeno industrijskim proizvodima, na kojem su seljaci mogli prodati svoje poljoprivredne proizvode; kao luka, koju su ticalo putničke i teretne uzdužne jadranske parobrodarske pruge i t. d. Korčulanu, koji su se udružili za nabavku tog parobroda, bili su: Petar Mrošević, liječnik; Lovro Depolo, brodograđitelj; Petar Cviličević, odvjetnik i Ivan Foretić, posjednik. Naziv tog parobrodarskog udruženja male obalne plovidbe bio je »Korčulanska plovidba Ivan

Foretić i drugovi«. Parobrod nazvaše »Prvi«. Bio je od željeza, a građen je g. 1870. U Rutherglenu u Engleskoj. Prema tome radilo se o dosta starom parobrodu, koji je — kad je nabavljen — već bio prošao 30 godina. Imao je parni stroj od 18 nominalnih i 84 indiciranih KS; brzina 6 Nm. Bio je dug 28,10 m, širok 3,30 i visok 2 m, tako da je izgledao kao duga, oštra igla. Imao je posadu od 4 do 8 članova; brutto 36, a netto 21 registarsku tonu. Nosivost 100 putnika i 30 tona robe. Zapovjednici su bili: Baldo Amadeo iz Kučišta i Pavao Krstelj iz Vignja.

Isti ovi vlasnici, kojima je još pristupio Ivan Zafron, također iz Korčule, g. 1907. kupiše u Engleskoj drugi željezni parobrod kojemu nadjenuše ime »Drugi«. Građen je g. 1894. u Glasgowu. Nešto je veći od prvog parobroda, jer je njegova duljina iznosila 30 m, širina 5,5 m, a visina 2,7 m. Imao je brutto 105, netto 66 registarskih tona, a parni stroj je razvijao snagu od 150 indiciranih KS. Iz Southamptonu u Engleskoj otputovao je 12. IX. 1907. s devet članova posade. Ticao je Gibraltar, gdje se opskrbio s 10 tona ugljena. Ostavši na putu jedan čitav dan bez vode za piće, tiče 26. IX. 1907. Palermo. Sretno stiže u Korčulu 30. IX. 1907., t. j. poslije 19 dana putovanja. Iz Engleske ga je doveo kapetan Dane Miška, a kasnije mu je bio zapovjednik kap. Pavao Krstelj iz Vignja.

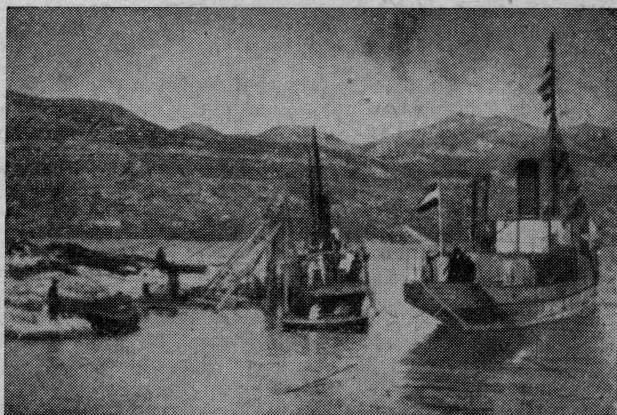
Godine 1914. likvidira »Korčulanska plovidba«, a novoosnovano parobrodarsko društvo »Lovro Depolo i drugi« kupuje od nje parobrod »Prvi«. Nadalje to društvo u Opatiji nabavlja drveni parobrod »Dražicu«. Bio je građen godine 1902. u Malom Lošinju. Duljina mu je bila 37,60 m, širina 5 m, a visina 3 m. Imao je brutto 116, a 31 netto registarsku tonu. Parni stroj je razvijao 55 nominalnih i 280 indiciranih KS. Vlasnici ovog parobrodarskog društva su dva poznata korčulanska brodograđitelja i to već spomenuti Lovro Depolo pok. Boža i Marin Smrkinić pok. Marina. Društvo je prestalo radom g. 1926. Zapovjednici su bili: Ivan Andričević iz Vignja i Toma Beban iz Zlarina.

Od g. 1915. do g. 1929. postojala je u Korčuli obalna paroplovidba »Hum«, koja je od Hrvatskog parobrodarskog društva u Senju nabavila parobrod »Petar Zrinjski«. Vlasnici društva su bili Frano Kovačević, Pavao Krstelj, oba iz Vignja, Ante Čulić, Joakim Kunjašić, oba iz Blata na Korčuli, Juraj Lovrić i Šime Vučetić, oba iz Vele Luke. Parobrod je imao brutto 123, a netto 59 registarskih tona. Posada mu je brojila 7 do 8 ljudi, a mogao je ukratiti 180 putnika i 80 tona robe. Stroj mu je razvijao 50 nominalnih odnosno 180 indiciranih KS. brzina 9 Nm. Građen je u Londonu g. 1882., a bio je dug 34,10 m 4,70 m širok i 3,20 m visok. Zapovjednici su bili: kap. Pero Kastropil iz Kučišta i kap. Ivo Dujmović iz Kostrene. Taj parobrod je g. 1929. preuzela Dubrovačka parobrodarska plovidba a. d. u Dubrovniku te je i dalje zadržao svoje ranije ime.

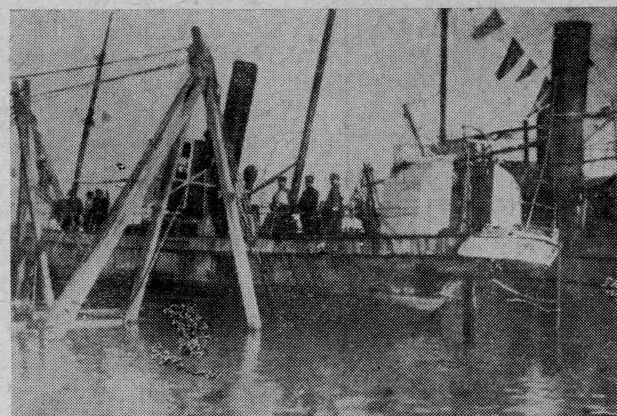
Čišćenje korita i manje popravke u drvu i željezu na tim parobrodima obavljali su korčulanski brodograđitelji na svojim brodogradilištima.

Spomenuta parobrodarska društva s ovim malim parobrodima obavljala su lokalne pruge u neposrednoj blizini grada Korčule do Orebića, Vignja, Prigradice, Metkovića, a katkada do Trstenika, Vela Luke, Lastova i Dubrovnika, prevozeći najvećim dijelom putnike, njihovu prtljagu, poštu, a ponešto i tereta. Ta su društva uživala skromnu državnu subvenciju, poglavito stoga što su prevozila poštu.

Prestankom tih korčulanskih parobrodarskih društava danas su na tim manjim udaljenostima za prijevoz putni-



P/b »Dražica« spasava p/b »Prvi«, koji se kod Kneže nasukao 1922. godine



P/b »Prvi« je spašen. Rad na spasavanju izvršio je p/b »Dražica« s uspjehom

ka isključivo zaposleni u redovitim prugama poveći i jači motorni čamci, dok povremeno za prijevoz tereta posluju motorni jedrenjaci. Veza s lukama na većim udaljenostima, kao s Velom Lukom, Metkovićem, Lastovom, pa s Dubrovnikom i Splitom, održava se danas parobrodima Jadranske linijske plovidbe.

Kako smo već rekli, a kako se uostalom i vidi iz iznesenog, korčulansko je parobrodarstvo bilo skromnih razmjera. Bilo je utemeljeno, da zadovolji samo male mjesne potrebe te se nikad nije jače razvilo. Davajući prednost svojoj tradicionalnoj brodogradnji, a u to doba u nešto manjoj mjeri i kamenoklesarstvu, te ne raspolažući potrebnim kapitalom, Korčula nije mogla poći stopama drugih naših gradova na moru i jače razviti svoje

početno parobrodarstvo. Ono je nažalost uvijek ostalo u skučenim mjesnim prilikama.

Danas Korčulane na njihove nekadašnje veze s parobrodarstvom podsjeća prekooceanski parobrod »Korčula« (5263 brt. 8300 NT, građen 1930), sada vlasništvo Atlantske plovidbe u Dubrovniku. On raznosi svijetom slavu tog grada i otoka, koji je dao istaknute borce u Narodnooslobodilačkom ratu. Zbog toga su predstavnici grada i otoka Korčule g. 1954. preuzeli patronat nad tim parobrodom, kada se obavlja svečanost u Pelješkom kanalu, gdje je brod bio usidren. Poznato je, da se ranije taj parobrod zvao »Senga«, te je bio prvi naš parobrod, koji je na početku g. 1944. u Galipoli (u Italiji) na svom jarbolu podigao jugoslavensku zastavu s petokrakom zvijezdom.