

NEKOLIKO PODATAKA O KORČULANSKOJ BRODOGRADNJI IZ 19. STOLJEĆA

U novonastalim prilikama poslije II. svjetskog rata, točnije u drugoj polovici petog desetljeća 20. st., nastale su kobne posljedice za višestoljetnu drvenu brodogradnju u gradu Korčuli, tako da je danas gotovo zamrla svaka djelatnost u drvenoj izgradnji čamaca, a sasma je prestala izgradnja većih drvenih brodova. Međutim u 19. st. bilo je desetljeća kad je korčulanska brodogradnja pokazala svoju životnu snagu u pravom sjaju. Iznijet ću stoga uz većinom nove podatke i nekoliko teško dostupnih podataka o korčulanskoj brodogradnji u 19. st. počevši od druge austrijske vladavine (1815—1918), jer sam prilike iz prvih godina tog stoljeća već donekle obradio.¹

Austrija je odmah u početku svoje druge vladavine popisala stanovništvo Dalmacije. Prema tom popisu iz prosinca 1815. Korčula je u gradu, predgrađima i na otočiću Vrniku imala ukupno 1583 stanovnika (781 muškarac i 802 žene) od kojih su 64 zapisana kao odsutna. Brodograditelja je tada s obzirom na to da je popis obavljen kratko vrijeme nakon mnogih ratova na Jadranu, kad se pučanstvo mnogo raseljavalo, bilo čak 156 nazočnih, a 18 odsutnih.²

Evo imena brodograditelja iz tog popisa iz godine 1815. U njemu su posebno označeni: 1) kao brodograđevni konstruktori: *Bonvardo* Vinko Dominikov; *Depolo* Dominik pok. Marka, Stjepan pok. Grgura; *Dobrošić* Jerolim; *Pomenić* Nikola; *Trojanis* Vinko i *Zmajić* Dmitar; 2) kao graditelji čamaca: *Vilović* Andrija; *Cviličević* Petar, Nikola i sinovi Ivan, Petar, Vinko i 3) kao brodograditelji, šegrti, pilari i drvodjelci: *Bello* Antun, Sebastijan (sin); *Sebastijan* pok. Marka, Petar (sin); *Biladinović* Nikola; *Bodulić* Ivan, Grgur (sin), Vinko; *Bonvardo* Antun, Dominik i sinovi Antun, Dominik i Jakov; *Cviličević* Ivan Petrov; *Čuković* Andrija; *Damjanović* Vinko i sinovi Juro, Stjepan; *Depolo* Antun Dominikov; Dominik pok. Grgura i sinovi Grgur i Stjepan; Dominik pok. Mihovića (pilar), Ivan Dominikov; Ivan pok. Marka; Kuzma (pilar); Nikola pok. Antuna, Antun (sin), Petar Dominikov; *Depolo Beor* Petar pok. Grgura i sinovi Antun, Ivan, Dominik; *Dobrošić* Ivan pok. Antuna, Ivan pok. Spasa, Vinko Jerolimov; *Đurđević* Marin pok. Dominika; Marin pok.

¹ Nešto već objavljenih podataka za 19. st. do uključivo s engleskom vladavinom nad Korčulom (1813—1815) sadržava rad V. Ivančević, Prilog poznavanju gospodarstvenih prilika otoka Korčule od 1797. do 1815. Acta historico-oeconomica Jugoslaviae, sv. II, Zagreb 1975, 117—131.

² V. Ivančević, Popis pučanstva grada Korčule g. 1815. Časopis »Dubrovnik«, br. 2/1975, 120—122.

Nikole i sinovi Ivan, Dominik; *Filippi* Jakov pok. Andrije, Jakov pok. Antuna, Pasko pok. Gabrijela (pilar), Pasko pok. Nikole, Pasko pok. Stjepana; *Foretić* Juro pok. Frana i sinovi Frano, Vinko; Jakov Stjepanov, Stjepan (sin); *Guarnieri* Juro pok. Petra; *Gvozdrenović* Ivan, sin Stjepan (šegrt), Ivan Krstitelj, Jakov; *Ivančević* Mato pok. Stjepana, Stjepan pok. Nikole; *Kačić Bakina* Nikola i sinovi Filip i Luka; Vinko; *Kapor* Marin pok. Jakova, Vinko pok. Frana, Jakov (sin), Vinko pok. Jakova; Stjepan; *Kondenar* Božo (pilar), Ivan, Dominik (sin); Petar (pilar); *Krtica* Grgur, Ivan (sin), Ivan pok. Pavla (šegrt), Pavao (pilar); *Kučija* Ivan pok. Marka, Vinko Ivanov, *Letis* Ivan pok. Ivana, Frano pok. Ivana, Juro; *Lizzieri* Andrija Jerolimov; *Milovčić* Ivan pok. Petra (pilar), Stjepan pok. Nikole, Stjepan Stjepanov; *Murati* Frano pok. Ivana, Josip (sin); *Pomenić* Ivan Nikolin, Marin (pilar), Nikola pok. Tome; *Računić* Vinko; *Sessa* Andrija, Antun (sin), Andrija pok. Jakova (šegrt), Antun Ivanov, Antun pok. Nikole (šegrt), Mato pok. Nikole (šegrt), Ivan, Mihovil; *Skrabić* Josip (šegrt); *Sladoević* Antun i sinovi Frano (šegrt), Jerolim; Frano; *Smrkinić* Božo pok. Jakova, Božo pok. Marka, Frano pok. Boža, Božo (sin), Frano pok. Dominika i sinovi Petar (šegrt), Vinko (šegrt), Bartul, Dominik, Juro; Frano pok. Petra, Petar (sin), Ivan pok. Jakova, Nikola; *Tabaković* Petar, Nikola (sin); *Tomović* Mato pok. Antuna, Petar pok. Ivana, Vinko; *Verzotti* Dinko pok. Ivana, Ivan Dominikov, Nikola pok. Ivana, Ivan (sin); *Vilović* Ivan pok. Antuna (šegrt), Ivan pok. Marina, Jakov, Marin (sin), Marin pok. Ivana i sin Marin (šegrt), Marko pok. Marina, Antun (sin); *Vita* Vinko; *Vuković* Marin (pilar), Frano (sin); *Zecchini* Andrija.

Brodogradnja je zahtijevala i izradu potrebnih joj željeznih proizvoda, pa je istodobno popisana i 21 kovač.³

Kada je g. 1818. austrijski car Franjo I. trebao doći u Korčulu, sastalo se općinsko vijeće i izabralo je dvojicu vijećnika Jerolima Arnerija i Gašpara Boskija, koji su imali zamoliti cara za različite olakšice koje bi unaprijedile korčulansko gospodarstveno stanje. Vijećnici su 2. VII. 1818. u Dubrovniku bili primljeni u audijenciju i caru su iznijeli svoje molbe. Između traženih olakšica bile su i ove, koje su se ticale brodogradnje: osloboditi od carine drvo, paklinu, katran, željezne proizvode i kučinu. Sve su to predmeti potrebni za gradnju brodova i čamaca na korčulanskim brodogradilištima, pa bi se time oživio brodograđevni obrt koji je tada bio u zastoju, tako da se nije gradilo mnogo brodova. To je prouzrokovalo različitih šteta za privredu Korčule, pa je prestala trgovina drvom s otoka i ostali su bez posla drvosječe, prijevoznici drva, radnici koji su češljali kučinu i drugi. I tada se zapažalo da brodograditelji sele iz Korčule zbog pomanikanja posla te da im obitelji žive u bijedi. Za željezo potrebno brodograditeljima, kaže se u predavci, da je bilo oslobođeno od svake daće već za prve austrijske vladavine nad Korčulom. Osim toga se u toj predavci tražilo dopuštenje da se na otočiću u obližnjoj uvali Luci mogu obavljati popravci i čišćenje brodova koji bi stigli sa čistim zdravstvenim listovima. Također se predlagalo da se na tom otočiću dopusti gradnja prostorijske koja bi služila za raskušivanje osoba. U to doba Pelješko-korčulanskim kanalom oživio je promet čestim prolazom brodova, navlastito onih iz Levanta, pa su korčulanski brodograditelji tu okolnost htjeli iskoristiti time što bi tim brodovima pružili mogućnost različitih popravaka i radova iz svog obrta. Iz

³ Arhiv Arneri u Historijskom arhivu u Dubrovniku, kutija 44/I-21 br. 596 (dalje u tekstu HAD).

PASSAPORTO

PASSAPORTO
Per l'Interno.

N. 3
della matrice


Valevole

per un anno.

CONNOTATI

Età di anni 19.
Statura *crescente*
Capelli *castani*
Fronte *regolare*
Sopraciglia *castani*
Occhi *castani*
Naso *regolare*
Barba *bianca*
Borde *—*
Mento *ovale*
Viso *id.*
Colorito *rosso*

Marche particolari



In Nome
DI SUA MAESTÀ
FRANCESCO GIUSEPPE I.
IMPERATORE D'AUSTRIA
RE D'UNGHERIA, BOEMIA
&c. &c. &c.

Sono invitato le autorità civili e militari a lasciare passare e liberamente viaggiare da *Angora* a *Vesth iullagora* per la via di *mare e terra* il *cameriere Matteo Francovich Scullari* di condizione *lavorante squerapoli* nativo di *Cuzolin* Provincia di *Saluzia* domiciliat in *Cuzolin* Provincia di *Saluzia* in compagnia di

Per appar d'una ret

e prestare al suddetto aiuto e protezione, promettendo un eguale reciprocità.

Rilasciato sopra *certificale consolare qui*
Dato in *Angora* li 9. *Genaro* 1853

L. I. R. effettivo Consigliere di Governo
CAPITANO CIRCOLARE
L. I. R. Segretario Circolare

Giorgio

AVVERGENZA NECESSARIA.
Il latore deve presentare il Passaporto alla Polizia del luogo d'arrivo e di fermata.

Putnica izdana brodogradilišnom radniku Matu Ivančeviću-Skulanu iz Korčule 9. I. 1853. u Dubrovniku za putovanje u Peštu »za obavljanje njegovog obrta.«

prikazane predstavke vide se i ostale teškoće koje su u to vrijeme tištale korčulansko gospodarstvo. Tako se osim spomenutih olakšica za brodogradnju tražilo još: 1) zabranu uvoza inozemnih vina u Iliriju, da bi se pojačala potrošnja domaćih vina i 2) oslobađanje od tridesetice za vađenje kamena iz otočnih kamoloma.⁴

Iz tužbe koju pred korčulanskom preturom podiže Antun Župa iz Korčule protiv Hasana Kanrude, turskog trgovca nastanjenog u Trstu, saznajemo da je brodograditelj Ivan Foretić pok. Jura g. 1822. sagradio na korčulanskim brodogradilištima Tomi Belliji pok. Josipa iz Malte jedan brik i jedan kuter. Brik je nazvan *Il Tebro*, a kuter *Il Rinoceronte*. Gradnja brika, dugog 70 vencijskih noga po kobilici, bila je ugovorena još g. 1820. imala je biti gotova u roku od 9 mjeseci. Utvrđena je bila cijena od 8000 srebrnih fiorina.⁵ Taj se brodograditelj prije toga bio iselio na Maltu, gdje je imao svoje brodogradilište pa su spomenute narudžbe brodova uslijedile zbog veza koje je imao s prijašnjim mjestom svog boravka i tamošnjeg rada. Inače kad se g. 1816. Foretić vratio u domovinu, nastavio je u raznim našim primorskim mjestima razvijati zapaženu djelatnost u brodogradnji.⁶

Bilo bi vrlo korisno za povijest brodogradnje grada Korčule obraditi životni put svakog jedrenjaka koji je sagrađen na korčulanskim brodogradilištima. Ali ne samo da iz više lako shvatljivih razloga to nije moguće nego je s obzirom na vrlo malo raspoloživih arhivskih podataka, to moguće obaviti samo za vrlo malen broj brodova, i to najvećim dijelom prilično oskudno.⁷ Zasada se zadovoljimo njihovim popisom, i to naravno nepotpunim, koji donosim na kraju ovog rada. Osobito nam nedostaje ilustrativna dokumentacija, poglavito u samom gradu gdje su se brodovi gradili, iako treba istaknuti da su vrijedni organizatori Pomorsko-brodograditeljske izložbe g. 1935. u Korčuli, među kojima su bili Marcel Kolin, Jozo Fazinić, Todor Bernardi i Marko Tvrdeić Spuga uspjeli skupiti i izložiti veliki broj arhivalija, modela, kostura, slika i drugog vrijednog materijala koji je najvećim dijelom prikazivao djelatnost korčulanskih brodograditelja u 19. st., ali i iz kasnijeg doba. U svom radu »Nekoliko slika korčulanskih jedrenjaka« pokušao sam skupiti podatke o slikama (akvareli, ulja na platnu, polumodeli u svili) do kojih sam mogao doći na području od Rijeke do Kotora.⁸

Kako ću dalje iznijeti, osim drugim naručiocima, Korčulani su mnogo brodova sagradili i Bokeljima, posebno u prijašnjim stoljećima, ali i u 19. st. Za neke od tih brodova sagrađenih na korčulanskim brodogradilištima objavljeni su dragocjeni podaci,⁹ a uz te radove priloženo je i nekoliko fotokopija

⁴ Arhiv Arneri sign. 512 u HAD.

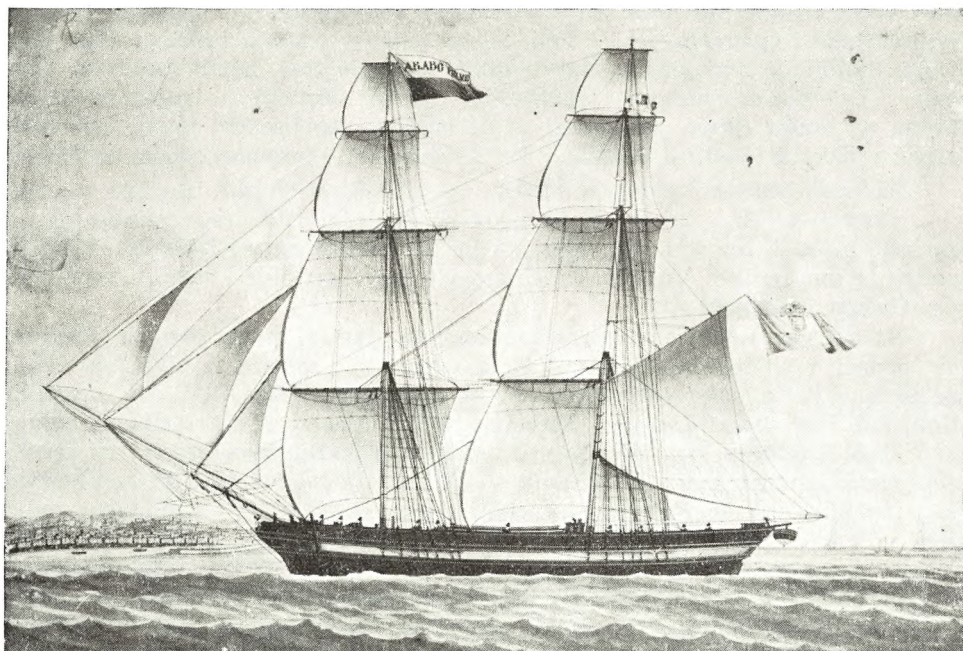
⁵ Arhiv Arneri u HAD pod g. 1822.

⁶ V. Ivančević, Korčulanski brodograditelj Ivan Foretić, »Pomorstvo«, br. 2/1953, 71—73. Taj Ivan Foretić bio je i vlasnik peliga, pa je g. 1837. sklopio ugovor sa svojim bratom Josipom prema kojem se Josip obvezao služiti dva mjeseca kao mornar na tom bratovom peligu. Pelig je obavljao putovanja iz Korčule u Dubrovnik i Kotor (Arhiv Arneri u HAD).

⁷ U članku R. F. Barbalić, Naši slavni jedrenjaci. »Pomorstvo« br. 9/1955. opisan je bark Ruma (ex Curzola), a u članku V. Ivančević, Iz korčulanske pomorske prošlosti, »Pomorstvo« br. 1/1952 bark Tereza Marija.

⁸ Rad je objavljen u Pomorskom zborniku, knj. 17, Rijeka 1979, 367—389.

⁹ Vidi više članaka u Godišnjaku Pomorskog muzeja u Kotoru, poglavito za djelatnost u 19. st.: A. Tomić, Dobrotski jedrenjaci u devetnaestom vijeku, sv. VIII/1959; I. Zloković, Prilozi za istoriju pomorstva i trgovine Budve, sv. XII/1964; J. J. Martinović, Propadanje bokeljskih jedrenjaka duge plovidbe od 1852—1902. go-



Brigantin »Arabo Felice« (189 t.) vl. Antun Radimiri iz Dobrote izgrađen g. 1823. u Korčuli

tih brodova, poglavito onih čije se slike čuvaju u Pomorskom muzeju Crne Gore u Kotoru. Ovdje priložena slika prikazuje brigantin *Arabo Felice* koji je sagrađen u Korčuli g. 1823. Bio je nosivosti 189 tona, naoružan s 2 topa, a posada je brojila 8 ljudi. Slika je akvarel veličine 62×45 cm, a naslikao ga je g. 1825. Felice Polli, slikar iz Trsta.¹⁰ Iz legende na slici saznajemo da je tada zapovjednik brigantina bio Mato Tripković, a vlasnik Antun Radimiri, oba iz Dobrote. Spomenuti vlasnik kap. Antun Radimiri (1760—1833) bio je bogati bokeljski brodovlasnik i veletrgovac, koji je među svojim brodovljem imao još dva broda sagrađena u Korčuli; to su trabakul *Il Glorioso* (sagrađen g. 1798) i brigantin *Cavaliere Macedone* (g. 1820).¹¹ Brigantin *Arabo Felice* kasnije je promijenio ime u *Vittorioso Radetzky* odnosno samo *Radetzky*, kada su mu vlasnici bili braća Tripkovići, također iz Dobrote. Poslije 36 godina rada Bokelji su ga g. 1859. prodali Grcima.

Djelatnost korčulanskih brodogradilišta za g. 1828. nalazim iskazanu skupa s djelatnošću dubrovačkih brodogradilišta i to ovako: dubrovačko okružje: 44 broda duge plovidbe (izgrađena), 50 brodova velike obalne plovidbe i 87 bro-

dine, sv. XIV/1966; T. Radulović, Arhivska građa o poslovanju pomorsko-trgovačke kuće kap. Antuna Radimira iz Dobrote, sv. XVIII/1970, a za 18. st. V. Ivančević, Gradnje bokeljskih brodova u Korčuli pri kraju 18. st., sv. XXIII/1975.

¹⁰ Za podatke sam zahvalan Pomorskom muzeju u Kotoru, gdje se ta slika čuva. Spomenuti slikar naslikao je mnogo akvarela brodova. Ti se akvareli čuvaju po Boki, a među njima ima i koji prikazuju brodove sagrađene u Korčuli.

¹¹ O Antunu Radimiru vidi članak T. Radulovića spomenut u bilješci 9.

dova male obalne plovidbe. Za korčulansku brodogradnju ta godina predstavlja određeno opadanje, jer — kako se tu kaže — gradnja brodova duge plovidbe osobito je razvijena u Dubrovniku. U gradnjama ostalih brodova Korčula i Dubrovnik kudikamo nadmašuju splitsko okružje, u kojem se ističe Milna na otoku Braču. Izrijeком se tu ističe da se brodovi manje nosivosti grade u Korčuli, Splitu i Trogiru.¹² Za Korčulu se to posebno odnosi na čamce.

Na korčulanskim brodogradilištima ne samo da su gradili brodove nego su ih i produljivali,¹³ a zanimljiv je podatak da je g. 1832. proto Antun Sessa razložio pelig *S. Severio* zbog toga što je bio nesposoban za plovidbu. Vlasnik peliga je bio Jerolim Vuković iz Herceg-Novog, a patruna broda je zamjenjivao Gašpar Abramović.¹⁴

Na zahtjev Lučkog ureda iz Dubrovnika poslani su g. 1833. iz Korčule ovi podaci o brodograditeljima: a) proti graditelji brodova za dugu plovidbu: Sebastijan Bello, Jakov Bonvardo, Vinko Bonvardo, Petar Cviličević, Jerolim Dobrošić, Ivan Foretić, Antun Paunović, Vicko Sessa i Frano Smrkinić (ukupno 9), b) graditelji čamaca: Antun Bonvardo, Dominik Bonvardo, Ivan Gvozdenović i Dominik Verzotti (ukupno 4). Većina tih brodograditelja zabilježena je u prije iznesenom popisu iz g. 1815. Spis o stanju brodograditelja za g. 1833. ne daje potpune podatke, jer iako ima nešto pisanog teksta koji razjašnjava tadašnje prilike, ipak u stupcima nema brojaka. Iz tih i tako nedovoljnih podataka ne možemo dobiti pravu predodžbu prilika tog vremena u korčulanskoj brodogradnji. Svakako iz tog spisa saznajemo da je u to vrijeme korčulanska brodogradnja u malom padu, iako i tada Korčula obiluje vještim brodograđevnim konstruktorima i meštrima. Naime, tu se misli na gradnju većih brodova. Što se pak tiče gradnje čamaca, ona je u porastu i usavršavanju. Veliki broj brodograditelja vješt je pomorstvu, jer su plovili na brodovima duge plovidbe kao brodski tesari.¹⁵

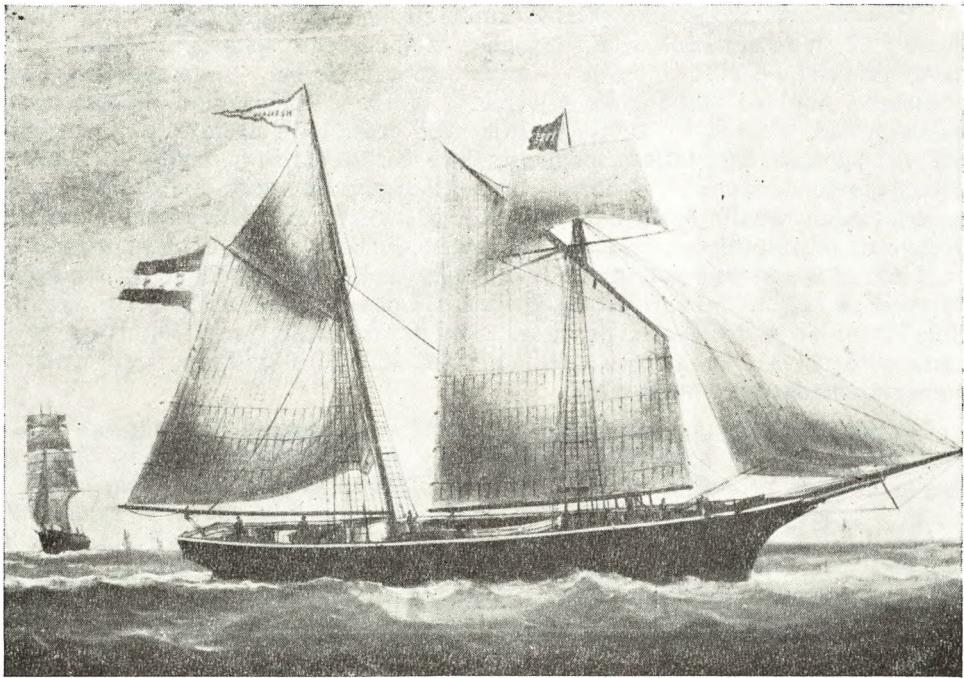
U tom istom spisu spominje se da se prije hrastovo drvo za gradnju brodova dobavljalo iz Dalmacije i Albanije, dok se sada počelo dobavljati iz Hercegovine i Neretve. Drvo iz Hercegovine pokazalo se bolje od drva iz drugih strana, a osim toga je vrlo podesno za različitu upotrebu i izvrsne je vrste. Katkad se dobavljalo drvo iz Hrvatskog primorja, ali je bilo dosta skupo. Sad se još otamo nastavlja dobavljati drvo za jarbole. Otok Korčula, a katkada Mliet i Lastovo, dobavljači su borovog drva. Korčula i Pelješac davaju također potrebnu česvinu, poglavito za gradnju čamaca i za unutrašnje dijelove brodova duge plovidbe. Neobrađeno željezo dobavljalo se iz Trsta i Šibenika. Ono iz Šibenika je bilo podrijetlom iz Bosne. Željezo za potrebe brodogradnje obrađivali su mjesni kovači, kojih je bilo u dovoljnom broju. Sidra, čavli, bakar, užeta (gumine, sargume), jedra i olovo stizali su iz Trsta, a katram iz Šibenika. Katram se i u to vrijeme koji put dobavljao s otoka Korčule, dok

¹² F. Petter, *Compendio geografico della Dalmazia*. . . Zadar 1834, 85.

¹³ O produljenju broda na korčulanskom brodogradilištu ima vijesti još iz g. 1759. i 1762. kada se brodograditelj Jerolim Druško obvezuje dubrovačkom kapeitanu Luki Šodrnji da će mu produljiti brod za 5 noga (*Div. for.* 75, 171—174 i *Div. not.* 143, 61 a tergo u *HAD. J. Luetić*, Prilozi za pomorsku povijest srednjeg Jadrana u XVIII. st. Ljetopis JAZU knj. 63, 256).

¹⁴ Arhiv Općine Korčula spis br. 968. od 23. VI. 1832. Arhiv Općine Korčula i arhiv Kotarskog poglavarstva Korčula danas se čuvaju u Muzeju Korčule u Korčuli. Još su nesređeni i neodijeljeni jedan od drugoga, pa ih dalje navodim kao AMK.

¹⁵ Arhiv Arneri sign. 174 u *HAD.*



Loger »Milo« (47 t.) vl. Petar Svilokos iz Koločepa izgrađen g. 1873. u Korčuli

se prijašnjih godina to češće dešavalo. Paklina se dobavljala iz Vrgorca. Žabice i ostali tokarski proizvodi su se proizvodili u Korčuli.¹⁶

Gornje podatke odakle su Korčulani u 19. st. dobavljali potrebno im drvo za gradnju brodova treba nadopuniti da su to bili Gorski kotar, Hrvatska, Slavonija, Koruška, Štajerska i druge pokrajine tada pod austrijskom vlašću.

Za djelatnost korčulanskih brodogradilišta u razdoblju od 1826. do 1837, prema onome što je objavio Š. Peričić,¹⁷

1826. izgrađene su jedna goleta i dvije peote, a popravljeno je sedam brodova različite veličine,

1830. popravljeno devet brodova,

1831. izgrađeno šest, a popravljeno 15 brodova različite veličine,

1835—1837. izgrađeno ili popravljeno 593 broda,

1838—1840. izgrađeno ili popravljeno 613 brodova,¹⁸

dok Ivan Zafron u raspravi objavljenoj g. 1844. iznosi prosjek za 10 godina u petom desetljeću 19. st. i zaključuje da su korčulanska brodogradilišta u punom zamahu na Jadranu, i da su bez dvojbe prva po broju izgrađenih malih čamaca, njihovoj eleganciji i čvrstoći.¹⁹

¹⁶ Isto, sign. 174 u HAD.

¹⁷ Š. Peričić, Prilog poznavanju brodarstva Dalmacije u drugoj četvrtini XIX. stoljeća. Pomorski zbornik, knj. 15, Rijeka 1977, 573—589.

¹⁸ Da bi se izbjegla moguća zabuna treba napomenuti da su tu ubrojena i manja plovila (čamci).

¹⁹ Z. (Zafron Ivan), Costruzione navale ... di Curzola, Gazzetta di Zara, br. 24 i 25 od 22. i 26. III. 1844.

Proučavajući iseljeničko pitanje korčulanskih brodograditelja, treba spomenuti da su se oni kao i ostali iseljenici iz Dalmacije nastavili iseljavati i u prvoj polovici 19. st. O tome je — kako smo već vidjeli — bilo spomena i u predstavci koju su korčulanski vijećnici g. 1818. u Dubrovniku predali austrijskom caru Franju I. To iseljavanje neće prestati ni kasnije, tj. u drugoj polovici spomenutog stoljeća, poglavito kad nastaje kriza plovidbe na jedra. Treba posebno istaći da iseljavanje brodograditelja ima dosta zajedničke veze s iseljavanjem ostalih naših narodnih slojeva kao što su: prenapućenost, nezaposlenost, prezaduženost, izbjegavanje vojne dužnosti, nada u bolju zaradu i dr.²⁰ Ali za iseljavanje korčulanskih brodograditelja, osim spomenutih razloga, posebno za kraj 19. st., od velikog je značenja pad plovidbe na jedra. U vezi s time dovoljno je spomenuti da se g. 1882. pristupa likvidaciji Pelješkog pomorskog društva u Orebićima, a da je g. 1889. konacno likvidirano Dubrovačko pomorsko društvo u Dubrovniku.

Prema dosadašnjim rezultatima istraživanja iseljavanja korčulanskih brodograditelja bilo je ponajprije upravljeno u različite luke istočnog Jadrana. Poglavito ih je privlačila Dubrovačka Republika sa svojim razvijenim brodogradnjom, a išli su i u Veneciju. Osim toga su se iseljavali u mnoge luke Sredozemlja, a zatim i u Ameriku.²¹ Te već objavljene podatke popunit ću s više podataka iz početka četvrtog desetljeća 19. st. Naime, Općinsko upraviteljstvo u Korčuli vodilo je evidenciju dopuštenja za izdavanje putnica i dopuštenja za ukrcaj na brodove.²² Iz te evidencije vadim ove podatke:

Godina	Brodograditelj	Određište i svrha putovanja
1831.		
№ 18	Marijan Ivulić	Dubrovnik, radi svojih vlastitih probitaka i svog obrta.
„ 22	Dominik Filippi sin Grgura	Dubrovnik, da bi se na škvaru u Gružu zaposlio kao pilar.
„ 48	Ivan Depolo Grgurov	Kotor, da bi se sastao sa svojim ocem koji će mu priskrbiti ukrcaj u svojstvu broskog tesara na nekom austrijskom trgovačkom brodu.
„ 49	Nikola Sessa sin Andrije	Dubrovnik, da bi plovio na novom brigantinu tu sagrađenom za kap. Luku Kosića. Njegov otac Andrija je brodogradilišni konstruktor.
1832.		
№ 2	Juro Sladoević sin Antuna	ukrcava se u Korčuli u svojstvu broskog tesara na trgovačku goletu <i>Venus</i> , sardinijske zastave. I Jurov otac Antun je brodograditelj.

²⁰ O općenitim uzrocima iseljavanja vidi S. Obad, Uzroci iseljavanja iz Dalmacije u devetnaestom stoljeću. Radovi Filozofskog fakulteta, sv. 16, Zadar 1977, 175—182.

²¹ V. Ivančević, Korčulanski brodograditelji u iseljeništvu, Naše more, br. 2/1959 i Korčulanski brodograditelji uzduž Jadrana, Naše more, br. 3/1959; isti, Dnevnik pisan u Korčuli o događajima iz druge polovice XVII. stoljeća. Godišnjak Pom. muzeja, sv. XXIV, Kotor 1976; isti, Prilog drvenoj brodogradnji u gradu Korčuli, Pomorski zbornik, knj. 15, Rijeka 1977.

²² Certificati in oggetto di polizia per passaporti ed imbarcazioni 1831, 1832, 1833, 1834, 1835 u AMK.

Godina	Brodograditelj	Određište i svrha putovanja
№ 3	Olivo Sordi pok. Oliva	ukrcava se u Korčuli kao pomoćni mornar na trgovački brigantin <i>Waterloo</i> , austrijske zastave, kap. Šimun Štuk.
„ 4	Frano Vilović sin Marina pok. Ivana	ukrcava se u Korčuli u svojstvu broskog tesara na trgovački brigantin <i>Acistodemmo</i> , austrijske zastave. I Franov otac Marin je brodograditelj.
„ 5	Frano Bonvardo sin Antuna pok. Rada	Kotor, radi svog obrta. Ali bit će da se predomislio, pa mu je već sutradan izdana druga dozvola da može putovati u Trst kako bi plovio kao broski tesar na jednom od austrijskih brodova. Stoga se već u Korčuli ukrcao na pelig <i>Panide</i> , patrun Bartul Drušković, Austrijanac, kao pomoćni mornar do Trsta. I Franov otac Antun je brodograditelj.
„ 6	Nikola Sladoević sin Antuna pok. Jura	Kotor, radi svog obrta. I Nikolin otac Antun je brodograditelj.
„ 17	Antun Foretić sin Vinčenca pok. Jura	ukrcava se u Korčuli za broskog tesara na austrijski trgovački brigantin <i>Più Bello</i> , kap. Frano Foretić Vinčencov. Antunov otac Vinčenco je brodograđevni konstruktor.
„ 22	Mato Đurović	Trst, da se ukrcu na austrijski trgovački brod u svojstvu broskog tesara ili mornara. Već se u Korčuli ukrcao na brik-škunu <i>Dr. Ulm</i> , patrun Vinčenco Cviličević Sargera, Austrijanac, za pomoćnog mornara do Trsta.
„ 24	Petar Cviličević Sargera pok. Nikole	Iako je brodograđevni konstruktor, ipak budući je vršni pomorac, ukrcava se u Korčuli na austrijsku trgovačku brik-škunu <i>Dr. Ulm</i> , patrun Vinčenco Cviličević Sargera, kao pilot.
„ 25	Ivan Milovčić Stjepanov i sin Frano	Obojica se ukrcavaju kao mornari na austrijski trgovački brigantin <i>Corriere d'Arcipelago</i> , kap. Vinčenco Curić,
„ 33	Stjepan Milovčić Stjepanov	Dopušta mu se ukrcavanje za mornara kao »pojačanje« na trgovački brigantin <i>Epidauero</i> , austrijske zastave, kap. Mato Fisković.
„ 35	Juro Zecchini Andrijin	Isto kao pod № 33. Ali da bi Zecchini i Milovčić mogli putovati u Trst, gdje se nalazio Fiskovićevo brod, izdaje se sutradan obojici druga dozvola, da ih patrun Marko Vukasović može primiti na svoj pelig <i>San Zorzi</i> kao pomoćne mornare, i to do Trsta.
1833.		
№ 1	Ivan Vilović pok. Antuna	ukrcava se u svojstvu mornara kao »pojačanje« na trgovački brigantin <i>Barone Pascotini</i> , austrijske zastave, kap. Aleksandar Bonicelli.
„ 2	Pasko Ivančević pok. Jakova	Isto kao pod № 1.
„ 4	Vinčenco Sessa pok. Jakova	ukrcava se u svojstvu mornara kao »pojačanje« na trgovačku škunu <i>San Vladimiro</i> , austrijske zastave, patrun Jerolim Vuković, da bi putovao do Trsta.
„ 5	Luka Sessa Andrijin	Isto kao pod № 4.
„ 7	Nikola Tomović sin Petra pok. Ivana	ukrcava se u svojstvu broskog tesara na trgovački brigantin <i>Calcedone</i> , austrijske zastave, kap. Josip Župa. I Nikolin otac Petar je brodograditelj.

Godina	Brodograditelj	Odredište i svrha putovanja
№ 8	Jakov Bonvarado sin Vinčenca pok. Dominika	Isto kao pod № 7, ali u svojstvu mornara kao »pojačanje«. I Jakovljevi otac Vinčenco je brodograditelj.
„ 9	Vinčenco Foretić Jurov	ukrcava se kao brodski tesar na trgovački brigantin <i>Venoge</i> , austrijske zastave, kap. Stjepan Kerša.
„ 10	Antun Vilović sin Ivana pok. Marina	Trst, da bi se ukrcao u svojstvu broskog tesara ili mornara na jednom od austrijskih brodova. I Antunov otac Ivan je brodograditelj.
„ 11	Vinčenco Bonvarado sin Mata	Isto kao pod № 10, ali ga do Trsta uzima patrun Vinčenco Cviličević na svoj pelig <i>Osmano</i> .
„ 12	Nikola Paunović sin Antuna pok. Marina	Isto kao pod № 10. Patrun Cviličević, isto kao i Vinčenca Bonvarda, uzima ga do Trsta na svoj pelig <i>Osmano</i> kao mornara za »pojačanje«. I Nikolim otac Antun je brodograditelj.
„ 13	Filip Kačić Bakina sin Marka pok. Filipa	Isto kao pod № 12, ali ga je Cviličević ukrcao kao prolaznog mornara do Trsta. I Filipov otac Marko je brodograditelj.
„ 14	Dominik Sladović sin Frana pok. Jura	Isto kao pod № 12. I Dominikov otac Frano je brodograditelj.
„ 17	Marko Smrkinić sin Boža pok. Marka	ukrcava se kao brodski tesar na trgovačku pulaku <i>Cosovienaz</i> , austrijske zastave, kap. Stjepan Bogić. I Markov otac Božo je brodograditelj.
„ 21	Josip Lovričević sin Ivana pok. Josipa	Trst, da bi se ukrcao kao brodski tesar na jedan od austrijskih brodova.
„ 23	Dominik Verzotti pok. Nikole	Isto kao pod № 21, ali ga patrun Vinčenco Cviličević, Austrijanac, uze na svoj pelig kao mornara za »pojačanje« do Trsta.
„ 29	Josip Lovričević sin Ivana pok. Josipa	Čini se da je Josipovo ukrcavanje (№ 21), koje je započelo u mjesecu lipnju, bilo kratko, jer već u mjesecu rujnu traži drugu dozvolu putovanja u Trst, da bi se ponovno ukrcao kao brodski tesar. Do Trsta ga ukrcava patrun Josip Pasabanda, Austrijanac, na svojem peligu <i>Foro</i> kao mornara za »pojačanje«. Može se pretpostaviti da do prvog ukrcavanja uopće nije ni došlo.
1834.		
№ 1	Antun Verzotti sin Dominika pok. Ivana	ukrcava se u svojstvu broskog tesara na trgovački brigantin <i>Sokolica</i> , austrijske zastave, kap. Kristo Fisković. I Antunov otac Dominik je brodograditelj.
„ 6	Petar Depolo sin Jura	Trst, da bi se ukrcao na neki austrijski brod kao brodski tesar ili mornar. Patrun Vinčenco Cviličević, Austrijanac, uzima ga do Trsta na svoj pelig <i>Osmano</i> kao mornara za vrijeme prijevoza.
„ 12	Petar Tomović pok. Antuna	ukrcava se kao prolazni mornar na austrijski pelig patruna Mata Faragana.
1835.		
№ 2	Stjepan Gvozdenović Ivanov	Trst, da bi se ukrcao na neki austrijski brod kao brodski tesar.

Godina	Brodograditelj	Odredište i svrha putovanja
№ 3	Antun Depolo pok. Petra	Trst, da bi se ukrcao na neki austrijski brod kao brodski tesar. Do Trsta ga uzima patrun Vinčenco Cviličević na svoj pelig <i>Osmano</i> kao mornara za vrijeme prijevoza.
„ 5	Ivan Pomenić pok. Nikole	Isto kao pod № 3.
„ 6	Antun Sessa pok. Jakova	Kotor, da bi kao brodograđevni konstruktor radio u svom obrtu.
„ 8	Euzebio Pesando sin Petra pok. Petra	Isto kao pod № 3 i 5.
„ 11	Stjepan Depolo sin Stjepana Jura pok. Grgura	Trst, da bi se ukrcao na neki austrijski brod duge plovidbe kao brodski tesar. Njegov otac Stjepan Juro je brodograđevni konstruktor.
„ 14	Marijan Ivulić pok. Ivana	Sada je zapisan kao mornar koji putuje u Trst, da bi se ukrcao u svojstvu mornara. Međutim g. 1831. vodio se kao brodograditelj (№ 18). Već se u Korčuli ukrcava na pelig <i>Osmano</i> , patrun Vinčenco Cviličević, kao mornar za vrijeme prijevoza do Trsta.
„ 15	Ivan Sessa pok. Antuna	ukrcava se na trgovački brigantin <i>Venoge</i> , austrijske zastave, kap. Stjepan Kerša, u svojstvu brodskog tesara. Ima 72 godine.
„ 16	Josip Lovričević sin Jura pok. Josipa	Venecija, da bi se ukrcao na neki austrijski brod. Do Venecije ga uze patrun Lujo Padovan, Austrijanac, na peoti <i>Madonna del Rosario e S. Antonio</i> .
„ 19	Sebastijan Bello Antunov	ukrcava se na austrijski trgovački brigantin, kap. Zotti, kao brodski tesar.

Iz prednje tablice vidimo da su u razdoblju od 1831. do 1835. korčulanski brodograditelji išli na rad u Dubrovnik i Kotor, dok su se mnogi ukrcavali na brodove u Korčuli ili Trstu da bi radili u svom obrtu kao brodski tesari. Neki su od njih imali dva zanimanja: brodograditelj i pomorac. Od ta dva im je glavno ono brodograditelja. Ali kad se nisu mogli zaposliti u toj svojoj glavnoj struci, oni su se prihvaćali i svog drugog zanimanja. Tako u spomenutim godinama — kad je na brodu popunjeno radno mjesto brodskog tesara — nalazimo nekoliko njih koji su se ukricali u svojstvu mornara. Ali jedni i drugi češće su mijenjali brodove svog ukrcanja, pa nakon kratkotrajnog zaposlenja od nekoliko mjeseci na jednom brodu već ih nalazimo na drugom. Među brodogradilišnim radnicima koji iseljavaju iz Korčule većinom nailazimo na djecu brodograditelja, ali i na same brodograditelje. Dapače ima karakterističan primjer da je jednom brodograđevni konstruktor ostavio gradnju brodova i pošao ploviti kao pilot. Jednom otac i sin, oba brodograditelji, otišli su da plove kao mornari, a jednom brodograditelju je bilo 72 godine kad ostavlja brodogradilište i ide tražiti teški mornarski kruh po brodovima. Iz toga možemo zaključiti da ove godine nisu baš najpovoljnije za korčulansku brodogradnju, a to se vidi i iz priložene tablice na kraju članka »Neki od brodova sagrađeni u Korčuli u 19. st.«, kad je u g. 1835. bio sagrađen samo jedan veći brod od 316 tona nosivosti.

Iz spisa s nadnevkom 7. I. 1840, pod naslovom *VII. Prospetto dell'Industria manifattrice. Anno 1839. Provincia di Dalmazia. Comune di Curzola*,²³ saznajemo vrijedne podatke o korčulanskoj brodogradnji za g. 1839. Na žalost spis je nepotpun, tako da se ne može razabrati tko ga je sastavio, ni kome je upućen. Prema popisu izvršenom g. 1839, a koji je sadržan u spomenutom spisu, bilo je u Korčuli 40 brodograditeljskih radionica, koje su zapošljavale 208 osoba. Bilo je izgrađeno:

baraka i barkasa	130
kaića	37
pasara	84
goleta	3
bracera	3

Ukupno 257 jedinica.	

Te iste godine bilo je u Korčuli 5 kovačkih radionica, koje su zapošljavale 14 osoba.

Neće biti na odmet ako ovdje ponovim ono što je već objavio Š. Peričić. Naime, da je vrijednost izvoza brodova iz Korčule iznosila u fiorinima

g. 1843.	g. 1844.	g. 1846.
8840	9300	12000

što je ujedno predstavljalo i najvišu stavku u izvozu tih godina.

Izvozilo se uglavnom u pokrajinu (Dalmaciju), a tek manjim dijelom izvan pokrajine odnosno države.^{23a}

S otoka Korčule se oduvijek izvozilo drvo. Ponajviše je to bilo drvo za gorivo, ali i za potrebe brodogradnje. Godine 1844. Ivan Rasin, trgovac iz Šibenika, tražio je dopuštenje da može izvesti s otoka Korčule 50 kara »zappina«, 600 kara borovog drva i 50 vreća borove kore u ribolovne svrhe.²⁴ Naime, borova kora se upotrebljavala za mašćenje mreža. Isto tako je Ivan Petrić iz Komiže tražio dopuštenje za izvoz 100 kara drva za gorivo i za potrebe ribolova.²⁵ Iste godine 1844. osim Korčulana tražili su dopuštenje za izvoz drva s otoka Korčule Zlarinjani, Šibenčani i Višani.

Zanimljivo je spomenuti da je poglavarstvo u Korčuli g. 1844. tražilo od poglavarstva u Dubrovniku upute kako da nabavi žig koji bi se utisnuo na stablo koje je posječeno za brodogradnju, čime se htjelo spriječiti zloupotrebe i prekršaje.²⁶

Iako su za g. 1846. podaci o djelatnosti korčulanskih brodograditelja dosta škrti, ipak nailazim na poimeničan popis od 30. II. 1847. koji za prošlu godinu 1846. sadržava ove podatke o zaposlenom osoblju:

²³ Arhiv Kotarskog poglavarstva Korčula koji se čuva u Muzeju Korčule u Korčuli. Spis bez signature.

^{23a} Š. Peričić, Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa dubrovačkog okružja od 1815. do 1850. godine, Anali Centra za znanstveni rad JAZU, sv. XV—XVI. Dubrovnik 1978, 311.

²⁴ Spis bez broja i nadnevkva iz g. 1844. fascikl Brodogradnja u AMK.

²⁵ Arhiv trgovačke komore u HAD g. 1844. br. 1462. Tada se na primitivan način lovila riba »pod sviću«, tako da se na pramcu barke gorila vatra od borovog drva u željeznoj rešetki (svičalo) (*T. Šoljan*, Hrvati kao pioniri suvremenog ribarstva. Zborski dnevnik, Zagreb, br. 1/1942).

²⁶ Protokol Kotarskog poglavarstva Korčule za g. 1844. br. 3223 u HAD.

brodogradilišni konstruktori	3
brodograditelji	17
brodogradilišni radnici	70
šegrti	58
pilari	12
<hr/>	
Ukupno 160	

Osim toga ima spis kojim Općinsko upraviteljstvo na upit carinarnice daje ovaj odgovor: 1) postoje dva škvara za izgradnju brodova — gornji škvar i donji škvar, 2) na njima se izvode gradnje brodova i konstruktori su: Ivan Foretić pok. Jura i Bartul Franasović, 3) u posljednjih pet godina bilo je sagrađeno 15 brodova i 4) njihova ukupna nosivost bila je 558 tona, a vrijednost 17.500 fiorina.²⁷ Ta g. 1846. morala je biti nepovoljna za brodogradnju, jer nalazim da se vlasti žale na odmjereni porez ovi brodograditelji: Ivan Paunović Antunov, Antun Bonvardo pok. Dominika i Antun Verzotti pok. Dominika.²⁸

Godine 1853. bilo je u Austro-Ugarskoj u prometu 60 brodova duge i velike obalne plovidbe s ukupnom tonažom od 4891 tonu koji su bili sagrađeni na korčulanskim brodogradilištima. Najviše tonaže na korčulanskim brodogradilištima bilo je sagrađeno u g. 1852. tj. 7 brodova sa 1050 tona. Zatim dolazi g. 1850. sa 6 brodova s ukupno 618 tona, g. 1847. i 1853. s približno istom tonažom tj. od 547 i 528 tona, te g. 1851. sa 478 tona. Takva proizvodnja zahtijevala je i veći broj zaposlenih, pa — kako sam već objavio — g. 1852. bilo je zaposleno 245, a g. 1853. 256 brodograditelja.²⁹

Dalje će biti riječi o poznatoj humanitarnoj staleškoj udruzi korčulanskih brodograditelja, osnovanoj još pod Venecijom g. 1623, a obnovljenoj za austrijske vladavine g. 1868.³⁰ Međutim je zanimljivo napomenuti da je još prije spomenute temeljite obnove te udruge bilo nastojanja da se poboljša socijalni i materijalni položaj brodograditelja, poglavito u slučajevima kad zapadnu u težak položaj zbog nesreće na poslu. Naime već dana 30. kolovoza 1858. korčulanski natpop Ivan Zafron³¹ upućuje predstavku »Njegovoj Svetosti Caru i Kralju Franju Josipu Prvom Austrije itd. itd. itd.« Zafron je rođenje prestolonasljednika htio iskoristiti da se za korčulanske brodograditelje ustanovi Blagajna za uzajamnu pomoć. U toj predstavi Zafron iznosi, da tada u Korčuli ima:

²⁷ Spis № 400 od 15. VII. 1846. u AMK. Za brodogradilište u Korčuli su još živi stari nazivi iz mletačke terminologije »škar, škvar i škver« (usp. V. Ivančević, Barake korčulanskih brodograditelja, Anali Historijskog instituta JAZU, sv. VIII—IX, Dubrovnik 1962, 641). U tom spisu među konstruktorima nedostaje Vinčenzo Bonvardo kojeg ima već spomenuti popis od 30. II. 1847.

²⁸ Spis № 555 od 16. III. 1846. u AMK.

²⁹ Za poimeničan popis brodova — koji su bili u prometu g. 1853 — s podacima o tipu, godini gradnje, tonaži, broju posade, topova i imenu vlasnika vidi V. Ivančević, O korčulanskoj brodogradnji u 18. i 19. st. (Radovi Instituta JAZU u Zadru, sv. VI—VII, Zagreb 1960, 481—482).

³⁰ Za dosad objavljenu literaturu o banci sv. Josipa u Korčuli vidi bilješku 14 u članku V. Ivančević, Dnevnik pisan u Korčuli o događajima iz druge polovice 18. st. (Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, sv. XXIV, Kotor 1976, 48—70).

³¹ Ivan Zafron (Korčula 1807 — Korčula 1881) potječe iz korčulanske kapetan-ske obitelji. Kao svećenik službuje u Mandaljeni, Smokvici i Čari. U gradu Korčuli je direktor i kateheta škole, školski inspektor i arhiprezbiter. Od godine 1863. do 1872. šibenski je biskup, a od 1872. do 1881. dubrovački biskup (100 godišnjica opatije

brodograđevnih konstruktora	24
kalafata	41
meštara od bradve	200
pomoćnika	67
šegrta	77
pilara	21

Dakle g. 1858 zaposleno je u brodogradnji ukupno 430 radnika.³²

Taj zamašan broj zanosi Zafrona i on caru i kralju u spomenutoj predstavi iznosi »da je korčulanska brodogradnja najvažnija i najbrojnija u cijelom Vašem vjernom Kraljevstvu.« Od kralja moli novčani prilog kojim bi se uz skromne mjesečne uštede korčulanskih brodograditelja ustanovila spomenuta Blagajna uzajamne pomoći. Na to ga nuka što »mnogi radnici ili zbog pada ili zbog ozbiljne povrede od bradve postaju privremeni ili stalni invalidi rada«. Namjesništvo u Zadru, kojem je bila dostavljena na rješenje ta Zafranova molba, traži g. 1859. preko Kotarskog poglavarstva u Korčuli da mu se dostave pravila te ustanove kako bi se vidjelo u kojem se obliku ta blagajna zamišlja. Godine 1860. Zafron šalje vlasti nacrt tih pravila i za žaljenje je da tom spisu nema tog priloga, pa ne možemo saznati kako su Korčulani već tada zamišljali jednu takvu socijalno-humanitarnu ustanovu.³³

Već iznijetom o iseljavanju brodograditelja treba nadodati da se u razdoblju od 1859. do 1867. mnogo iselilo korčulanskih brodograditelja, kad je za austrijske vladavine prvi put uvedena vojna obveza koju su i mladi brodograditelji morali nastupiti, a koju su izbjegavali iseljavanjem izvan granica Austrije. Za to razdoblje evo nekoliko podataka uopće o iseljenim brodograditeljima.

Godine 1859. iseljava iz Korčule brodograditelj Petar Kondenar i odlazi u Galac da tamo radi u svom obrtu (№ 1157).³⁴

Više Paunovićâ iz Korčule u 19. st. iselilo se u Carigrad, gdje se bave brodogradnjom, a bili su i brodovlasnici. Godine 1852. vraćen je iz Carigrada duševno bolestan brodograditelj Marin Paunović (№ 410/3137/3732). Posebno je otamo tršćanskim Lloydovim parobrodom vraćen njegov brodograditeljski alat (№ 5957). Nikola Antun Paunović iz Carigrada g. 1854. brodovlasnik je u cijelosti (24 karata) brik-skunera *Carlo Barone de Bruck* (kasnije *Gemma*) od 107 tona nosivosti, sagrađenog spomenute godine u Korčuli.³⁵ Nalazim da se tom Nikoli Paunoviću, trgovcu i brodovlasniku rođenom g. 1814. u Korčuli, a nastanjenom u Carigradu, dva puta izdaje putnica: jednom g. 1859. za dalji boravak u Carigradu, a drugi put g. 1876. s vrijednošću od tri godine za dalji boravak u Turskoj i Rusiji. Taj Nikola Paunović umro je g. 1878. u Carigradu. Godine 1860. nalazio se besposlen u Carigradu brodograđevni konstruktor

kaptola. *Lanterna sv. Marka*, br. 5—6, Korčula 1976). Nekadašnji suradnik Zore dalmatinske i čovjek slavenskih osjećaja, g. 1864. izabran za zastupnika u Dalmatinskom saboru, pristanja uz automašku politiku (V. *Foretić*, Iz narodnog preporoda na Korčuli od godine 1860. dalje. *Časopis Dubrovnik*, br. 3—4/1962, 36).

³² U nekim godinama 19. st. u gradu Korčuli bilo je zaposleno u brodogradnji od 10 do 20% stanovnika.

³³ Spisi 24310/794 od 30. VIII. 1858, 3099 od 25. XI. 1859. i 709 od 1. X. 1860. u AMK.

³⁴ Brojeve navedene u zagradama nose dotični spisi u AMK.

³⁵ *Annuario marittimo* 1855, str. 98.

Petar Paunović, koji je zadavao brige tamošnjem austrijskom konzulu, pa ga prvim brodom vraća u domovinu (№ 2707). Brodograditelj Nikola Sessa pok. Andrije g. 1861. pita putnicu za Carigrad, gdje mu je obolio sin (№ 318). G. 1871. austrijska ambasada u Carigradu šalje poglavarstvu u Korčuli dospjelu putnicu Frana Lava Brčića, brodogradilišnog radnika, izdanu g. 1867. radi obnove. Roko Sladović pok. Antuna, rođen u Korčuli g. 1859, a koji se g. 1897. nalazio u Carigradu, moli korčulansku općinu da mu prizna pripadnost i pošalje putnicu. Sladović je po zanimanju drvodjelac.

Za g. 1863. imamo podatak da austrijski konzulat u Odesi šalje neku obavijest Roku Viloviću u Galacu, jer se u to vrijeme tamo nalazio. A u idućoj godini 1864. isti taj konzulat produljuje Marku Viloviću putnicu za tri godine za njegov dalji boravak u Rusiji (№ 17249/4225). U spisima nije naznačeno da su oni po zanimanju brodograditelji ili drvodjelci, koje također treba smatrati kao radnike u brodogradilištima, ali mislim da ne griješim ako ih s obzirom na dugu tradiciju u obitelji Vilović budemo smatrali onim Korčulanima koji su tada imali dva zanimanja: jedno brodograditelja i drugo pomorca, jer je tada u objema tim zanimanjima dosta naših ljudi bilo zaposleno u ruskim crnomorskim lukama, između kojih je — kako vidimo — bilo i Korčulana.³⁶ Ali za Frana Fransovića iz Korčule (rođ. 1845) kojemu je g. 1863. izdana putnica za putovanje u Brailu, izrijekom je naznačeno da je brodograđevni majstor (№ 144). Za Vinčenca Kalogjeru, brodograđevnog majstora, znamo da g. 1867. boravi u Sulini i da je Korčulaninu Vinčencu Antičiću dužan 9 turskih zlatnih lira koje mu je Antičić pozajmio prije odlaska iz Suline u Englesku austrijskom navom *Danicom* pod zapovjednikom kap. Mata Papija (№ 1433).

Godine 1865. Namjesništvo u Zadru šalje putnice za putovanje u Egipat za brodograditelje Marina Bonvarda Dominikova i Ivana Peršića pok. Ivana. Namjesništvo tom prigodom napominje poglavarstvu u Korčuli da ispita je li spomenuti Peršić udovoljio vojnoj obvezi kako ne bi bilo kakvih zapreka i da mu se preda putnica koja vrijedi za tri godine (№ 16988/5052). Frano Sladović pok. Antuna g. 1865. traži putnicu za svog sina Nikolu, brodogradilišnog radnika, koji želi putovati u Aleksandriju (Egipat) (№ 87). Ima spis kojim Namjesništvo iz Zadra šalje tu putnicu poglavarstvu u Korčuli (№ 596). Iste te godine bila je obnovljena putnica za brodogradilišnog radnika Boža Kušpilića Marinovog za putovanje u Egipat. Ali je već iduće godine 1866. austrijski konzulat u Aleksandriji vratio tu putnicu, jer je Kušpilić u međuvremenu tamo umro (№ 4574). Spomenute godine 1865. izdate su putnice za Aleksandriju (Egipat) još četvorici Korčulana, ali im ne navodim imena, jer nije izrijekom naznačeno da su brodograditelji (№ 1457, 2473, 17377/5283). Svakako je i to vrijedno da se zabilježi u svrhu proučavanja iseljavanja.

Godine 1871. produljuje se vrijednost putnice za tri godine drvodjelcu Antunu Viloviću pok. Ivana za dalji boravak u Carigradu. On je tamo i umro g. 1878. (№ 54). Jerolim Tasovac Petrov g. 1876. nalazi se u Carigradu, gdje je radio kao brodograditelj. Zanimljiv je podatak da je otamo slao novčane doznake svojima u Korčulu (№ 762).

Mihovil Geričić Jakovljević, brodograđevni konstruktor, koji boravi više godina u Smirni, g. 1887. moli austrijski konzulat da mu produlji putnicu. Oženio se u Smirni i od njegovih pet sinova znamo za tri da su bili također

³⁶ Opširnije o tome vidi V. Foretić, Udio naših ljudi u stranim mornaricama ... Pomorski zbornik, sv. I, Zagreb 1962, 320—321.

brodograditelji, to su: Jakov, Vinčenco i Marin (№ 300, 623). Mihovilu Peručiću pok. Antuna, drvodjelcu, g. 1888. poglavarstvo izdaje putnicu za putovanje u Egipat skupa sa ženom (№ 9). Austro-ugraski konzulat u Smirni g. 1896. traži da mu se pošalje putnica Mihovila Depola Marina koji tamo boravi, a zanimanjem je drvodjelac (№ 1516).

Korčulanski su se brodograditelji iseljavali i u razne naše primorske krajeve.³⁷ Budući da neće biti naodmet ako se popišu imena brodograditelja i mjesta u koja su se useljavali, objavit ću ovdje ona na koja sam naišao prigodom pregleda općinskog i poglavarstvenog arhiva Korčule.³⁸ Gotovo u svim tim dopuštenjima za izdavanje putnice kao svrha putovanja naznačeno je »radi obavljanja svog obrta u onom kraju«.

Budva: Ivan Allibranti Andrijin, drvodjelac, rođen u Korčuli, a nastanjen u Kotoru (putnica iz g. 1853).

Dubrovnik: Stjepan Foretić Rafov, brodogradilišni nadničar (1852); Nikola Depolo Jakovljević, brodogradilišni nadničar (1852); Mato Drušković Mihov, pilar (1852); Josip Kalogjera Josipov, drvodjelski šegrt (1854); Ivan Kučija pok. Vincenca, brodograditelj (1853); Antun Vilović pok. Marka, brodograditelj (1854).

Herceg-Novi: Ivan Bacelić Jurov, drvodjelski nadničar (1854); Anđeo Pertra pok. Anđela, drvodjelski šegrt (1854).

Jelsa: Toma Kalogjera Dinkov, brodogradilišni radnik (1854); Jakov Sessa pok. Antuna, brodogradilišni meštar sa sinom Antunom od 10 godina koji je brodograditeljski šegrt (1852); Marko Vilović pok. Ivana, brodogradilišni meštar (1852).

Kotor: Pasko Fabris, brodogradilišni šegrt skupa s ocem Marinom pok. Nikole (1851); Jerolim Foretić pok. Ivana, brodogradilišni radnik (1853); Nikola Biladinović pok. Stjepana, brodogradilišni radnik (1863?); Vinčenco Vilović pok. Ivana, brodogradilišni radnik (1854).

Stari Grad na Hvaru: Ilija Arambašić, brodogradilišni radnik (1854); Božo Depolo Grgurov, brodogradilišni radnik (1854); Božo Depolo Stjepanov, brodogradilišni radnik (1854); Ivan Depolo Mihovilov, brodogradilišni radnik (1854); Nikola Depolo Beor pok. Jura, brodogradilišni radnik (1854); Dominik Kapor pok. Marina, brodogradilišni radnik (1854); Dominik Kalogjera Tomin, brodogradilišni šegrt (1854); Toma Kalogjera Dinkov, brodogradilišni šegrt (1854); Stjepan Miličić pok. Tadije, brodogradilišni radnik (1854); Ivan Depolo Mihov, brodogradilišni radnik (1854).

Trst: Marko Krtica pok. Ivana, brodogradilišni radnik (1853).

Zadar: Ivan Gvozdrenović Stjepanov, brodogradilišni radnik od 17 godina, putuje tamo na očev poziv zbog obavljanja svog obrta (1854).

Znamo da su korčulanski brodograditelji išli na rad i u Ugarsku, pa su g. 1853. bile izdane putnice za putovanje u Peštu ovim brodograditeljima s oznakom »radi obavljanja svog obrta«: Iliji Arambašiću Petrovu, Petru Bernardiju Nikolinu, Božu Damjanoviću Stjepanovu, Grguru Depolu pok. Dominika, Jakovu Depolu Beoru, Juru Depolu Beoru Josipovu, Nikoli Depolu Beoru Vincencovu, Josipu Druškoviću Božovu, Jakovu Foretiću Kolendi, Marku Franzosu

³⁷ Osim u radovima spomenutim u bilješci 21 o tome ima podataka: M. Marčić, Brodogradnja u Korčuli, Zadrugar, Split 1903, br. 1; J. Fazinić, Korčulanski brodograditelji — iseljenici. Novo doba, Split 1935, br. 168.

³⁸ AMK, fascikl Iseljništvo.

pok. Santa, Matu Ivančeviću Skulanu,^{38a} Vinčencu Kalogjeri Stjepanovu, Andriji Okmašiću Petrovu, Andriji Sessa Nikolinu, Vinčencu Sessi pok Antuna, Domeniku Verzottiju, Vinčencu Viloviću pok. Ivana.

Osim toga nalazim da su ti korčulanski brodograditelji putovali u inozemstvo: g. 1863. u Brailu Frano Franasović, brodograditelj i g. 1865. u Aleksandriju (Egipat) Nikola Sladović Franov, brodogradilišni radnik.

U vezi s iseljavanjem zanimljiv je i ovaj događaj iz g. 1867. Korčulanski brodograditelj Spaso Dobrošić pok. Ivana tuži brodograditelja Mihovila Brunettija pok. Dominika (21 godinu), drvodjelca Josipa Kalogerju Dominičkova (16) i ličioca Anđela Foretića (24), što su neustanovljene noći s prijateljima uz sviranje klarineta sišli u njegov škvar i tu je Brunetti odstranio potpiraače kojima je bila poduprta barka u gradnji tako da je barka poglela na zemlju i tom prigodom su joj polomljena poglela rebra i kobilica. Dobrošiću je time nanesena šteta od dva fiorina. Prvom odlukom suda tuženi su bili riješeni optužbe, ali na Dobrošićevu žalbu drugom osudom Brunetti je osuđen na dva dana zatvora i na plaćanje odštete od dva fiorina. Puno četiri godine kasnije, tj. 1871. kada se Brunetti nalazio u Egiptu i kada Kotorsko poglavarstvo u Korčuli austrijskom konzulatu u Kairu šalje Brunettijevu putnicu, zanimljivo je da poglavarstvo upozorava konzulat, da prije negoli Brunettiju preda putnicu treba da od njega naplati pet fiorina globe i dva fiorina za štetu koju je proizročio Spasu Dobrošiću.

Poznato je da su za austro-ugarske vladavine korčulanska brodogradilišta bila zaposlena u gradnji najrazličitijih tipova čamaca, brodica i maona za potrebe ratne mornarice (poglavito Arsenala u Puli) i za parobrodarsko društvo Austrijski Lloyd u Trstu. Iz godine 1861. postoji zanimljiva vijest o gradnji 16 većih čamaca za spasavanje (tzv. *imbarcazioni*) koje je brodograditeljski konstruktor Nikola Ivančević³⁹ trebao dobiti ratnoj mornarici tj. Arsenalu u Puli. Već je bio poslan iz Pule u Korčulu Kotarskom poglavarstvu ugovor da ga potpiše spomenuti Ivančević. Ali ga on vraća s nekim primjedbama prema kojima bi se taj ugovor morao preinačiti.⁴⁰ Na žalost ne znamo da li je Arsenal te njegove preinake prihvatio i da li je došlo do izgradnje tih čamaca u Korčuli, jer u arhivu nema daljih spisa o ovom poslu.

Prvenstveno za potrebe brodogradnje postojala je u Korčuli agencija austrijskog Veritasa iz Trsta, ureda za klasificiranje brodova. Taj ured, osnovan u Trstu g. 1858., otvara u Korčuli već g. 1860. svoju agenciju. U arhivu bivšeg C. k. poglavarstva u Korčuli sačuvalo se više svjedodžaba koje je ta agencija izdala od g. 1860. do 1901, ali i taj broj je malen s obzirom na to da je agencija poslovala više od pedesetak godina. Agent je bio poznati korčulanski brodograditelj Jerolim Dobrošić, a među vještacima su bili proti Antun Foretić, Ivan Letis, Nikola Ivančević, Josip Vilović i pomorski kapetan Frano Slavić.⁴¹ Svjedodžbe su izdavali prigodom novogradnje brodova obav-

^{38a} Ovdje se u vezi s tim objavljuje foto-kopija »putnice za unutrašnjost« (*Passaporto per l'interno*) izdana u Dubrovniku 9. siječnja 1863. brodogradilišnom radniku Matu Ivančeviću Skulanu za putovanje u Peštu (Ugarska) »za obavljanje njegovog obrta«.

³⁹ Nikola Ivančević pok. Paska (Korčula 1826 — Korčula 1906) brodograditelj, učitelj brodogradnje od 1881. do 1903. na stručnoj školi u Korčuli. Natpis na njegovu grobu u Korčuli glasi: »Vjerujem da će uskrsnuti Nikola Ivančević mjesnog tehničkog tečaja prvi praktični učitelj brodogradnje«.

⁴⁰ Spisi br. 8391 od 4. XII. 1861. i br. 2459 od 22. XII. 1861. u AMK.

⁴¹ Frano Slavić Antunov (Korčula 1831 — Korčula 1899) pomorski kapetan, jedan od vatrenih pobornika hrvatskog narodnog pokreta u Korčuli. Kad je austrijska

ljenih u Korčuli, kasnijih njihovih popravaka i pregleda. Zanimljivo je da su spomenuti vještaci osim domaćim, tj. austro-ugarskim jedrenjacima obavljali preglede i izdavali svjedodžbe također inozemnim jedrenjacima.

Iz sačuvanih svjedodžaba navest ću samo pregledane brodove koji su sagrađeni u Korčuli navodajući pri tome samo prvi pregled na koji nailazim. Neki od tih brodova, za koje iz svjedodžaba agencije Veritasa nedvojbeno saznajemo da su sagrađeni u Korčuli, nisu — iz nepoznatih mi razloga — ušli u godišnjak *Annuario marittimo*, pa su tim vrijedniji podaci koji se ovdje objavljuju:

Nadnevak svjedodžbe	Tip	Ime broda i brodograditelja	Tona	Sagrađen u Korčuli godine
14. VII. 1860.	tr	Carmine (popravak izvršio V. Smrkinić)	27	1835.
21. VII. 1860.	tr	Fenice	49	1858.
22. VII. 1860.	pe	Annunziata	42	1855. (? 1852)
26. VII. 1860.	šk	Marietta	93	1851.
9. VIII. 1860.	brg	Romolo	147	1852.
21. VIII. 1860.	tr	Sollecito Dalmata (popravak izvršio V. Smrkinić)	43	1850.
12. IX. 1860.	pe	Pietro (popravak izvršio V. Smrkinić)	58	1859.
18. IX. 1860.	pe	Vrnik (opetovano pregledan 1889)	26	1854.
—, —, 1862.	brg	Mrav	214	1885.
18. VIII. 1862.	brg	Unione B. (izgrađen od Boža Depolo)	330	1862. ^{41a}
11. VI. 1864.	šk	Padre Matteo (izgrađen od Antuna Foretića)	86	1864.
27. IX. 1864.	pe	Vipera ex Srećna Pelješka ^{41b}	20	1851.
4. X. 1864.	pe	San Giovanni (izgrađen od Ivana Paunovića)	38	1859.
13. XII. 1864.	šk	Demetrio	94	1862.
—, —, 1864.	tr	Giorgio I	51	1864.
12. I. 1866.	brg	Sunce	169	1856.
—, —, 1885.	tr	Vrnik (izgrađen od Antuna Foretića)	34	1869.
—, —, 1886.	ba	Fratelli F.	550	1875.
—, —, 1886.	lo	Kralj Milan	59	1886.
—, —, 1887.	tr	Dvije sestre	34	1883.
—, —, 1891.	pe	Rosarica (popravak izvršio L. Depolo)	22	1883.
21. V. 1891.	pe	Re Alessandro (izgrađen od Ivana Paunovića)	17	1877.
—, —, 1892.	tr	Otac Ivan ex Grazia Dio (popravak izvršio M. Vilović)	24	1877/8.

zastava trgovačke mornarice zbog nagodbe iz g. 1867. popunjena ugarskim simbolima, ne htijući je izvijesiti na brodu pod svojim zapovjedništvom, odlazi u ruske luke na Crnom moru, gdje nastavlja ploviti pod ruskom zastavom. Načelnik grada Korčule od 1889. do 1897 (V. Ivančević, Nastavljači pomorske tradicije, Zbornik otoka Korčule, sv. 2, Zagreb 1972, 339—340).

^{41a} Oni brodovi kod kojih je godina prvog pregleda i godina gradnje ista građeni su pod nadzorom vještaka Veritasove agencije. Spomenut ću da je 4. IX. 1876. izdana svjedodžba za bark *Ruben S.* (izgrađen od Antuna Vilovića korčulanskog brodograditelja) koji je iste te godine izgrađen u Orebićima.

^{41b} Taj pelig vođen je u *Annuario marittimo* pod imenom *Sorte Sabioncellina*.

Godine 1862. nije došlo do namjeravanog posjeta kralja Franja Josipa I. Dalmaciji, ali su mu korčulanski brodograditelji ipak preko admiraleta vrs-
čanske luke izručili za tu priliku pripremljeni car koji se sastojao od skalea ko-
ji su oni sagradili. Za tu građnju je g. 1864. kraj odlikovao korčulanskog prota
konstruktora Antuna Bonvarua srebrnim krizem s krunom, a ostalim brodo-
graditeljima koji su sudjelovali u građnji poslao je stotinu zlatnih cekina.⁴²

Kad Trgovačka i obrtnička komora iz Dubrovnika spisom br. 267 od 23.
IX. 1862. pita Općinsko upraviteljstvo u Korčuli da joj naznači koliko u gradu
Korčuli ima brodogradevnih konstruktora, Općinsko upraviteljstvo 29. IX. joj
odgovara da ih ima 15. To su bili: Ivan Bodulić pok. Vincenca, Vincenco Bo-
dunc pok. Vincenca, Bartul Franasović pok. Petra, Antun Foretić Ivanov,
Stjepan Gvozdrenović pok. Ivana, Ivan Letis pok. Frana, Vincenco Kapor
pok. Marina, Ivan Paunović pok. Antuna, Marin Smrkinić Božov, Vincenco
Smrkinić pok. Frana, Antun Vilović pok. Marina, Antun Vilović pok. Marka,
Frano Vilović pok. Marina, Jakov Vilović pok. Marina, a za Nikolu Depolo
pok. Antuna naznačeno je da je »sada u Splitu«.⁴³

U 19. st., kako već spomenuh, imamo i obnovu staleške udruge korčulan-
skih brodograditelja Banke sv. Josipa. Osnovana je u 17. st., pa iako katkad
manje djelotvorna, ipak često nailazimo na vijesti o njezinu životu i radu.
Godine 1868. bila je obnovljena i obavljala je vrlo humanitarni rad u slučaju
bolesti i nemoći svojih članova kroz sve doba svog djelovanja. Uprava ob-
novljene udruge u spomen-spisu tiskanom u Trstu 1868. objavljuje dragocjene
podatke o djelatnosti korčulanskih brodograditelja od 1717. do 1867.⁴⁴ Podaci
prema tome opuhvaćaju jedan dio mletačke, zatim prvu austrijsku, pa francusku
i dobar dio druge austrijske vladavine i stoga predstavljaju vrlo vrijednu
statistiku.

Iz tog spomen-spisa vadim ove podatke o broju brodograditelja i njihovoj
djelatnosti koji se odnose na 19. stoljeće. (tabele na 290. stranici).

Kad je spomenuta staleška udruga već bila obnovljena, nove su prilike
zahtijevale da ima i nova pravila koja će odgovarati duhu vremena, pa su g.
1876. sačinjena nova⁴⁵ koja su znatno proširila prvotni kostur iz g. 1623. i
pravila iz g. 1855, koja je vlast bila potvrdila g. 1866. Istaknut ću one paragrafe

⁴² Podatak izvađen iz brošurice koja je izdana u Trstu g. 1868. u povodu ob-
navljanja (1864) staleške udruge korčulanskih brodograditelja banke sv. Josipa. Bro-
šurica nema naslova, a tekst počinje riječima *Cenni storici e statistici*. Budući da je
izdata prigodom važnog događaja i budući da je puna statističkih i drugih vrijednih
podataka, može joj se dati naziv Spomen-spis banke sv. Josipa u Korčuli, koji već
neki pisci upotrebljavaju, a među njima i ja.

⁴³ Drugo komorino pitanje odnosilo se na brodovlasnike u kotaru Korčuli. Zani-
mljiv je poimenični popis brodovlasnika iz kojeg izlazi da je među vlasnicima bro-
dova duge, velike i male obalne plovidbe osim iz Korčule bilo iz Račišća, Pupnata,
Smokvice, Vele Luke i Lastova. Spis u AMK.

⁴⁴ Djelo navedeno u bilješci 42. Statističkim podacima u toj brošurici djelomi-
čno se koristio G. Novak u djelu *Naše more*, Zagreb, 1932, str. 133. V. Foretić za njih
kaže da su pouzdani, jer su tu statistiku »s jedne strane, potpisali svi članovi upra-
ve tog profesionalnog udruženja, a s druge strane, načelnik Korčule i kotarski
predstojnik«, pa ih znalački obrađuje u ovim člancima: Neki historijski podaci
o brodogradnji u Korčuli, *Pomorstvo*, br. 7/1947 i Korčula u prošlosti i sadašnjosti
našeg pomorstva, *Naše more*, br. 2/1954. Vidi i A. Kapor, *Mogućnosti korčulanske
brodogradnje u srednjem vijeku*, *Naše more*, br. 1/1978.

⁴⁵ Spisi № 3680 od 2. I. 1876. i prilog uz spis № 1700 od 11. II. 1876. u AMK.

I.

BRODOGRADITELJI OD 1816. DO 1867.

Godina	Brodograđevni konstruktori	Měštri	Kalafati	Drvodjelci	Pilari	Šegrti	Drvoresci	Ukupno	Odsutni u inozemstvu	Nazočni
1816—1826.	9	227	39	29	17	54	2	387	195	192
1827—1837.	12	256	41	35	16	76	2	438	137	301
1838—1848.	17	271	47	31	23	89	13	471	139	332
1849—1859.	29	294	56	34	25	96	2	507	183	324
1860—1867.	27	294	43	30	21	87	2	504	404	100

Iz Spomen-spisa Banke sv. Josipa

II.

SAGRAĐENO I POPRAVLJENO BRODOVA OD 1816. DO 1867.

Godina	Sagrađeno				Popravljeno			Ukupni prihod u fiorinima
	duge plovid- be	velike ob. pl.	ča- maca	uku- pno	duge plovid- be	vel. i male ob. pl.	uku- pno	
1816—1826.	23	193	7918	8134	29	307	336	1,096.527.—
1827—1837.	47	189	8759	8995	32	298	330	1,237.816.—
1838—1848.	29	176	9625	9330	27	315	342	1,195.621.—
1849—1859.	46	159	9517	9752	37	344	381	1,627.953.—
1860—1867.	11	43	2400	2454	6	236	242	213.427.—

Iz Spomen-spisa Banke sv. Josipa

pravila koji se tiču socijalnih pitanja i zanemariti ostale članove koji govore o organizaciji udruge i o drugim pitanjima, iako su i oni zanimljivi. Već među četirima točkama koje se odnose na cilj udruge, druga se točka odnosi na pomoć članovima u slučaju bolesti i na mirovinu u slučaju potpune radne nesposobnosti. Treća točka govori o podjeljivanju stipendija sinovima članova radi usavršavanja u obrtu. Jednom na godinu, i to četvrte nedjelje po Uskrsu, u dvorani Svih Svetih, uz ostale poslove, redovita glavna skupština trebala je odobriti proračun koji je predviđao i iznose za pomoći, bolesnima, umirovljenicima i stipendistima. Novčanim sredstvima iz socijalnog fonda raspolagala je uprava udruge koja se sastojala od predsjednika (javnog prota) i od dva upravitelja (prokuratora). Ti su odlučivali o pomoćima, mirovinama i stipendijama. Ali kad se radilo o dodjeli pomoći i mirovina, trebali su pozvati da prisustvuju sjednicama s pravom odlučivanja proti Antun Vilović pok. Marina i Dominik Bonvardo pok. Vinčenca. Tako je bilo određeno zbog toga što su oni najviše bili novčano pridonijeli prigodom osnutka tog fonda.

Pravilima je bio predviđen i određeni nadzor, da pri dodjeljivanju novčanih pomoći ne bi bilo kakvih zloupotreba, pa je bilo potrebno da molilac pomoći

doneše ove dokaze: a) da je član udruge, b) da je bolestan preko pet dana, što će dokazati liječničkom svjedočbom i c) da je slabog imovinskog stanja, što će dokazati župnikovom potvrdom. Neće se davati nikakva pomoć onom članu koji se razboli zbog razuzdanosti ili neumjerenosti. Uprava udruge ima pravo da provjerava bolest i stanje člana koji zahtijeva pomoć, i to joj pravo pripada u toku bolesti, da bi se osvjedočila kada članu prestaje pravo na pomoć. Da bi se dodijelila mirovina, uprava će osim navedenih dokaza zahtijevati i dokaz da je član nesposoban za bilo koji rad. Sastavljači su tu bez dvojbe imali na umu nesposobnost koja se odnosila na obavljanje profesionalnog zanimanja. Član protiv kojeg je poveljen sudski postupak gubio je uživanje dodijeljene mirovine.

S obzirom na humanitarne ciljeve koje je njegovala udruga, njezina je uprava smatrala da članovi treba da budu oslobođeni vojne dužnosti. Ali je Ministarstvo narodne obrane g. 1868. odbilo tu njezinu predstavku.⁴⁶

U korčulanskom općinskom arhivu nalazi se spis koji nosi naslov *Sull' attività dello Squero di Curzola*. Na žalost, ni za ovaj spis nema podataka tko ga je sastavio i kome je upućen. Ali sadržava dragocjene podatke za godine od 1852. do 1865, pa će ga u cijelosti donijeti, iako pri usporedbi s drugim iskazima pokazuje neka neslaganja. Iskaz je podijeljen u dva dijela. Prvi iskazuje broj i vrijednost sagrađenih i popravljenih brodova, i to ovako:

DJELATNOST KORČULANSKIH BRODOGRADILIŠTA OD 1852. DO 1865.

Godina	Sagrađeni brodovi duge plovidbe			Sagrađeni brodovi vel. i male plovidbe			Popravljeni brodovi			Sagrađeni čamci		
	broj	tona	vrijednost u fior.	broj	tona	vrijednost u fior.	broj	tona	vrijednost u fior.	broj	tona	vrijednost u fior.
1852.	5	1041	30260	10	213	7100	34	1565	4290	400	870	24000
1853.	2	376	14500	8	183	7500	30	2144	10404	320	794	19700
1854.	5	1566	64000	2	20	790	23	1416	9090	213	500	12.00
1855.	4	506	18000	8	99	5900	17	770	13195	293	674	16790
1856.	9	2275	111630	7	53	1350	22	1832	23471	187	413	9358
1857.	2	656	35500	8	146	5580	27	3303	32612	292	624	16843
1858.	3	570	26000	9	236	8310	21	1005	5724	350	729	17362
1859.	2	98	3600	28	205	9872	23	1029	7038	406	1207	25790
1860.	5	265	13960	32	171	6106	31	1492	13989	393	817	23754
1861.	4	487	36460	18	123	5138	46	1866	18662	304	729	18850
1862.	5	468	24000	8	47	1910	37	1358	10880	476	1518	31875
1863.	4	609	35800	3	59	3080	32	1508	26453	630	1790	36488
1864.	2	135	5804	3	21	1160	33	2054	19993	566	1232	29210
1865.	1	182	9000	4	35	1130	40	4539	24573	581	1183	31137

Iza te tablice slijede napomene u kojima se navodi da je vrijednost naznačena samo za trup broda, što znači da ostala oprema nije uključena. Nadalje, da je bio sagrađen velik broj većih i manjih čamaca za potrebe pučanstva korčulanskog kotara i da je bilo mnogo popravljenih, što nije uneseno

⁴⁶ Spisi № 13782 od 19. X. 1868. i № 323 Nota C 19/10 1868 u AMK.

u gornjem prikazu. Među izgrađenim brodovima bilo ih je nekoliko od 516 tona, a popravljenih od 760 tona. Godišnji prosjek je bio 4 velika broda od 174 1/4 tona, 11 brodova male i velike plovidbe od 11 tona, 30 popravljenih od 62 1/4 tone, 387 čamaca (što je više od jednog čamca na dan, opaska V. I.) od 2 1/2 tone; s ukupnim dohotkom od 1.025,601 fiorin odnosno prosječno 73,257 fiorina na godinu. Od tog iznosa treba odbiti 2/3 za građu, tako ostaje za radnike 24,419 fiorina na godinu odnosno 25:15/10 fiorina po svakom članu obitelji. Odsutnih 167 brodograditelja sa svojim doznakama šalju potrebna sredstva za uzdržavanje.

Drugi pregled sadržava broj radnika u korčulanskim brodogradilištima sa članovima svojih obitelji koje uzdržava taj obrt — kako tu vele — i to:

brodograđevni konstruktori praktični i teorijski	1
brodograđevni konstruktori praktični	16
meštari	284
pilari	12
šegrti	60
	<hr/>
	ukupno 373
broj članova koji pripadaju tim obrtnicima	770
	<hr/>
	ukupno 1143
	od tih odsutno 167
	<hr/>
	nazočni u Korčuli 976
Sveukupno stanovništvo u gradu Korčuli	1862

S vrlo zanimljivim zaključkom završava ta druga napomena. U njemu se naime kaže da od dohotka iz brodogradnje živi tri četvrtine pučanstva.⁴⁷

To razdoblje od 14 godina, za koje nam spomenuti spis pruža toliko vrijednih podataka, bilo je — kako vidimo — vrlo uspješno za brodogradnju u gradu Korčuli. U njemu se osobito ističe godina 1856. kad je izgrađeno samo brodova duge plovidbe u veličini od 2275 tona nosivosti i u vrijednosti od 111.630 fiorina.

U 19. st. neki su Korčulani učili brodogradnju u Trstu, te su za to uživali i stipendiju. Marin Kapor Vinkov pohađao je Trgovačku i nautičku akademiju u Trstu i bio je stipendiran za učenje brodogradnje. Godine 1864. molio je da bude oslobođen od vojne dužnosti da bi mogao nastaviti učenje i tako postati koristan korčulanskim brodograditeljima u njihovu obrtu.⁴⁸

Godine 1870. popisana je u Korčuli 161 brodograditelj, a tada je u gradu Korčuli skupa s Lumbardom, Žrnovom, Pupnatom i Račišćem bilo 4763 stanovnika.⁴⁹

Zemljišta za gradnju brodova bila su katkada, a svakako za dobre konjunktore, tijesna za potrebe brodograditelja ili pak neki od njih i u redovitim prilikama nisu mogli doći do zemljišta,⁵⁰ pa su bili primorani graditi čamce kako se koji najbolje snašao ispred svoje stojeće kuće ili u njezinu prizemlju.

⁴⁷ Spis u AMK bez signature.

⁴⁸ Spis № 2105-1864 u AMK.

⁴⁹ L. Maschek, Manuale del Regno di Dalmazia per l'anno 1871. Zadar 1871, 117.

⁵⁰ Opširnije o dodjeli brodograditeljima općinskih zemljišta za gradnju brodova u gradu Korčuli još za mletačke, a poglavito za austrijske, vladavine vidi članak V. Ivančević, O zemljištima za gradnju brodova u gradu Korčuli, koji će biti objavljen u Fiskovićeveu zborniku.

Zgotovljene čamce izvlačiti iz tih skladišta i privremeno ih smještati u neposrednoj blizini na javna zemljišta sprečavajući time katkada slobodan prolaz svojim susjedima i prolaznicima. Takav primjer imamo iz g. 1871. s brodograditeljem Ivanom Kušpilićem Marinovim, kojeg općina globi s iznosom od 5 fiorina zbog toga što sagrađenu gaetu nije htio odstraniti s puta koji vodi prema samostanu sv. Nikole. Gaeta je bila postavljena pokraj kuće Mihovila Depola i smetala je prolaznicima.

Protiv te općinske odluke Kušpilić se žalio Kotarskom poglavarstvu i ono je uvažilo njegovu žalbu poništivši općinsku odluku. Zanimljivo je za prilike, koje su tada vladale u Korčuli u oskudici prostora za gradnju brodova, što je Kušpilić sve naveo u svoju obranu, pa ću nešto od toga iznijeti. Spomenuti put nije slobodan kako ga općina prikazuje u svom rješenju, jer je poznato da je na njemu uvijek nagomilana svakovrsna građa, kaže Kušpilić. Čak u trenutku kad je spomenuto općinsko rješenje izdato, na početku puta ispod kuće Kačić, gdje je zavoj, pilali su na rasohi dugi komad drva za gradnju broda. Nekoliko sežanja dalje od kuće Fazinića čitav dan radi Ivan Kučija na tom putu, pa i sada, kao i uvijek, slaže tu madire i drugo drvo. A i dvije Fosse (predjel uz gradske zidine prema južnom i zapadnom predgrađu) zapremljene su barkama, drvom svake vrste i, što je najopasnije, s madirima postavljenim uspravno, pa kad puše vjetar lako može koji madir pasti na glavu prolaznika.⁵¹

Podatke o broju izgrađenih čamaca austrijska statistika počinje objavljivati tek od godine 1871. Da je i tada u doba cvata brodarstva na jedra gradnja čamaca u Korčuli bila od velikog značaja, vidimo iz činjenice, po kojoj se tada na korčulanskim brodogradilištima gradilo više od jednog čamca na dan. Tako je g. 1871. izgrađeno 356 čamaca, a g. 1872. čak 390. Međutim kako se može izračunati iz već navedenih podataka iz statistike koju je objavila g. 1868. uprava brodograditeljske udruge banke sv. Josipa, izlazilo bi da se od g. 1816. do 1859. u Korčuli gradilo i više od dva čamca na dan.

Zanimljive podatke o pojavi proizvoda korčulanske brodogradnje na stranim tržištima može nam pružiti proučavanje njihovog izvoza, za koji znamo da je bio osobito živ u 19. stoljeću. Tada su, osobito u drugoj polovici tog stoljeća, korčulanski brodograditelji izvozili čamce u Carigrad. Čini se da se izvoz tih proizvoda: čamaca i većih brodova, nije uopće bilježio ni objavljivao u odgovarajućim izdanjima, posebno ne u godišnjaku *Annuario marittimo*. Ako se uopće i dođe do nekih podataka posrednim putem o tome, oni nisu veliki, a k tome su i nepotpuni. Tako u arhivu Pelješkog pomorskog društva u Orebićima, koji se čuva u Pomorskom muzeju JAZU u Dubrovniku, ima nešto podataka da su korčulanski brodograditelji (Nikola Ivančević, Antun Depolo pok. Ivana, Nikola Depolo-Beor) g. 1872. i 1878. slali čamce u Carigrad Korčulanima koji su se tamo stalno nastanili (Vinku Paunoviću, Pasku Fabrisu) pelješkim jedrenjacima, poglavito onima Pelješkog pomorskog društva, kad su tamo vozili kamen iz Vrnika.

Godine 1875. bilo je zaposleno u korčulanskim brodogradilištima 258 radnika koji su bili ovako raspoređeni po radnim mjestima:⁵²

⁵¹ Spisi br. 1093 od 14. X, 16. X. i 17. X. 1871 u AMK.

⁵² L. Maschek, Manuale... 1875, Zadar 1875, str. 98.

Brodogradilišta	Brodograditelja	Šegрта	
2 velika	120	10	
4 srednja	60	8	
35 mala	60	—	
Ukupno	240	18	Svega 258

Između brodova koji su izgrađeni te godine bio je i mali loger *Milo* od 47 tona nosivosti, vlasništvo Petra Svilokosa iz Koločepa. Sliku tog broda koju ovdje objavljujem (ulje na platnu, 72×44 cm), a koja se čuva u Pomorskom muzeju JAZU u Dubrovniku, naslikao je g. 1885. kap. B. Ivanković.⁵³ I iz te slike se vidi ljepota linija kojima su se oduvijek odlikovali proizvodi korčulanskih brodograditelja. Brod je g. 1890. izgubljen kod Verude.

Pelješko pomorsko društvo u Orebićima⁵⁴ g. 1874. priprema se da u svojem sjedištu podigne brodogradilište,⁵⁵ na kojem bi gradilo i popravljalo svoje brodove. Saznavši za to udruga korčulanskih brodograditelja banka sv. Josipa ponudila je društvu sva brodogradilišta u gradu Korčuli za gradnju njihovih brodova, a općinsko upraviteljstvo bilo je spremno da besplatno ustupi korišćenje obale u uvali Luci. Na žalost te ponude nisu bile prihvaćene i g. 1875. nabavljena je oprema za brodogradilište koje je prilikom posjeta austrijskog cara Franja Josipa I. Orebićima bilo svečano otvoreno polaganjem kobilice novog društvenog jedrenjaka *Ruben S.* Na tom brodogradilištu, u kojem su uz nešto malo drugih brodograditelja gotovo isključivo bili zaposleni Korčulanina, sagrađena su tri barka: *Ruben S.* od 686 tona g. 1876, *Zabulon* od 777 tona g. 1878 i *Jafet II.* od 790 tona g. 1879. Tu su u to vrijeme, opet najvećim dijelom radnom snagom korčulanskih brodograditelja, na više brodova spomenutog društva izvršeni različiti popravci. Korčulanski su se brodograditelji svakog jutra prevozili barkama preko kanala u Orebiće i nakon završenog rada vraćali u Korčulu. Kao brodograđevni konstruktori radili su dva Korčulanina: Marin Kapor i Antun Vilović.⁵⁶ Taj posljednji bio je dugogodišnji službenik Pelješkog pomorskog društva, te je nadzirao gradnju i popravke društvenih brodova i na drugim brodogradilištima. Čamce za svoje jedrenjake

⁵³ O plodnom radu tog slikara jedrenjaka, čija su djela razasuta od Kvarnera do Boke kotorske i od kojih jedna njegova slika (brik *Giorgio*) resi zidove crkvice na otočiću Vrniku (kraj Korčule) postoji kod nas obilna literatura. Najviše je o njemu pisao J. Luetić, zatim I. Zloković i I. Šišević. Literatura o slikaru Ivankoviću popisana je u *J. Luetić*, Kap. B. Ivanković, najistaknutiji portretist naših jedrenjaka, Dubrovnik 1974. Ivanković su podrijetlom iz Herceg-Novog, ali slikar je rođen u Carigradu, živio je i radio u Trstu, gdje je i umro g. 1898. u starosti od 83 godine. Pomorski muzej u Dubrovniku uspio je u svojoj zbirci skupiti više Ivankovićevih slika, među kojima je i ova logera *Mila*. Zahvaljujem na susretljivosti muzeja što mi je omogućio njezino objavljivanje.

⁵⁴ O društvu vidi *S. Vekarić*, *M. Foretić* i *B. Moravec*, Pelješko pomorsko društvo, Zadar 1966.

⁵⁵ O brodogradilištu vidi *V. Ivančević*, Brodogradilište u Orebićima, Slobodna Dalmacija, Split, br. 2362 od 10. IX. 1952. str. 3.

⁵⁶ Antun Vilović, vrstan korčulanski brodograđevni konstruktor, g. 1875. bio je odlikovan za zasluge ordenom zlatnog križa s krunom (*Annuario marittimo*, Trst 1876). U svjedodžbi № 241 od 4. IX. 1876. koju je za gradnju kliper-barka *Ruben S.* izdala agencija austrijskog Veritasa u Korčuli, naznačeno je da je bark građen u Orebićima g. 1875. i 1876. i da je ime konstruktora Antun Vilović.

Pelješko pomorsko društvo naručivalo je u Korčuli, a također su korčulanski brodograditelji u uvali Luci na Korčuli, poglavito prije osnivanja i nakon zatvaranja društvenog brodogradilišta u Orebićima, popravljali mnogo jedrenjaka Pelješkog pomorskog društva. A i mnoge radove u željezu za brodove tog društva obavljali su korčulanski kovači.

Andrije Alibranti, kanonik korčulanskog kaptola, koji se bavio i povijesnim i gospodarskim pitanjima svoga rodnog grada, za šest godina djelatnosti korčulanskih brodogradilišta od 1870. do 1875, iznosi da je sagrađeno 1265 novih brodova s ukupnom tonažom od 5982, a popravljeno 344 duge, velike i male obalne plovidbe i 2 parobroda u ukupnoj tonaži od 10273 tone.⁵⁷

To je doba velikog uspona brodarstva na jedra uopće u svijetu, pa i kod nas. Tako je g. 1875. sagrađen u Korčuli bark *Fratelli F.* od 550 tona za korčulanske brodovlasnike braću Fabris s obočica Vrnika. To je najveći brod koji je u 19. st. sagrađen na korčulanskim brodogradilištima.⁵⁸ Spomenuto doba općenito je zvano »zlatno doba jedrenjaka«. Za 32 godine, tj. od 1853. do 1884. između 24 austro-ugarska brodogradilišta po izgrađenoj tonaži (ne računajući male brodove ni popravke brodova) Korčula je na sedmom mjestu s 12535 tona, a po broju izgrađenih brodova (101) na četvrtom mjestu, tj. iza Rijeke (383), Malog Lošinja (247) i Trsta (150).⁵⁹ Budući da u prednjoj statistici nije uključena gradnja čamaca — koja je u kasnije vrijeme predstavljala glavnu proizvodnju korčulanskih brodograditelja — djelatnost korčulanske brodogradnje je još veća nego što izlazi iz prednje statistike.

Ali taj uspon je ujedno i početak nazadovanja jedrenjaka pred sve jačim nadiranjem parobrodâ koje većinom grade u željezu, i koji u Austro-Ugarskoj g. 1891. svojom tonažom prvi put nadmašuju jedrenjake. To nazadovanje jedrenjaka uzrok je opadanju brodograđevne djelatnosti i u Korčuli. Zapravo već g. 1875. novootvoreno obližnje brodogradilište u Orebićima privuklo je znatan broj korčulanskih brodograditelja, pa je to jedan od uzroka da se u Korčuli više ne grade veći odnosno brodovi duge plovidbe. Ujedno je to i doba kad je i iz drugih razloga (vojna obveza i iseljavanje mladih brodograditelja) uopće započela nazadovati brodogradnja, pa posljednjih 25 godina 19. stoljeća u pomanjkanju narudžaba za veće jedrenjake jače dolazi do izražaja gradnja čamaca i brodice. To će i u 20. stoljeću korčulanskoj brodogradnji biti glavni proizvod, mnogo cijenjeni na cijelom primorju od Trsta do Boke kotorske i u čijoj će se gradnji korčulanski brodograditelji tada posebno isticati. Značajnu zaposlenost nalazili su tada korčulanski brodograditelji i u popravcima, i to više na većim brodovima nego na čamcima, kako je to vidljivo iz tablice koju dalje donosim.

⁵⁷ A. Alibranti, Curzola-Korčula, u L. Maschek, Manuale del Regno di Dalmazia ... Zadar 1876—1877, str. 104. U tom vrlo zanimljivom članku Alibranti osim o brodogradnji piše o moreški, o dvjema zoološkim rijetkostima (čaglju i zmiji poskoku), o kamenarstvu i o šumama Korčule.

⁵⁸ Foto-kopija slike barka *Fratelli F.*, koju je naslikao g. 1885. marselski marinar Louis Roux, a koja se nalazi kod nasljednika pok. Frančeske Fabris-Zanon u Korčuli, dosad je objavljena: I. Gluhonja, Brodovi na jedra, Rijeka s.a. (1951); V. Ivančević, Iz korčulanske pomorske prošlosti, Pomorstvo, Rijeka br. 1/1952, — isti — O korčulanskoj brodogradnji u XVIII. i XIX. stoljeću, Radovi Instituta JAZU, sv. VI—VII, Zadar 1960, 464—465; S. Marinović, Pomorstvo Korčule 1850—1900, Šibenik 1978, str. 76.

⁵⁹ B. Kojić, Lošinjska brodogradnja, Analj. Jadr. inst., sv. III, Zagreb 1958, 273—274.

Osim Korčulana iz grada, koji su se i tada bavili brodarstvom, što je manje poznata grana njihove pomorske djelatnosti, jer je manje proučavana od brodogradnje, u 19. stoljeću je bilo i drugih naručilaca koji su gradili brodove i čamce u Korčuli. Od tih spominjem samo neke. To su bili: Račišćani, Pelješćani, Dubrovčani, Bokelji, Hvarani, Bračani, Višani, Komizani, Zadrani, Lošnjani, Trščani i drugi.

Zbog stalnog oskudijevanja s prostorom u obim predgrađima, brodograditelji su u obližnjoj uvali Luci rado obavljali popravke na brodovima. Već g. 1864. između dnevnog reda općinske sjednice sazvane za 12. i 13. prosinca nalazi se točka da se raspravi molba prota Antuna Vilovića pok. Marina o podesnosti te uvale za upotrebu u brodogrališne svrhe.⁶⁰ Korčulani su g. 1877. tražili potrebna novčana sredstva za gradnju obale u toj uvali za istezanje brodova kojima je bio potreban popravak (tzv. *riva di carenaggio*). Bili su se obratili i kralju koji im je u tu svrhu dodijelio 10.000 fiorina. Za gradnju obale potrošilo se samo 5.600 fiorina, pa je g. 1879. općina molila dopuštenje da se s preostalih 4.400 fiorina može na toj obali sagraditi skladište za spremanje oruđa. Gradnja tog skladišta bila je dovršena g. 1879, kada su građevnom poduzetniku Božu Dabroviću iz Dubrovnika bile isplaćene treća i četvrta rata. Na toj su se obali obavljali mnogi popravci na jedrenjacima. Nekim je popravljano dno na način da je plutajući brod nagnut na stranu s pomoću koloturnika kojih su konopi bili vezani za jarbole (što se zvalo »davanje broda na bandu«) kako to svjedoči suvremena fotografija.⁶¹

Zanimljivo je da je vlast prije nego što je dala prvo odobrenje za gradnju obale u Luci zahtijevala da joj se pruže podaci o stanju brodogradnje u Korčuli. Iz odgovora saznajemo da je g. 1877. u brodogradnji bilo zaposleno:

protu konstruktora	8
protu pri popravljanju dna broda	4
graditelja čamaca	24
pomoćnih radnika	40
nadničara	192
pilara nadničara	23

ukupno 291 radnik.⁶²

Osim toga odgovora saznajemo da su Korčulani radovima u Luci nastojali nadomjestiti dok svojedobno tražen od brodograditeljske udruge banke sv. Josipa. O tom doku, koji bi korčulanskim brodograditeljima služio da mogu proširiti i usavršiti svoju djelatnost iz skućenog gradskog prostora, zasad znamo samo to da se korčulanski svećenik Petar Franasović⁶³ — u

⁶⁰ Spis № 1944 od 28. XI. 1864. u AMK.

⁶¹ Fotografiju su objavili V. Ivančević, Barake korčulanskih brodograditelja, *Anali Hist. inst.*, sv. VIII—IX, Dubrovnik 1962, tabla XXXXIII; M. Cjivoje, Otok Korčula, Zagreb I/1968, II/1969, str. 143 i *Vid Vuletić-Vukasović*, Građenje brodovlja na Korčuli, Nada, Sarajevo br. 14/1900.

⁶² Spisi br. 594—6. VII. 1877, br. 80—2. IV. 1879 i br. 82—15. I. 1879. u AMK.

⁶³ Petar Franasović (Korčula 1819 — Trsteno 1883) svećenik, službovao u više mjesta dubrovačkog Primorja. Bavio se književnošću i skupljanjem narodnih pjesama i pripovjedaka. Suradivao u dubrovačkom almanahu »Dubrovnik« i dubrovačkom »Slovincu«, u zadarskoj »Zvijezdi« i zadarskom »Narodnom kalendaru Matice dalmatinske«.

uvodu brošurice izdane g. 1871. u Dubrovniku pod naslovom »Povijest korčulanske pobjede proti Uluz-Aliji Algjerskom...«, koja je prijevod iz latinskog poznatog djela korčulanskog arhiđakona Antuna Rozanovića — »tuži na svoje doba kako su Korčulani zavedeni, a izruguje se obećanju austrijske vlade, da će korčulanskom brodogradilištu sagraditi dok, što se naravno nikad nije ostvarilo.«⁶⁴

Godine 1884. u Korčuli se ustanovljuju zamljišne knjige, u koje se između ostalih upisuju vlasnici odnosno korisnici zemljišnih čestica u predgrađima sv. Nikola i Borak, na kojima oni grade brodove. Nanizat će samo neke od njih koji su se redali poslije uvođenja zemljišnih knjiga. Među prvima se nalazi Općina Korčula, zatim slijede: a) u predgrađu sv. Nikola: obitelji Boža Depola pok. Grgura, Stjepana Filippija pok. Paska, Antuna Sladovića pok. Frana jun., Antuna Sladovića pok. Frana sen., Frana Sladovića pok. Antuna, Antuna Sesse pok. Vinčenca, Dominika Sesse pok. Vinčenca, Nikole Sesse pok. Vinčenca, Vicka Sesse pok. Nikole i Antuna Sesse pok. Nikole i b) u predgrađu Borak: obitelji Stjepana Gvozdenovića, Dominika Bonvarda pok. Vinčenca, Dominika Bonvarda pok. Jakova, Jakova i Antuna Vilovića pok. Marina, Nikole Depola Beora pok. Vinčenca, Nikole Filippija Kralja, Jakova i Frana Foretića Kolende pok. Stjepana, Stjepana Foretića Kolende pok. Stjepana, Antuna Dobrošića pok. Ivana, Jakova Geričića pok. Boža, Todora Bernardija pok. Marina, Marina Smrkinića Loška pok. Boža, Marina i Marka Vilovića pok. Ivana i Dominika Tomovića pok. Petra.⁶⁵

U predstavci, koju iste g. 1884. Trgovačka i obrtnička komora za Dubrovnik i Kotor iz Dubrovnika upućuje namjesniku Jovanoviću, kaže se o brodogradnji: »Brodogradnja jedrenjaka, taj plemeniti obrt, daje povoda hvale u cijelom svijetu za brodove porinute s brodogradilišta u Korčuli i Gružu te još ima spretnih prota i radnika. Ali se opaža njezino opadanje. Živjet će još, ali svedena na popravke brodova koji će se smucati morima. Međutim će uvijek živjeti za brodice određene maloj obalnoj plovidbi (za koje je parni stroj odveć skup) i za znamenite čamce koji se grade u Korčuli. Ali bi bilo uputno da bi joj se dodijelio poseban majstor te suviše kovač koji bi se stipendijom osposobio u Trstu za radove koji se sada tamo izvršavaju.«⁶⁶ U idućim godinama ostvaruju se predviđanja iz te predstavke, jer gradnja većih brodova sve više opada, a gradnja čamaca uzima maha. Tada se djelatnost brodograditelja odražavala u popravcima većih brodova, pa su ti popravci zamašniji i po vrijednosti. Sve nam to pokazuje tablica koju dalje donosim.

Za g. 1887. postoji popis 10 poreznih obveznika uvedenih u katastar obrtnika. To su: Vinčenco Damjanović (drvodjelac), Lovro Depolo Božov (konstruktivni proto, brodograditelj), Jakov Foretić Kolenda (brodograđevni kon-

⁶⁴ V. Foretić, Šest pisama Andrije Alibrantija pisanih iz Zadra g. 1849. Petru Franasoviću u Korčuli. Radovi Inst. JAZU u Zadru, sv. IV—V, Zagreb 1959, 261 i isti, Akcija za gradnju brodogradilišnog doka u Korčuli u prošlom stoljeću, Dubrovački vjesnik, br. 610 od 19. IV. 1962.

⁶⁵ Kako je navedeno u bilješci 50, ovu građu potanko sam obradio u članku »Zemljišta za gradnju brodova u gradu Korčuli« u Fiskovićevu zborniku.

⁶⁶ Memoriale della Camera di commercio e d'industria di Ragusa e Cattaro a ... bar. Stefano de Jovanović ... Dbk, 1884 u HAD.

struktor), Ivan Kučija pok. Vinčenca (brodograditelj), Marko Kušpilić (drvo-
djelac), Marin Paunović pok. Ivana (brodograditelj), Andrija Sessa Nikolin
(brodograditelj), Antun Sladović pok. Frana (brodograditelj), Marin Smrkinić
pok. Vinčenca (brodograditelj), Antun Vilović pok. Marina (brodograđevni
konstruktor).

Na g. 1888. zaustavit će se zbog jedne rijetkosti. Naime, u toj je godini
prema objavljenim statistikama sagrađen u Korčuli prvi i jedini parobrod,
sve dok se nisu poslije II. svjetskog rata počeli graditi parobrodi na novom
brodogradilištu »Ivan Cetinić« na Dominču. To je bio drveni brod »Neda«
(11 BRT, 6 NRT). Dužina broda iznosila je 11 m, a sagrađio ga je Josip
Depolo. Ugrađen mu je uvezeni motor i na prvoj pokusnoj vožnji od Korčule
do Lumarde, put od 3 morske milje, prevalio je za 20 minuta. Mogao je uz
stroj i gorivo ukrcati i šest »bačava trgovine«. ⁶⁷ Inače su na korčulanskim
brodogradilištima u 20. st. na parobrodima lokalnih parobrodarskih društava
osim čišćenja korita obavljani popravci u drvu i željezu. ⁶⁸

Prema zapisniku učinjenom 25. travnja 1891. u Općinskom uredu, kor-
čulanski brodograditelji Lovro Depolo, Jozo Vilović Žiža, Frano Paunović
pok. Iva, Stjepan Foretić Kolenda i Marin Smrkinić predadoše obveznicu
državne lutrije od 500 fiorina, koja je imala služiti kao jamstvo za gradnju
peote (koja se u zapisniku naziva i piata ⁶⁹) od 100 tona za c. k. arsenal u
Puli. Ta peota je trebala biti jednaka onoj koja je sagrađena prošle godine, tj.
duga 19,7 m, široka 5,6 m i unutar visoka 2,75 m. Bila je utanačena cijena od
7000 fiorina, plativih u tri rate: prva od 2000 fiorina čim se postavi »*costame*«,
druga također od 2000 fiorina kad se brod zatvori vanjskim i unutrašnjim
madirima i treća od 3000 fiorina po izvršenom pregledu i odobrenju izvršene
gradnje. Rok gradnje bio je tri mjeseca. Brodograditelji su se obvezali da
će peotu za njezinu punu cijenu osigurati kod nekog osiguravajućeg društva i
policu predati naručiocu najkasnije prigodom isplate prve rate. Peota je mo-
rala biti izgrađena prema tehničkim običajima, uključiv kalafatanje, paklinu i
katran. Iz spisa s nadnevkom od 11. II. 1892. upućenog iz Pule Općinskom
upraviteljstvu u Korčuli saznajemo da su 7 čamaca (*imbarcazioni*) i gornja
peota od 100 tona bili pregledani i predani, pa se traži račun da bi se poslala
podmira brodograditeljima. Tom prigodom će im se odbiti 1404,15 fiorina,
koliku vrijednost predstavlja građa koju su dobili od arsenala. ⁷⁰

C. i k. vojno građevno odjeljenje u Dubrovniku g. 1897. raspolagalo je ovim
podacima o sposobnosti gradnje korčulanskih brodograditelja:

1) Lovro Depolo i Ante Vilović »grade jedrenjake do 100 tona eventua-
lno brodove manje na stroj« (tu se misli na motojedrenjake),

⁶⁷ O. Fijo, Parobrodarstvo Dalmacije 1878—1918, Zadar 1962, 32. Kako smo već
vidjeli i Andrija Alibranti za razdoblje od 1870. do 1875. spominje dva parobroda.
Ali tu se radi o popravcima koji su mogli biti izvršeni ili u drvu ili u željezu.

⁶⁸ V. Ivančević, Nekadašnje parobrodarstvo Korčule. Naše more, br. 4/1957,
276—277.

⁶⁹ Piate su barke namijenjene ukrcaju tereta i njegovu prijevozu do broda.
Svaka luka ima svoju vrstu piata, pa njihova gradnja ovisi o mjesnim prilikama i
izloženosti luke (*Annuario marittimo*, Trst 1850, str. 192).

⁷⁰ Spisi br. 3316 i 539 od 25. IV. 1891. i br. 1046 od 11. II. 1892. u AMK.

2) »izrađuju kaiće«: Juraj Foretić Kolenda, Stjepko Foretić Kolenda, Ante Gatti, Andrija Sessa, Ante Sladović, Frano Sladović, Stjepko Sladović i Niko Verzotti,

3) spomenuti godišnje »izrađuju do 116 kaića, 18 brodova i 18 kaića se popravljaju. Sveukupna dobit te radnje iznaša godišnje 23.749 fiorina«,

4) gradnjom brodova zaposleno je do 115 obrtnika na godinu.

Budući da je odjeljenje trebalo o tome obavijestiti višu vlast, dana 10. VII. 1897. molilo je Općinski ured u Korčuli da mu javi je li »u napomenutim tvrtkama, vrsti i množini godišnjeg proizvoda koja promjena nastala«. Posebno je spomenuto odjeljenje zanimalo »da li je broj graditelja gore spomenutih brodova porastao«.71

U povodu jubileja austrijskog cara g. 1898. brodograditeljska udruga banka sv. Josipa osnovala je stipendiju nazvanu Nj. V. Franja Josipa I. za sinove članova udruge koji se namjeravaju posvetiti obrtničko-industrijskoj struci učeći u industrijskoj školi u Trstu. Za potreban novac namjeravali su upotrijebiti dozrele kamate na polog koji je spomenuta udruga imala kod blagajne uzajamne veresije u Korčuli.72 Kasnijih godina natjecala su se dva molitelja: Jerolim Damjanović i Nade Smrkinić. Oba su već bili učenici spomenute tršćanske škole. Prvi je otpao, jer je pohađao kovačko-mehanički odjel, dok su stipendije bile namijenjene za izučavanje drvodjelskog odnosno brodograđevnog obrta. U vezi sa stipendijom za Smrkinića zahtijevalo se da nakon svršetka školovanja vrati novac, na što njegov otac Marin nije htio pristati. Iz oskudnog arhiva ne može se zaključiti da li je uopće iz tog fonda bila dodijeljena koja stipendija.73

U godišnjaku *Annuario marittimo* što ga je austrijska pomorska vlada u Trstu izdavala od g. 1850. do g. 1913. s mnogim statističkim podacima iz pomorstva, počevši od g. 1881. posebno su iskazani podaci za korčulanska brodogradilišta, koji su dotad bili iskazivani skupa s dubrovačkim. Za razdoblje od 1881. do 1900. evo tablice iz koje je vidljiva djelatnost brodogradnje u gradu Korčuli: (vidi tabelu na 300. stranici)

Među zaposlenim brodograditeljima, čiji je broj iskazan u tablici, bilo je brodograđevnih konstruktora, prota, kalafata, meštara od bradve, drvodjelaca, kovača, konopara, pilara, jedrara, bušilaca, ukrasivača i dr. Prema tome zaposlena radna snaga bila je različitih i mnogostrukih kvalifikacija.

Podatke o zaposlenom osoblju na korčulanskim brodogradilištima možemo podijeliti u dvije skupine. Prva skupina sadržava razdoblje od 1815. do 1877. prema podacima koje sam pronašao u spisima. Tu nedostaju mnoge godine

⁷¹ Sve to je u vezi s dopisom Općine iz Korčule br. 1151 od 14. VIII. 1897, ali taj spis nisam pronašao. Svakako nadnevcu su pobrkani.

⁷² Godine 1974. proslavljena je u Korčuli 110 godina osnivanja te blagajne koja je bila prva zadruga u Hrvatskoj. Tom prigodom je otvorena prigodna izložba i postavljena spomen-ploča na zgradi gdje je osnovana blagajna, a u Zagrebu je izdana i posebna edicija »110 godina zadrugarstva Hrvatske«.

⁷³ Arhiv banke sv. Josipa u Opatском arhivu u Korčuli.

Godina	Brodograditelji	Sagrađeno						Popravljeno					
		čam.	tona	fiorina	brodova	tona	fiorina	čam.	tona	fiorina	brodova	tona	fiorina
1881.	187	153	—	—	6	u. ⁷⁴ 359	—	7	—	—	22	u. 1874	
1882.	118	14	—	—	1	u. 68	—	—	—	—	15	1330	
1883.	111	4	—	—	2	u. 55	—	—	—	—	16	2207	
1884.	95	69	—	—	3	u. 233	—	10	—	—	25	u. 4807	
1885.	88	68	—	—	3	u. 138	—	1	—	—	23	u. 1998	
1886.	88	52	—	—	2	u. 207	—	1	—	—	21	u. 3257	
1887.	79	85	—	—	2	u. 226	—	4	—	—	20	u. 685	
1888.	74	95	—	—	1	u. 145	—	5	—	—	18	u. 672	
				par	1	11	—	—	—	—	—	—	—
1889.	66	116	173	—	—	—	—	3	—	—	16	u. 700	
1890.	82	115	—	—	4	u. 435	u. 37954	3	—	—	20	u. 12050	
1891.	97	125	187	16830	1	100	7000	4	33	670	17	1086	6735
1892.	117	181	277	22160	2	64	6080	5	46	842	20	1110	10002
1893.	115	102	164	13120	—	—	—	2	8	230	12	337	3200
1894.	115	116	192	15360	—	—	—	18	120	560	23	743	7809
1895.	115	136	244	19520	—	—	—	4	15	200	17	1029	11560
1896.	92	271	296	23680	1	17	1615	18	81	910	22	861	16485
1897.	66	222	482	38560	—	—	—	10	30	600	24	869	12528
										par	2	42	1284
1898.	56	164	317	25360	1	13	1235	—	—	—	13	341	4149
1899.	57	233	305	24400	—	—	—	—	—	—	17	452	8050
1900.	97	75	219	21960	—	—	—	55	332	14620	12	600	7200

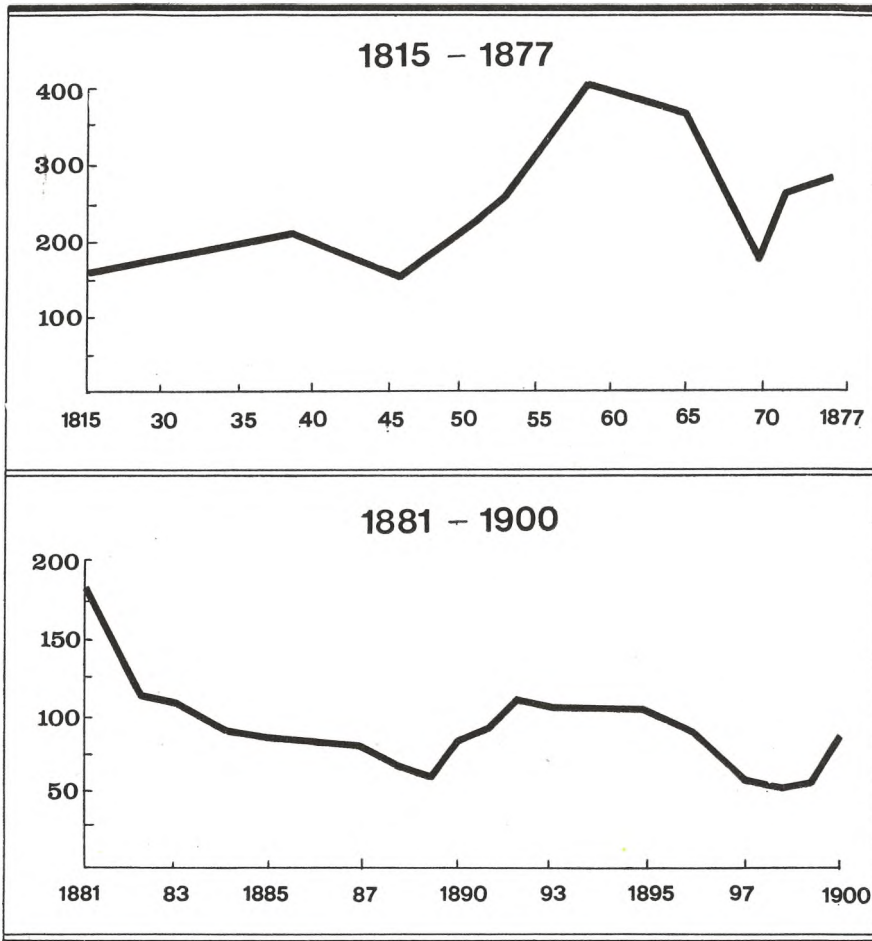
koje dosad nisam sreo u svom istraživanju. Druga skupina podataka je od 1881. do 1900. Njih sadržava godišnjak *Annuario marittimo*.⁷⁵ Evo tih podataka:

1815 — 156	1881 — 187	1891 — 97
1839 — 208	1882 — 118	1892 — 117
1846 — 160	1883 — 111	1893 — 115
1852 — 245	1884 — 95	1894 — 115
1853 — 256	1885 — 88	1895 — 115
1858 — 430	1886 — 88	1896 — 92
1865 — 373	1887 — 79	1897 — 66
1870 — 161	1888 — 74	1898 — 56
1875 — 258	1889 — 66	1899 — 57
1877 — 291	1890 — 82	1900 — 97

⁷⁴ Kratica »u.« znači da podatak u statistici nije iskazan pojedinačno već ukupno tj. za čamce i brodove.

⁷⁵ Treba voditi računa o prije učinjenoj napomeni da godišnjak *Annuario marittimo* do g. 1881. ne donosi posebne podatke o zaposlenom osoblju na korčulanskim brodogradilištima, već su iskazani skupa s dubrovačkim okruženjem.

ZAPOSLENO OSOBLJE



Na brojno stanje zaposlenog osoblja potrebno je nadodati, da je za djelatnost brodogradilišta najvažnija njihova proizvodnja izražena u tonama, jer i godina s najvećim brojem zaposlenih ne mora imati i najveću proizvodnju. Uzgred ću napomenuti da ta mjerna jedinica u 19. st. nije jedinstvena, jer je više puta mijenjana, pa je različita i u literaturi kojom se služe povjesničari pomorstva. To otežava uspoređivanja i, ako se ne vodi računa o toj činjenici, može doći do pogrešnih zaključaka. Osim toga za mnoge godine još se nije naišlo na podatke o izgrađenoj odnosno o popravljenoj tonaži, tako da danas imamo samo približnu predodžbu o ulozi koju je odigrala brodogradnja u životu i gospodarstvu grada Korčule.

Ipak iz dosadašnjeg proučavanja djelatnosti korčulanske brodogradnje možemo utvrditi da su za nju u 19. st. značajna desetljeća bila 1851—1860, 1861—1870 i 1871—1880.⁷⁶ Nakon toga nadošla su teška vremena za jedrenjake, koji se — posebno zbog potiskivanja sa strane parobroda — sve manje grade. Ta opća okolnost, kao i već spomenuti razlozi o iseljavanju, razumljivo je da su se nepovoljno odrazili na brodogradnju. Stoga se idućih godina umjesto u gradnji novih brodova korčulanska brodogradnja više ispoljuje u popravcima jedrenjaka i u pojačanoj izgradnji čamaca i drugih brodica (maona, peota i sl.). Sada u tim dvjema granama, nešto smanjena radna snaga, nalazi ipak svoje zaposlenje. S takvim stanjem korčulanska će brodogradnja ući u 20. st.

U molbi od 2. veljače 1900. koju su — kako u njoj piše — »obtrnici i majstori škvera Korčule« uputili Općinskom upraviteljstvu — također imamo podatke o broju i imenima korčulanskih brodograditelja. Naime, tu su molbu potpisali 102 brodograditelja,⁷⁷ a među njima se ističu poznate brodograditeljske obitelji: Depolo, Filippi, Foretić, Ivančević, Sessa, Vilović i dr. Oni tu molbu upućuju da bi sačuvali »sebe i svoje obitelji od ekonomične propasti« i predlažu da se Općinsko upraviteljstvo izravno obrati kralju kako bi on naredio »Zapovjedništvu c. k. ratne mornarice i Pomorskoj financijskoj vlasti da potrebite im radnje povjere nami (korčulanskim brodograditeljima V. I.) u obilnoj mjeri i tako da se očuva od očite propasti«.

To nepovoljno stanje u brodogradnji u početku 20. st. ponukalo je korčulanskog zastupnika dr. Josipa Zafrona da u zajednici sa zastupnikom Vukovićem i drugima uputi o tome interpelaciju Carevinskom vijeću u Beču. U tom svom pitanju spomenuti zastupnici, ukazujući na prijašnji cvat brodogradnje u Korčuli, zahtijevali su da bi se ispitale mogućnosti za ponovno podignuće brodogradnje u Korčuli upotrebom modernih sredstava brodograđevne industrije. Stoga se Pomorska vlada u Trstu dana 24. V. 1904. obraća Lučkom uredu u Dubrovniku⁷⁸ da žurno ispita točnost podataka koji spomenuti zastupnici iznose o prijašnjem cvatu korčulanske brodogradnje⁷⁹ i o tadašnjim njezinim teškoćama. Zanimljivo je da tu Pomorska vlada traži mišljenje Lučkog ureda u Dubrovniku o mogućnosti da bi se u Korčuli sagradila velika brodogradilišta za gradnju parobroda.

⁷⁶ U to vrijeme vidimo i jače udio Korčulana u brodarstvu. Njih nalazimo zainteresirane kao isključive brodovlasnike, a i kao suvlasnike u brodarskim poduzećima sa sjedištem u Korčuli i izvan nje, i to ne samo u brodovima izgrađenim na korčulanskim brodogradilištima nego i drugim (V. Ivančević, Iz korčulanske pomorske prošlosti. Pomorstvo, br. 1/1952, gdje je samo djelomično obrađeno sudjelovanje Korčulana u brodarstvu u 19. st.). S. Marinović, Pomorstvo Korčule 1850—1900, Šibenik 1978, str. 79—88.

⁷⁷ Kako sam gore iznio iz *Annuario marittimo*, g. 1900, na korčulanskim brodogradilištima bilo je zaposleno 97 osoba, što u vezi s gornjim brojem od 102 pokazuje dosta veliku točnost tog statističkog podatka spomenutog pomorskog godišnjaka. Molba se nalazi u Muzeju Korčule u Korčuli u fasciklu »Korčulanski brodograditelji«.

⁷⁸ Spis br. 2008/1904. Arhiv Lučke kapetanije, Dubrovnik u HAD.

⁷⁹ Podaci koji se tu iznose (za desetljeće 1849—1859), i to: 29 vlasnika brodogradilišta, oko 500 zaposlenih radnika, sagrađeno 46 jedrenjaka d. pl. i 95¹⁷ m. pl. uzeti su iz spomenutog Spomen-spisa banke sv. Josip (Trst, 1868). Osim toga tu je spomenuta i ukupna nosivost sagrađenih brodova sa 24113 tona.

Lučki ured u Korčuli, kojem je taj predmet dostavljen da bi što iscrpnije odgovorio, bio se obratio za mišljenje Kotarskom poglavarstvu i Općini korčulanskoj. Značajni su njihovi odgovori,⁸⁰ koje su dali na taj upit. Osobito je značajan odgovor korčulanske općine u kojem ona spominje da bez vladine pomoći nije moguće podići brodograđevni obrt u Korčuli, pa se predlaže da se narudžbe za brodove pravedno dijele brodogradilištima bez obzira na to što su cijene u Korčuli nešto skuplje. Tu razliku cijene općina opravdava što je Korčula nešto udaljenija od nabavnih središta za građevno drvo i željezo,⁸¹ a i putovanja iz Korčule za te nabave su skuplja. Ima tu i vrijednih prijedloga kao podjeljivanje beskamatnih zajmova za nabavu strojeva, koje nemaju korčulanska brodogradilišta, zatim dodjela stipendija za izobrazbu brodograditelja za rad u željezu u arsenalima u Puli i Trstu. Međutim Kotarsko poglavarstvo smatra da loše privredne prilike, u kojima su se tada nalazila korčulanska brodogradilišta, nisu pogodne za podizanje brodogradilišta na kojima bi se gradili željezni parobrodi. Stoga Kotarsko poglavarstvo zagovara da se korčulanskim brodogradilištima dodjeljuju gradnje maona, čamaca i drugih brodice koje su potrebne ratnoj mornarici, pomorskoj vladi i drugim vladinim poduzećima. Ali i te gradnje, koje su se donekle tada već dodjeljivale korčulanskim brodogradilištima, nisu mogle mnogo popraviti njihovo slabo privredno stanje, pa se korčulanska brodogradilišta od propasti brodova na jedra nalaze u stalnim teškoćama.

U vezi s tim pitanjem o pomoći korčulanskim brodograditeljima Lučki ured u Korčuli smatrao je da nije moguće podići u Korčuli velika brodogradilišta za gradnju parobroda zbog toga što tamošnji brodograditelji nemaju za to potrebnog kapitala. Poznati korčulanski brodograditelj Lovro Depolo već je g. 1900. bio zatražio od vlade beskamatni zajam od 30.000 kruna, koji je namjeravao upotrijebiti za nabavu »pile na paru«.⁸² Ali nije došlo do njegovog ostvarenja, jer je vlada zahtijevala da se Depolo udruži s drugim brodograditeljima, što u to doba nije bilo moguće provesti.⁸³ Uopće je išlo teško s udruživanjem korčulanskih brodograditelja u jedno skupno tijelo, bilo u obliku zadruge, bilo u nekom drugom obliku koje bi rasparčani rad brodograditelja podigao i unaprijedio. Godine 1910. korčulanski brodograditelji Lovro Depolo, Mihovil Depolo, Marin Smrkinić, Vicko Sessa i J. Gatti bili su osnovali u Korčuli zadrugu s ograničenim jamstvom pod naslovom »Prvi dalmatinski zadružni kobaš«,⁸⁴ ali nije bilo uspjeha. I g. 1921. bilo je pokušaja da se brodograditelji uz financijsku pomoć imućnih Korčulana udruže u jedno dioničko društvo. No i tada nije došlo do osnivanja tog društva, jer brodograditelji nisu htjeli izgubiti svoju samostalnost i podvrgnuti se kolektivnom vodstvu. Tek g. 1926. pritisnuti stalnim teškoćama nekoliko njih pod

⁸⁰ Prilozi uz spis br. 3412/1904 (584, 671, 6647) Arhiv Lučke kapetanije, Dubrovnik u HAD.

⁸¹ Za g. 1904. imademo ove podatke o uvozu drva i željeza preko Trsta za brodogradnju u Korčuli: 78 m³ borovine, 14 m³ ariša, 5 m³ jelovine, 2 m³ bukovine, 3 m³ brijesta, 10.066 kg željeza, 134 kg bakra, 486 kg cinka, 1210 kg mjedi, 208 kg olova. Iz naših krajeva uvezeno je 72 m³ hrastovine i 2,5 m³ murve. (Arhiv Lučke kapetanije, Dubrovnik spis br. 4820/1904 u HAD).

⁸² Spis od 21. XI. 1903. fascikl »Korčulanski brodograditelji« u AMK.

⁸³ Arhiv Lučke kapetanije, Dubrovnik spis br. 3412/1904, prilog u HAD.

⁸⁴ Pravilnik Prvog dalmatinskog zadružnog kobaša, zadruga uknjižena na ograničeno jamstvo u Korčuli, Zadar 1910.

vodstvom Stjepana Bonvarda osnivaju »Brodograditeljsku zadrugu«, koja je potporom vlasti prva uvela strojeve pokretane električnom strujom u korčulansku brodogradnju i uspješno radila do II. svjetskog rata.

Dalje zadiranje u ova pitanja zahtijeva opširnu obradu prilika u korčulanskoj brodogradnji 20. st., što prelazi okvir ove rasprave.

Na kraju donosim popis brodova⁸⁵ sagrađenih u 19. st. u Korčuli. Popis je rađen prema tršćanskom godišnjaku *Annuario marittimo* uz neke nadopune iz drugih izvora, jer spomenuti godišnjak nije unio dosta brodova. Posebno se to odnosi na brodove koji su bili građeni za strane državljane, odnosno za Korčulane nastanjene u inozemstvu, pa su odmah po izgradnji bili upisani u strane upisnike brodova. Stoga je popisu i dan naslov »Neki od brodova...« jer nije moguće sastaviti posve točnu statistiku svih brodova sagrađenih u 19. st. u Korčuli. U vezi s popisom potrebno je još napomenuti da su brodovi tijekom svog vijeka osim imena mijenjali tip, a i vlasnika. Ta dva posljednja podatka unijeta su u popis kako su navedena prigodom prvog popisa u spomenuti godišnjak. Tonaža svih brodova nije navedena dosljedno po istoj mjeri, jer se tijekom 19. st. u Austriji ta mjera težinska i zapreminska mijenjala. I ona je navedena u veličini kakva je pronađena pri prvom upisu u godišnjaku, pa o tome treba voditi računa ako bi se željelo izvlačiti neke zaključke temeljivši ih na tonaži izgrađenih ili popraavljenih brodova. Kod nekih brodova u popis upisani vlasnik možda nije bio prvi vlasnik novosagrađenog broda, nego je on tek kasnije kupnjom došao u njegovo vlasništvo.

(Primljeno na 9. sjednici Razreda za društvene znanosti JAZU od 7. studenog 1979.)

⁸⁵ Nešto podataka o izgradnji manjih brodova (peliga, bracara i gaeta) za francuskog zaposjednuća Korčule vidi u radu V. Ivančević, Korčula pod Francuzima (1806—1813), Radovi Inst. JAZU u Zadru, sv. 19, Zadar 1972, 358—359.

NEKI OD BRODOVA SAGRAĐENI U KORČULI U 19. ST.
(Prema Annuario marittimo, Trst 1850—1900. i drugim izvorima)

Godina gradnje i tip	Tona	Ime broda	Brodovlasnik
1801. ga	?	?	Antun Nodilo pok. Marina, Blato
bc	?	L'Anima di Purgatorio	Filip Bevilacqua, Prčanj
1803. bn	?	?	Nikola Paladin, Korčula (nosivost 250 ven. stera)
1804 pl	?	?	Baldasar Trojani, Dubrovnik
1805. ga	?	Madonna Annunziata	Vinčenco Fabris pok. Frana, Korčula
1808. bc	?		Bogdan Peranović, Perast i Antun Nikić, Stoliv
pe	?	S. Antonio	Antun Vekarić (nosivost 500 tomola)
1809. b	?	L'Anima di Purgatorio	Marin Ostoić, Lastovo
1811. bc	13	Vergine Maria	Vido Matović, Dobrota
1812. brg	170	Benvenuto	Ana Minas r. Dorligo
1814. pe	31	Zodiaco	Mato Radoničić, Dobrota
1817. ga	4	Misericordia	Grgur Ivčević, Dobrota
1818. pe	19	Umano	Vido Matović, Dobrota
1819. brg	270	Cavalier Macedone	Antun Radimiri, Dobrota
1820. brg	176	Idreno	L. p. L. Matović
brg	289	Veneto	D. Vianello
pe	22	Sibilla	L. Stenčić, Dubrovnik
br	?	Il Tebro	Toma Belli pok. Josipa, Malta
ku	?	Il Rinoceronte	Toma Belli pok. Josipa, Malta
1822. ga	3	Mistica Rosa	Pavao Marinković, Komiža
1823. brg	189	Vittorioso Radetzky (prije Arabo Felice, poslije Radetzky)	Braća Tripković, Kotor
1824. bc	8	Vipera	Mihajlo Mitrović, Budva
1826. ?	41	Valente Corriere d'Albania	Andrija Kosović, Dobrota
1827. bc	14	Bella Giudita	S. Marović, Zlarin
1828. ga	4	Matricola	Frano Mariani pok. Josipa, Komiža
1829. pe	44	Vigore	Stjepan Ivanović, Dobrota

Godina gradnje i tip	Tona	Ime broda	Brodovlasnik
1831. ga	5	Maria Cleofe	G. Marinković, Komiža
bš	67	Il Zerbinotto	Tripun Žiga, Stoliv, i dr.
šk	59	Sjajna Danica	Stjepan Đinović, Bijela i dr.
1832. šk	46	S. Vladimiro	Jerolim Vuković, Herceg-Novi
1833. bc	13	Vitoriosa	Frano Mirković. Budva
tr	45	Vojnik	Antun Milin, Venecija
1834. pe	20	Vitez	Antun Dabinović pok. Pavla, Dobrota
1835. brg	316	Eto (kasnije Alleato)	G. B. Zotti, Mali Lošinj i dr.
pe	36	Tonante	Mato Radoničić
pe	46	Virginio	Antun Žiga Antunov, Stoliv
1836. ga	4	Nave fortunata	Antun Mardešić, Komiža
bc	8	Pastore	Ivan Jerić, Pelješac
pe	12	Zodiaco	Krsto Radimiri Jakovljević
1837. šk	*	Bella Lustovizza	G. S. Rasol, Silba
pe	63	Haynau	Petar Svilokos Nikolin, Koločep
ga	23	Incognitâ	A. Giacconi, Komiža
ga	4	S. Nicolò di Bari	Josip Antun Mladineo, Komiža
1838. ⁸⁶ pe	5	Speranza	Filip Petričević i dr.
pe	32	Unico Fedel Amico	Antun Franović pok. Tripuna, Stoliv
1839. ga	5	Marianna Bella	Kuzma Mariani Josipov, Komiža
tr	69	Valente	Andrija Tomanović pok. Luke, Lepetane
?	48	Valente Ernesto	Andrija Kosović, Dobrota i dr.
pe	49	Valente Giovannino	Andrija Kosović, Dobrota
pe	66	Veloce	Petar Antun Bego, Trst i dr.
ga	3	Nuova Rosina	Frano Mariani, Komiža
1840. brg	154	Savina	Simo Mitrović, Herceg-Novi i dr.
bc	13	Speranza	Petar Talijski, Lopud
tr	37	Vergine Maria di Bianca	Jerolim Vuković, Bijela
1842. bš	91	Antonia Ape	G. Cosulich i dr.
ga	5	Gian Antonio	A. Bosan, Komiža
tr	62	Vero Meschino (kasnije Nuovo Trionfante)	Božo Miletić, Prčanj

⁸⁶ 1838. brg Pannonia, 630 t. Neki pisci povodeći se za prvim upisom u *Ann. marit.* vode taj brigantin kao sagrađen u Korčuli g. 1838, pa bi po svojoj tonaži bio najveći brod sagrađen na korčulanskim brodogradilištima u 19. st. Međutim taj isti godišnjak od g. 1853. pa do propasti broda g. 1859. vodi ga kao sagrađenog u Pećinama (Sušak). Prema nekim podacima iz arhivalija Povijesnog arhiva u Rijeci taj bi brod bio sagrađen zaista u Pećinama, pa smatrajući to vjerojatnijim, njegovu gradnju iznosimo ovdje u bilješci ispod crte.

Godina gradnje i tip	Tona	Ime broda	Brodovlasnik
1843. šk	64	Marito	Antun Allegretti, Trogir
bc	16	Paolina II	Ivan Bačić Antunov, Dubrovnik
pe	49	Virtuoso Giovannino	Mato I. Ivanović, Dobrota
1844. pe	23	Narentino Secondo	Nikola Oman, Opuzen i dr.
šk	90	Tarantella	Ivan Vranković, Perast
bš	50	Virtuosa Anna	Anastasija Perović rođ. Bukulica
1845. brg	148	Sin	Kosto Trojanović, Kotor
pe	24	Srbin (kasnije Mosè)	Ivan Rusović, Podi i dr.
1846. brg	126	Gliubien draghi brat	Giugali Sigon i dr.
pe	42	Vučić	Tripun Kaluđerović, Luštica
1847. brg	290	Genio Speculatore	Špiridion Danilović, Herceg-Novi
pe	38	Sarghera (kasnije Che Ti Pare)	Vinko Cviličević, Korčula
brg	219	Tancredi	G. Terni, Trst i dr.
1849. brg	155	Ban Jelačić	Krsto Marović, Dobrota i dr.
brg	275	Nuovo Prometeo	S. Gelčić i dr.
pe	44	Sloga	Antun Kosović, Dobrota
1850. ⁸⁷ brg	347	Fama	G. Đivović, Trst; S. Luketa, Pelješac
pe	18	Pia Casa di Loreto	I. Brainović, Janjina i dr.
pe	14	Sokolica	Nikola Viočić, Dubrovnik i dr.
pe	43	Sollecito Dalmata	Ivan Rora, Pelješac i dr.
lu	49	Trinità	L. Kosović
bš	98	Vierna Alesandra	Stjepan Miletić, Prčanj
bš	98	Živio	Vicko Vranković, Prčanj
1851. brg	260	Glas	M. Pilković, Pelješac i dr.
bš	93	Marietta	Ivan Duboković Nadalini, Jelsa
tr	41	Preradović	P. Cviličević, Korčula
pe	19	Sorte Sabioncellina	Baldo Krstelj, Pelješac
pe	65	Valente Paolina	Božo Pasinović, Dobrota i dr.
1852. tr	42	Amabile (kasnije Herceg-Novi)	Marko Vukasović, Orahovac
tr	24	Anna	Šimun Suhor, Pelješac i dr.
tr	42	Annunziata	A. Krstelj, Viganj i dr.
pe	42	Erminia (prije Mali Spiro)	Vinko Novak, Hvar i dr.
brg	226	Giuseppe Nicolò	S. Bijelić, Pelješac i dr.
brg	310	Palemone (kasnije Ino)	Pasko Kosta, Dubrovnik i dr.
brg	147	Romolo (kasnije S. Biagio)	Toma Jerić Grgurov, Trpanj
brg	259	Vierni	Antun Đelalija, Bijela i dr.

⁸⁷ 1850. šk 138 t Salamone I (prije O, frose), vl. Pasko Jasić, Gruž, pojavljuje se prvi put u *Ann. marit.* 1858, str. 190 kao građen u Korčuli, što ima biti pogreška, jer je prije vođen kao građen u Gružu. Stoga ga izostavljam iz popisa.

Godina gradnje i tip	Tona	Ime broda	Brodovlasnik
1853. pe	43	Angelo Fedele	Kuzma Stalio Ivanov, Stari Grad
pe	29	Antonietta	Ivan Krstitelj Rocco, Rovinj
pe	48	Antonietta	Frano Petrinović pok. Nikole, Supetar (Brač)
brg	101	Cosa V'Importa	Blažo Dabinović pok. Antuna, Dobrota
brg	275	Olivo	Josip Romano, Dubrovnik i dr.
pe	49	Onorato	Lujo Crespi, Zadar
bc	12	Sultana	Ivan Antun Kunić, Janjina i dr.
1854. bš	107	Carlo Barone de Bruck (kasnije Gemma)	Nikola Paunović Antun, Carigrad
ba	368	Genitor Nicolò	Ivan Duboković, Jelsa
ba	427	Mladi Slavianin	Krsto Opuić, Trst
brg	280	Nasliednik	Mojsije Sbutega, Prčanj i dr.
ba	384	Teresa Maria	Frano Iveta, Trpanj i dr.
pe	26	Vernik	
1855. brg	131	Dumiza	Ivan Josip Maričić, Mali Lošinj
ba	255	Naviesnik	E. Zbutega, Prčanj i dr.
brg	214	Mrav	Bijelić-Kerša, Pelješac
bš	112	Uniade (kasnije Zora)	Špiro Radimiri, Dobrota
tr	27	Carmine	
1856. ba	481	Ljubomirka (kasnije Annetta)	Božo Matković, Prčanj
tr	70	Madonna delle Grazie	Antun Dujmović, Supetar (Brač)
tr	51	Madonna delle Grazie	Anđeo Katalinić i braća, Split
tr	49	Miracoloso S. Antonio	Ivan Đuričić, Korčula
na	459	Prvorodna Milica	Aleksandar Popović, Topla
brg	169	Sunce	M. Šepuť, Korčula i dr.
brg	261	Teresa Caterina	Toma P. Matijević, Dubrovnik i dr.
bš	97	Zorka	Antun Radimiri, Dobrota i dr.
brg	434	Tergesteo	G. P. Accerboni, Trst
1857. brg	140	Colovodia (kasnije Ida P.)	Petar Cviličević, Korčula i dr.
tr	50	Giorgio	Krsto Gopčević, Ljuta
pe	48	Madonna delle Grazie	L. Tocilj, Hvar
ba	516	Michele (kasnije Pro-tetto, zatim Jozić)	Bijelić-Kosović, Pelješac
tr	49	Vierni Soko	Đuro Markičević pok. Nikole, Budva
1858. bš	118	Fedele (kasnije Vierni, zatim Anna)	Šimun Štuk pok. Stjepana, Orebići i dr.
tr	58	G. Smerchinich	Jakov Smerkinić, Aleksandrija (Egipat)
pe	58	Pietro	Petar Cviličević, Korčula i dr.
brg	394	Slava	Kristo Jerković, Pelješac i dr.
tr	50	Madonna della Salute	Ivan Duboković Nadalini, Jelsa
tr	49	Fenice	
1859. pe	38	San Giovanni	Frano Reverisco i dr.

Godina gradnje i tip	Tona	Ime broda	Brodovlasnik
1860. pe tr pe pe pe	39 78 55 49 32	Fortunato VII Istok Libertina Novi Ungaro Primogenito	Juraj Novak, Hvar Jakov Novak, Vis i dr. Baldo Krstelj, Pelješac Petar Mandić, Herceg-Novi Marko Puhalović, Vis i dr.
1861. brg pe ba tr	400 30 353 65	Panselinos II ⁸⁸ Nuovo Umile Pirro S. Sarghera Nuovo	Luka Mimbelli, Mariupol Josip Marović, Dobrota Obitelj Sbutega, Prčanj Vinko Cviličević pok. Nikole, Korčula
1862. šk lo šk pe brg	94 86 140 82 130	Demetrio Mali Špiro Mare Umile II Unione B.	Dmitar Foretić, Korčula i dr. Jovo Dragomanović, Topla Ivan Ivanišević, Orebići i dr. Ferdinand Sbutega, Prčanj i dr. Nikola Mirošević, Korčula i dr.
1863. brg brg	195 167	Dušan Ida Maggiore	Kristofor Opuić, Trst i dr. Baldo Mimbelli Antunov, Orebići
1864. šk	84	Padre Matteo	Ivan Puhalović, Viganj i dr.
1865. brg	182	Egle (kasnije Noel)	Šimun Cosulich, Mali Lošinj
1866. pe	25	Slavni Antun	Cvito Franić, Račišće i dr.
1867. ba bš ku	447 149 50	Curzola (kasnije Ruma) Draga Aneta Nuovo Arcadion (kasnije Izgled N.)	Dominik, Antun i Pero Foretić, Korčula i dr. Bogdan Zloković, Bijela Jovo Dragomanović, Topla
1869. brg tr	384 94	Ana Lazarović Vernik	Niko Lazarović, Baošić i dr. Juro i Frano Fabris, Korčula
1871. br ga	302 5	Olga Giusta	Krsto Matović, Dobrota i dr. ?, Trstenik
1872. br	327	Giorgio	Frano Fabris pok. Jura, Vrnik (Korčula)
1873. ba lo lo tr	474 63 47 43	Giovanni D. Jedinstvo Milo S. Antonio	N. A, Duboković, Jelsa Ambroz Jerolim Cviličević, Korčula Petar Svilokos, Koločep Antun Belin Antunov, Trpanj i dr.

⁸⁸ S. Vekarić, Sto godina peljeških jedrenjaka, u zborniku Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952, str. 245 kao godinu gradnje za brg 400 t Panselinos II navodi 1861, dok Veritas Austriaco, Registro e classificazione dei bastimenti austriaci ed esteri, Trst 1873, donosi ove podatke: brg 290 t Panselinos sagrađen u Korčuli g. 1863, vl. Luka Mimbelli, Mariupol.

Godina gradnje i tip	Tona	Ime broda	Brodovlasnik
1874. ba pe	422 38	Maddalena Mimbelli Oro	Braća Mimbelli Antun Krstelj, Kućište
1875. ba pe	550 12	Fratelli F. Božji dar B.	Frano Fabris, Vrnik (Korčula) i dr. Ivan Barbalić Jurjev, Baška
1877. tr pe	23 17	Srećna sloboda Re Alessandro	Andrija Unković pok. Ivana, Račišće Pavao Cesare
1878. šk go	64 59	Malfi S. Cara	Frano Svilokos, Koločep i dr. Ivan Glušić, Labin
1880. tr bc bc ga ga le pe le ga	52 8 9 6 4 4 5 17 17 5 2	Slobodan Sole Colombo Ivan S. Kulf Strim Mali Frano Martino Srećni Filip S. Lorenzo Sloga Sretna P.	Jovo Dragomanović, Topla ?, Trstenik
1881. ga pe	1 14	Elisabeta Sveti Ćiril i Metod	
1882. ja	2	Gianina	Frano Florian, Pula
1883. ja pe ga pe ga	1 34 2 15 18 4	Excelsior Dvije sestre Gesù Maria Vernik P. Mali Matija Mali Mitre	Antun Schilke pok. Karla, Split i dr.
1884. šk ga pe pe	38 8 24 22	Klek Colombino Mir vami Rošarica	Pokrajinska financijska direkcija, Zadar
1886. lo ga lo lo bc ga pe	59 4 54 65 5 4 35	Sloboda K. Dva brata Kralj Milan Mato S. Nicolò Sveti Mihovil S. Giusto (prije Skanderbeg otom. zastave)	Frano Kovačević, Viganj i dr.
1887. tr go	60 61	Santa Elena Liburnia	Stjepan Visković pok. Antuna, Sv. Lovreč (Labin) Ivan M. Diminić, Sv. Lovreč (Labin)

Godina gradnje i tip	Tona	Ime broda	Brodovlasnik
1888. par	11	Neda (kasnije Italo, zatim Giuseppino)	Pio Negri, Šibenik i dr.
1889. ja	5	Toni	Tripun de Mattei, Korčula
bc	9	Bože pomozi	
ga	3	Elena	
ga	3	Giovannina	
ga	3	Lastovica	
ga	3	Randa	
ga	3	Ombla	
ga	3	S. Silvestro	
ga	3	Sretan	
ga	3	Trstenik	
ja	3	Carlo	
1892. ga	2	Trstenik	?, Trstenik
1893. ga	4	Čučin	?, Trstenik
1894. ja	2	Iri	Emerico Margoni, Trst
1896. lo	4	Marte	Marin Radica, Korčula

Kratice: b = barka, ba = bark, bc = bracara, bn = barchino, br = brik, brg = = brigantin, bš = brik-škuner, ga = gaeta, go = goleta, ja = jahta, ku = = kuter, le = leut, lo = loger, na = nava, par = parobrod, pe = pelig, pl = polanda, šk = škuna, tr = trabakul.

Vinko Ivančević

SOME DATA ON KORČULA SHIPBUILDING ACTIVITIES
IN THE 19th CENTURY

Summary

Having used the archives of Korčula, District Authorities of Korčula, Harbour Master's Offices of Korčula and Dubrovnik, and the Chamber of Commerce and Trade of Dubrovnik, as well as of other available literature, the author gives a survey of Korčula shipbuilders' activities from the beginning of the Austrian rule (1815) till the early beginning of the 20th century. The author has already published something about it in the earlier treatises, but here he gives some new unpublished data.

The Korčula shipbuilding industry was at its highest in the seventies of the mentioned century. This period was known as »the golden age of sailing ships«. Shortly after, in the Austria-Hungarian Monarchy, sailing ships were pushed back by steamers more and more, and so hard times for Korčula shipbuilders came. In such conditions they orientated themselves to the construction of smaller crafts and boats, in which they had rather good results. Shipbuilders used to immigrate from Korčula to other littoral regions of Austria in the 19th century. The author gives more data about it.

Besides shipbuilding statistic data, given mostly in tabulated lists, the author gives the names of numerous Korčula shipbuilders in the 19th century. At the end a list of ships built in Korčula in the same century is given too. The list was made according to the Austrian annual »Annuario marittimo« and other sources.