VINKO IVANČEVIĆ

O KORČULANSKOJ BRODOGRADNJI U 18. I 19. STOLJEĆU

Za brodogradnju u građu Korčuli značajna je njezina povijesna neprekinutost, tako da djelatnost korčulanskih brodogradilišta možemo pratiti već od 14. stoljeća,[1] pa neprekidno sve do danas. No vrlo je vjerojatno, da ona još dublje zadire u prošlost, o čemu se već dosta pisalo, ali bez nekog kritičkog temelja. Možda se otkrićem nekih dosada nepoznatih nam izvora iz ranijeg doba potvrdi njezino postojanje i u ranijim stoljećima. Međutim, sve kad bismo i ostali ograničeni na tih šest stoljeća, ipak je to dosta dugo vremensko razdoblje za neprekidnu djelatnost jednog obrta. Ono nam svjedoči o važnosti tog drevnog obrta za privredu grada Korčule, koji se ugnijezdio u tom malom mjestu položenom na prometnom Pelješkom kanalu. Taj važan položaj pogodovao je razvitku njegove brodogradnje, koja se tokom stoljeća duboko usadila u obiteljsku tradiciju njegovih stanovnika, tako da je u Korčuli za više generacija brodograđevni obrt prelazio od oca na sina, a još i danas prelazi. Tamo još i danas obavljaju taj obrt brodograditelji istih prezimena, koja su nosili njihovi pređi pred više od 150 godina. Ali danas su se u tome prilike izmijenile te se malo po malo gubi ta lijepa obiteljska tradicija, koja je vrlo korisna za svaki obrt, pa i za brodograđevni.

Korčulanski su se brodograditelji od davnine počeli iseljavati u mnoga primorska mjesta istočnog Jadrana radi obavljanja svog obrta.[2] U nekim od tih mjesta oni su bili prvi osnivatelji tamošnje brodogradnje,

[1] V. Foretić, Korčula u prošlosti i sadašnjosti našeg pomorstva. Naše more, Dubrovnik, I/1954, br. 2, str. 75.

[2] Prema dosada objavljenim podacima korčulanski su brodograditelji već na koncu 15. stoljeća gradili brodove na području Dubrovačke Republike (V. Foretić, Iz povijesti korčulanske brodogradnje. Brodogradnja, Zagreb, III/1952, br. 2, str. 84), a na koncu 16. stoljeća grade brodove u Kotoru (R. Kovijanić, O brodograditelju Mišuliću, Godišnjak Pomorskog muzeja IV, Kotor, 1956, str. 171).

a kao najočitiji primjer toga imamo Betinu. U 18. stoljeću članovi korčulanske obitelji Filipi iselili su se kao brodograditelji iz Korčule u Betinu, gdje su se nastavili baviti svojim obrtom. Prema tamošnjoj još živoj predaji to bi bilo došlo g. 1731. Međutim iz župskih knjiga rođenih, koje su nam stajale na raspolaganju, a koje ne sežu toliko u prošlost, pronašli smo kao najstarijeg brodograditelja u Betini Marka Filipi pok. Pavla, rođenog u Betini 1. X. 1775. Obitelj Filipi dala je do danas Betini i drugim mjestima srednje Dalmacije mnoge brodograditelje. Budući da u Betini još i danas ima brodograditelja s prezimenom Filipi, vuče se tako kod te korčulanske porodice u Betini neprekidnost brodograđevnog obrta već oko 225 godina.[3] Brojni korčulanski brodograditelji iselivši se širom svijeta pronijeli su dobar glas vrsnih brodograditelja po mnogim lukama svih kontinenata.[4]

Već je dobro proučena i objavljena dragocjena građa statističkih podataka o korčulanskoj brodogradnji za 80 godina, t. j. od 1787. do 1867., koju sadržava poznati spomenspis (tiskan u Trstu g. 1868.) korčulanske bratovštine drvodjelja i brodograditelja »Banke sv. Josipa«, osnovane još pod Venecijom g. 1623. Ali tu se radi samo o šturim brojkama bez nekih širih podataka o tom zanimljivom korčulanskom obrtu za spomenuto razdoblje. Stoga ćemo ovdje pokušati bolje osvijetliti stanje brodogradnje u gradu Korčuli u 18. i 19. stoljeću s nekoliko priloga, koje smo povadili najvećim dijelom iz dubrovačkog Državnog arhiva.

Svoje glavno brodogradilište u Gružu Dubrovačka je Republika brižljivo njegovala posvećujući mu najveću pažnju. Od njegova osnivanja g. 1526. više je puta poduzimala stroge mjere, da bi zaštitila svoju brodogradnju od štetnog vanjskog utjecaja. Između tih mjera bile su vladine odluke o zabrani gradnje, popravljanja i čišćenja brodova izvan dubrovačkog područja, o visokoj pristojbi za gradnju brodova na stranim brodogradilištima, o smanjenju odnosno poništenju visokih pristojba za izgradnju brodova u Republici, kao i odluka o zabrani odlaska domaćih brodograditelja izvan područja Republike.[5]

Ipak je korčulansko brodogradilište neprestano privlačilo dubrovačke podanike te su oni usprkos svim tim mjerama gradili brodove u Korčuli, a do potrebe tamo ih popravljali i čistili.[6] Tako nalazimo, da

[3] V. Iv(ančević), Stoljećima brodograditelji, Slobodna Dalmacija, Split, XIII/1955. br. 3293, str. 2.

[4] Opširnije o iseljenim korčulanskim brodograditeljima u 19. stoljeću u nepotpisanom članku (pisac Jozo Fazinić): Korčulanski brodograditelji – iseljenici. Novo doba, Split, XVIII/1935, br. 168, str. 10. i V. Ivančević, Korčulanski brodograditelji u iseljeništvu, Naše more, VI/1959, br. 2, str. 166–169.

[5] V. Foretić, Iz povijesti korčulanske brodogradnje, Brodogradnja, Zagreb, III/1952, br. 3, str. 137–138.

[6] J. Tadić u radnji »Organizacija dubrovačkog pomorstva u XVI veku« (Posebni tisak iz Istoriskog časopisa. Beograd, 1949, str. 7) iznosi, da je dubrovačka vlada dopustila g. 1520., da se brodovi popravljaju i čiste na brodogradilištu u Cavtatu, kako kapetani ne bi morali da svoje brodove zbog toga vode u Korčulu ili Kotor.

je dubrovački Senat Kristofora Fiskovića bio kaznio g. 1706. globom od 80 cekina, što je imao udjela u jednom brodu (vašelu), koji se tada izgradio u Korčuli.[7] Njegov stari i slijepi otac Mato Fisković iz Orebića g. 1711., dakle poslije pet godina, što mu je sin napustio dubrovačko područje zbog nemogućnosti da plati tu globu, moli Veliko vijeće, da prihvati njegovu ponudu, naime da Javnoj blagajni plati odmah 40 cekina, pa da tako prije svoje smrti sazna, da mu je sin pomilovan.

S obzirom na spomenute postojeće odluke dubrovačke vlađe trebalo je da Dubrovčani imaju posebno vladino dopuštenje, ako su htjeli iskoristiti korčulanska brodogradilišta. Zbog toga sredinom g. 1708. Malo vijeće daje dopuštenje Franu Ilinu[8] iz Cavtata i Marinu Nikolakiju,[9] da mogu dovršiti započetu gradnju svojih feluka u Korčuli s obzirom, da su već dali predujmove za te građnje. Osim toga Malo vijeće na koncu spomenute godine daje dopuštenje za gradnju dviju feluka u Cavtatu.[10] To je zanimljivo iz dva razloga. Prvo vidimo, iako se feluke grade u Cavtatu, da Dubrovčani mole dopuštenje za njihovu izgradnju u Korčuli, što vlada odobrava. Drugo, da su se tada još gradili brodovi na cavtatskom brodogradilištu, dok za drugu polovicu 18. stoljeća nalazimo, da se tamo, kao i na Lastovu, više ne grade brodovi, nego samo popravljaju.

Ali ta godina 1708. kritična je za dubrovačku brodogradnju, jer na koncu studenoga Malo vijeće zabranjuje svim kalafatima, da ostave dubrovačko područje.[11] Zanimljivo je, da se slične zabrane odlaska iz države za brodograditelje, t. j. prote, meštre i kalafate, – s nekim malim izmjenama u kaznama – ponavljaju godine 1722.,[12] 1730.[13] i 1772.[14] Te posljednje godine kazne za prekršitelje su osobito teške, jer su sada kazne zatvora zamijenjene kaznama rušenja njihovih domova i konfiskacije njihovih dobara.

Prilike su se u dubrovačkoj brodogradnji dalje pogoršavale, jer na početku godine 1722. Senat donosi pravilnik,[15] kojim se zabranjuje izgrađnja svih brodova, velikih, malih, pa i brodova na vesla bilo gdje osim na gruškom brodogradilištu. Osim toga tim pravilnikom bilo je dubrovačkim podanicima zabranjeno preudešavati, popravljati i čistiti brodove na stranim brodogradilištima. Sve se to imalo obavljati samo na brodogradilištu u Gružu. Mogli su se očistiti izvan gruškog brodogradilišta samo oni brodovi, koji se nalaze dalje od Žuljane, ali i tamo samo od gruških brodograditelja. Za prekršitelje su bile određene visoke globe do 100 dukata. Istovremeno su tim pravilnikom određene

[7] Cons. maius 8/53 f. 25.
[8] Cons. min. 5/89 f. 15.
[9] Cons. min. 5/89 f. 15 v.
[10] Cons. min. 5/89 f. 30v. i 31.
[11] Cons. min. 5/89 f. 26 v.
[12] Cons. rog. 3/150 f 180.
[13] Cons. rog. 3/154 f. 207.
[14] Cons. min. 5/103 f. 154.
[15] Cons. rog. 3/150 f. 179–180.

i najveće nadnice brodograditeljima, koje se nisu smjele prekoračiti pod prijetnjom kazne zatvora od dva mjeseca. Tako meštrima, marangunima i kalafatima, ako nemaju šegrta, bila je određena nadnica od 20 dinarića, a ako ih imadu onda od 24 dinarića. Za prote, koji su zaposleni kod gradnje broda, iznosila je nadnica 40 dinarića. Kako smo već spomenuli, taj je pravilnik sadržavao i zabranu odlaska brodograditelja u inozemstvo.

Godine 1730. bila je ponovljena – s nekim malim izmjenama – zabrana gradnje, čišćenja i popravljanja brodova na nekom drugom brodogradilištu osim na gruškom. Zabrana gradnje odnosila se na brodove bilo koje vrste, velike, malene, s palubom ili bez nje, dok se zabrana čišćenja i popravljanja odnosila samo na brodove s palubom. Jer brodovi na vesla, bez palube, mogli su se čistiti u bilo kojoj luci na dubrovačkom području. Popravljanje brodova u nekoj drugoj luci, a ne u Gružu, bilo je dopušteno samo u slučajevima pomorske nezgode i uz dopuštenje provizora Ureda za pomorstvo. Prekršitelji su se izlagali kazni od 50 dukata. Osim toga, da bi se njeni podanici upravljali prema spomenutim zaključcima, dubrovačka je vlada odredila, da brod, koji je čišćen u Gružu, kod krcanja robe u toj luci za bilo koje odredište, ima prednost pred brodom, koji nije čišćen u Gružu.[16]

Ne ćemo pogriješiti, a ni pretjerati, ako te vladine odredbe – o zabrani odlaska brodograditeljâ, o gradnji, čišćenju i popravljanju brodova – u prvom redu dovedemo u vezu sa stalnim suparništvom korčulanskih brodogradilišta. Naime, vlada je htjela raspolagati s dovoljnim brojem brodograditelja na dubrovačkom području, da bi tako gruško brodogradilište moglo nesmetano raditi. Godine 1772. gruški su brodograditelji rado išli u Albaniju,[17] pa im je Malo vijeće zabranilo, da ostavljaju dubrovačko područje, išli oni u inozemstvo radi gradnje brodova ili samo radi popravljanja brodova, jer je nedostatak brodograditelja u Gružu mogao pogodovati češćem zaposlenju brodogradilišta u Korčuli, s narudžbama Dubrovčana za izgradnju, čišćenje ili popravak brodova. I ostale odredbe Senata imale su isti cilj, t. j. sprečavati Dubrovčane, da se služe stranim, u prvom redu, korčulanskim brodogradilištima.

Međutim korčulanska brodogradilišta nalazeći se u blizini Gruža – osobito pak u neposrednoj blizini mjestâ, gdje su Pelješčani sidrili svoje brojne brodove – a raspolažući uvijek vrsnom radnom snagom, stalno su bila opasni takmaci Republičinim brodogradilištima.[19] Odred-

[16] Cons. rog. 3/154 f. 202.

[17] To proizlazi iz sastava odnosnog zaključka Malog vijeća, koji je na posebnom papiriću priložen knjizi zaključaka Malog vijeća (Cons. min. 5/103 f. 154) i nosi istu signaturu. Međutim taj prvi sastav odnosnog zaključka je ispravljen, t. j. ispuštena je Albanija i zaključak je stiliziran, da je zabrana opća za odlazak brodograditelja u inozemstvo, pa je tako preinačen ušao u spomenuti zaključak Malog vijeća.

[18] Objavljena je predstavka lopudskih brodograditelja još iz 16. stoljeća upućena dubrovačkom Senatu o opasnom suparništvu korčulanskih brodograditelja na samom Lopudu i Šipanu. (V. Foretić, Iz povijesti korčulanske brodogradnje, Brodogradnja, Zagreb, III/1952, br. 2, str. 90). Vidi o tome i kod J. Tadića, spom. djelo, str. 7–8.

be spomenutih pravilnika iz godina 1722. i 1730. kočile su – naravno – narudžbe za izgradnju brodova, koje su inače korčulanski brodogradilištima redovito dolazile od dubrovačkih podanika, poglavito od obližnjih Pelješčana. Mi vidimo, da su oni stalne mušterije korčulanskih brodogradilišta, a to se ponavlja i u drugoj polovici 18. stoljeća, kada je Senat prisiljen – usprkos postojećim zabranama i visokim pristojbama za gradnju brodova izvan dubrovačkog područja – da ipak s vremena na vrijeme izdaje dopuštenje svojim podanicima za izgradnju odnosno čišćenje brodova na korčulanskim brodogradilištima. Molitelji za to spominju razne razloge, kao nedostatak radne snage na gruškom brodogradilištu,[19] nedostatak drva i sporost izgradnje na gruškom brodogradilištu,[20] veliku zaposlenost gruškog brodogradilišta,[21] velike troškove, koje bi morali snositi za dovoz broda u Gruž[22] i t. d.

Nije prošlo ni dvadesetak godina od zadnje zabrane o upotrebi stranih brodogradilišta, a Senat godine 1748. ponovo donosi zaključak, da su svi dubrovački brodovi dužni da čišćenje trupa obavljaju na gruškom brodogradilištu.[23] Jasan cilj toga izrijekom je spomenut u odnosnom zaključku Senata. Naime cilj mu je, da bi se pomoglo gruškom brodogradilištu i brodogradevnom obrtu. Za prekršitelje bila je predviđena globa od 50 cekina, koja je išla u korist plaće dubrovačkih vojnika. Ali je istodobno tim zaključkom Ured za pomorstvo bio ovlašten – u slučaju, da je kapetanu bilo nemoguće obaviti čišćenje broda na brodogradilištu u Gružu – da dopusti, da se to drugdje obavi. Kako smo već vidjeli, tom olakšicom su se vrlo rado koristili dubrovački kapetani i tražili dopuštenje, da svoje brodove mogu čistiti odnosno popravljati u Korčuli.

To pitanje gradnje dubrovačkih brodova na tuđim brodogradilištima stalno je mučilo dubrovačku vladu, pa nalazimo, da je i na početku 19. stoljeća, t. j. 18. VIII. 1804. Senat donio zaključak o zabrani gradnje, proširenja ili produljenja dubrovačkih brodova na inozemnim brodogradilištima.[23a] Prema tom vladinom zaključku mogli su dubrovački kapetani na inozemnim brodogradilištima samo očistiti svoje brodove, obložiti ih i popraviti one štete, koje su pretrpjeli zbog neke nezgode u plovidbi. Prekršitelji te zabrane nisu mogli više biti ni kapetani ni patruni na brodovima u plovidbi izvan gulfa, a vlasnike je čekala izvanredno visoka globa od 2000 dukata. O tome je dubrovačka vlada odmah pisala svojim konzulima u Napulju, Malti, Messini i Marsilji, da obavijeste sve dubrovačke kapetane, kad budu pristajali u luke njihova okružja. Konzuli su imali javiti vladi imena kapetana, koje su o tome izvjestili.[23b]

[19] Cons. rog. 3/190 f. 263, Isprave i akti 194. 3359 f. 82.
[20] Isprave i akti 194. 3359 f. 89.
[21] Cons. rog. 3/120 f. 8.
[22] Isprave i akti 195. 3360 f. 95.
[23] Cons. rog. 3/164 f. 62 v.
[23a] Cons. rog. 3/120 g. 1804 f. 78 v.
[23b] Ponente 7/589 f. 127.

U drugoj polovici 18. stoljeća nekoliko je Dubrovčana molilo Senat, da mogu nabaviti brod u inozemstvu.[24] Lako je moguće, da su koď toga u prvom redu mislili na Korčulu, koja je tada za Dubrovnik bila inozemstvo, a osim toga i stalan graditelj njihovih brodova.

U Korčuli je bio izgrađen broď tipa patakio od 115 kara nosivosti nazvan »Vergine gloriosa«, vlasništvo Ivana Lazarovića, a kasnije Petra Lupisa. Kao dubrovački brod redovito je plaćao pristojbu arboratik od 1734. do 1739., kada je bio zaplijenjen od korsara.[25] Prema svojoj nosivosti bio je jedan od većih dubrovačkih brodova u to vrijeme. Našli smo također na vijest, da se za Dubrovčane g. 1756. u Korčuli gradi brod »Santa Anna e San Giuseppe.«[26] Jedna trećina toga broda (t. j. 8 karata) pripadala je dubrovačkim Židovima Abrahamu i Josipu Pardo.[27]

Dubrovačkim patrun Antun Romano g. 1769. putovao je u Korčulu, da tamo opremi kao pulaku brod, koji je na Korčuli dao izgraditi Petar Vladanji iz Skadra.[28] Brod je iz Korčule ďoputovao u Dubrovnik pod jeruzalemskom zastavom,[29] gdje je Vladanji imao zamijeniti posadu drugim pomorcima, kojih je uvijek bilo na lazaretima, pa otputovati za Skadar.

Godine, koje sada dolaze, nisu baš povoljne za dubrovačku brodogradnju, kako ćemo to kasnije vidjeti iz mjera, koje ďonosi dubrovački Senat. Ali izgleda, da su tada korčulanska brodogradilišta ovisila o dubrovačkoj trgovačkoj mornarici, pa kako dubrovačka plovidba proživljava teške dane, te godine nisu povoljne niti za korčulansku brodogradnju. Bar tako proizlazi iz pisma od 27. XI. 1771. dubrovačkog izaslanika Frana Volanti, kojeg je Republika bila poslala na Korčulu radi uređenja spora, koji je bio izbio zbog pokolja nekih Račišćana od strane Lastovčana, podanika Dubrovačke Republike, jer su nedozvoljeno sjekli šumu na Lastovu. Između ostalog on tu piše Republici: »... non amazzandosi a Corzola se non tre capre al giorno, perchè cessata la nostra Navigazione, anche il Squero di Corzola è otioso«.[30]

[24] Isprave i akti 193. 3358 f. 43. 58, 82, 240 i 195. 3360 f. 95.

[25] Arb. 56–3/6 f. 81 i 86.

[26] Isprave i akti 141. 1380 f. 3.

[27] Značajan je udio dubrovačkih Židova u pomorstvu starog Dubrovnika. Oni su bili suvlasnici brodova, davaoci pomorskih zajmova, zakupnici brodske pristojbe arboratik, družinari dubrovačkih pomorskih osiguravajućih društava i t. d. O svemu tome ima vrlo mnogo podataka u dubrovačkom Državnom arhivu, koji još nikako nisu obrađeni.

[28] Isprave i akti 136. 3175/I f. Kako vidimo, u to su doba između ostalih i Albanci gradili brodove na Korčuli.

[29] Tom zastavom mnogo su se tada služili turski podanici. Na početku 19. st. za vrijeme francuske zapreme Dubrovnika služili su se njome i dubrovački brodovi. Da bi izbjegli francuskim zapljenama, dubrovački su kapetani tada nabavljali tu zastavu na Malti od tamošnjeg konzula. (Acta gall. F. VII–104–1689 g. 1809.) U 17. st. mnogi su dubrovački kapetani tu zastavu, koja je imala pet crvenih križeva na bijelom polju, skupa s patentom dobili od Franjevačkog samostana u Jeruzalemu. (L' Epidauritano, Dubrovnik 1910, str. 77–99.)

[30] Isprave i akti 163. 3210 f. 141.

Dakle korčulanska su brodogradilišta nezaposlena zbog slabog zaposlenja dubrovačke mornarice, odnosno to znači, da je dubrovačka mornarica ranije dobro zaposlivala korčulanska brodogradilišta. Po tom istom Volantiju korčulanski bi »škarani (brodograditelji)« bili gladni, valjda zbog nezaposlenosti na brodogradilištima, a ta njihova nezaposlenost opet je posljedica tadašnjih loših prilika u plovidbi, te bi – kaže Volanti – bili sposobni da ukradu pače silom oduzmu novac, a da ne ubiju čovjeka. Zato on moli dubrovačku vladu, da mu pošalje na Korčulu jednog njegova seljaka iz Postranje (Lapačina), da ga čuva od korčulanskih brodograditelja i od Bokelja, kojih su pune tamošnje vode.[31]

Grad Korčula i njegova obližnja uvala, zvana Luka, zaštićena od svih vjetrova, vrlo su pogodni za boravak brodova. U Luci su rado boravili i u to vrijeme dubrovački brodovi, kojih su vlasnici bili Pelješčani, jer nemajući sigurnih sidrišta na svojoj strani Pelješca služili su se tom zgodnom uvalom na Korčuli, koja im je između ostalog bila pogodna zato, što je u njihovoj neposrednoj blizini. Tu se godine 1771., – koja zbog rusko–turskog rata, koji se vodio i u morima Sredozemlja nije bila baš povoljna za dubrovačku trgovačku mornaricu – nalazilo usidreno oko desetak dubrovačkih brodova. Između tih je bio tu i brod kapetana Antuna Kerše Pelješčanina. Ne nalazimo u knjigama dubrovačkog Državnog arhiva prepisanu, a niti u izvorniku sačuvanu – kako je to jedna od tih dviju mogućnosti gotovo redoviti slučaj – molbu kapetana Kerše, koju mu Senat odbija na koncu ožujka 1772.[32] Ali za njezin sadržaj saznajemo iz dopisivanja, koje vodi spomenuti dubrovački izaslanik u Korčuli Volanti s Dubrovačkom Republikom.[33] Keršin brod se bio dobro oštetio – sigurno negdje u blizini Korčule – te su mu ga Korčulani spasili i privremeno osposobili, a on je korčulanskim brodograditeljima obećao, da će im povjeriti popravak svog broda. Stoga Kerša moli dubrovački Senat, da mu dopusti popraviti brod u Korčuli. Antun Kerša je jedan od brojnih uglednih i vještih dubrovačkih kapetana, kojima su povjeravane razne misije u državnim poslovima Dubrovačke Republike. Tako je u to vrijeme najprije njemu bilo povjereno uređenje spomenutog spora s mletačkim vlastima u Korčuli zbog pokolja Račišćana. Kasnije mu je taj nalog povučen i u Korčulu poslan Franjo Volanti. Senat se protivio Keršinoj molbi i nikako da dade potrebno dopuštenje s obzirom na postojeću zabranu popravljanja brodova izvan područja Dubrovačke Republike. Zbog toga Senat ponajprije zaključuje, da se pošalju dva gruška brodograditelja, koji će pregledati Keršin brod u uvali Luci na Korčuli i o njegovu stanju izvijestiti Senat.[34] Zatim naređuje kapetanu Kerši, da pod prijetnjom veoma osjetljive globe od 500 cekina mora odmah dovesti brod u Gruž, ako brodograditelji utvrde, da je brod sposoban poduzeti to

[31] Isprave i akti 163. 3210 f. 151.
[32] Cons. rog. 3/181 f. 172.
[33] Isprave i akti 163. 3210 f. 159.
[34] Cons. rog. 3/181 f. 172.

putovanje.[35] Korčulanski su se prote tužili svome kontu, što se zahtijeva, da se Keršin brod popravi u Gružu, jer im se time diže zaposlenje na brodu, koji su oni spasili. Konte je o svemu tome obavijestio Volantija nadodavši, da su Dubrovčani slobodni povući Keršin brod u Gruž radi popravka, ali ako to učine, onda treba da dignu i sve ostale svoje brodove iz Luke. Osim toga je Volanti saznao, da je konte zaprijetio, da će od Dubrovčana na sve te brodove naplatiti arboratik.[36] Konte je kasnije povukao tu prijetnju uvidjevši, da bi to bilo vrlo nezgodno za odnose Korčule s Pelješcem. A ima arhivskih podataka i iz toga vremena, da su Pelješčani i tada imali jake privredne i društvene veze s gradom Korčulom. Korčulanski brodograditelji nisu se protivili, da bi gruški brodograditelji došli u Korčulu, ali su zahtijevali da tu poprave brod, nadajući se, da će se tako ipak bar neki od njih kod toga zaposliti.[37] Ne znamo, kako je svršio taj slučaj s Keršinim brodom, ali svakako vidimo upornost dubrovačkog Senata da štiti probitke domaćeg brodogradilišta u Gružu te ne popušta od donesene zabrane gradnje i popravka dubrovačkih brodova na stranim brodogradilištima, ni kad su u pitanju tako ugledni Pelješčani i njihovi brodovi usidreni u Luci na Korčuli pred samim korčulanskim brodogradilištima. Senat 11. IV. 1772. pače naređuje Malom vijeću, da prisili kapetana Antuna Keršu, da ostane u Gradu, a da preko svog brata na Pelješcu sredi sva razmimoilaženja s korčulanskim kontom i korčulanskim brodograditeljima.[38]

Dubrovački je Senat[39] i u srpnju iste godine sa 16 glasova protiv 7 odbio molbu[40] kapetana Frana Kovačevića za popravak njegova broda na korčulanskom brodogradilištu. Taj Pelješčanin je htio urediti svoj brod, t. j. spaliti ga ognjem, da bi što manje patio, dok se ponovno ne poboljšaju prilike u plovidbi. Popravak bi ga u Korčuli zapadao 4 cekina za građu i 2 cekina za rad brodograditeljâ, pa uporno traži, da mu se usprkos postojećim propisima izda dopuštenje za popravak broda u Korčuli. Da bi potkrijepio svoju molbu, iznosi, da bi morao potrošiti 50 cekina, ako bi bio primoran, da uputi brod na gruško brodogradilište. Kapetan Kovačević je bio pripravan, ukoliko Senat nađe za potrebno, da plati gruškim brodograditeljima spomenuta dva cekina, ili pak – predlaže – sigurno poučen Senatovim zaključkom kod Keršina slučaja – da gruški brodograditelji dođu u Korčulu, da bi tamo obavili popravak njegova broda.

Ta dva iznijeta slučaja vrlo su značajna za odnose, koji su u drugoj polovici 18. stoljeća postojali između Dubrovnika i Korčule u vezi s brodogradnjom.

[35] Cons. rog. 3/181 f. 188 v.

[36] O arboratiku u Dubrovniku vidi V. Ivančević, Brodske pristojbe u starom Dubrovniku, Anali Hist. inst., IV, Dubrovnik 1955.

[37] Isprave i akti 163. 3210 f. 159 i 160.

[38] Cons. rog. 3/181 f. 188 v. – 189.

[39] Cons. rog. 3/182 f. 15.

[40] Isprave i akti 191. 3356 f. 86.

Iduće godine 1773., da bi pomogla svojoj brodogradnji, dubrovačka je vlada donijela dva važna zaključka. Gruškim se brodograditeljima tada obraćaju za izgradnju brodova mnogi Bokelji i drugi stranci. Međutim, budući da je postojala zabrana, da gruški brodograditelji grade brodove za strance, to se oni obraćaju Senatu s molbom,[41] da im pomogne u teškom stanju, u kojem se nalaze. Prema tvrđenju brodograditeljâ njihove su obitelji potrebne komada kruha, koji im oni ne mogu dati. Ukoliko im vlada ne pomogne, umrijet će od gladi. Na to je Senat dopustio, da gruški brodograditelji uz nadzor Malog vijeća privremeno mogu strancima graditi brodove, koji su veći od 45 stopa na kobilici. Osim toga je gruškim brodograditeljima dodijeljen zajam od 800 cekina za gradnju brodova uz jamstvo, koje odobri Senat s tri četvrtine glasova. Zajam su imali vratiti u roku od dvije godine ili prije, ukoliko prodadu odnosni brod. Zanimljivo je, da je spomenuti vladin zaključak određivao, da kod te izgradnje ne mogu raditi stranci, već samo domaći brodograditelji,[42] što se opet po svoj prilici odnosilo na korčulanske brodograditelje.

Sve to pokazuje, da tada gruško brodogradilište ima jakog takmaca, koji mu stalno smeta, pa vlada između ostalog izrijekom zabranjuje rad stranim brodograditeljima na svom brodogradilištu u Gružu. Taj takmac nije nitko drugi nego obližnja Korčula sa svojim vrsnim brodograditeljima. Stoga je dubrovačka vlada svoje brodogradilište u Gružu morala zaštićivati raznim mjerama, koje smo naprijed spomenuli. Gledajući danas iz vremenske udaljenosti na sve te mjere, koje je u 18. stoljeću poduzimala dubrovačka vlada, da bi zaštitila svoju brodogradnju, nalazimo, da su bile opravdane i potrebne. Kod onako razvijene trgovačke mornarice vlada se morala brinuti, da brodogradnju – taj važni sastavni dio svoje pomorske privrede – ima stalno i čvrsto u svojim rukama.

O izgradnji brodova na korčulanskim brodogradilištima za Dubrovčane nalazimo vijesti i iz godinâ 1760.,[43] 1762.,[44] 1777.,[45] 1786.,[46] 1788.[47] i 1789.[48] Tu se radi o bracerama, trabakulima i pelizima sagrađenim za Pelješčane, među kojima nalazimo i Nikolu Bjelovučića iz Janjine.[49] Nažalost u svim tim vijestima izostavljena su imena korčulanskih brodograditelja.

[41] Isprave i akti 191. 335 f. 106.
[42] Cons. rog. 3/182 f. 95 v – 96 v.
[43] Cons. rog. 3/171 f. 181 v.
[44] Cons. rog. 3/173 f. 214.
[45] Pom. 56–12/2 f. 221.
[46] Isprave i akti 76–138/3177-II f. 429.
[47] Isprave i akti 76–138/3177/II f. 447 i 448.
[48] Isprave i akti 76–138/3177/II f. 461 i 462.
[49] Obitelj Bjelovučić iz Janjine poznata je pomorska obitelj, koja je u 18. i 19. stoljeću imala više brodova na jedra. Opširnije o pomorstvu te obitelji u zborniku Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952, članak N. Z. Bjelovučić, Pomorska tradicija obitelji Bjelovučić, str. 251–254.

Na koncu godine 1786. gruški brodograditelji ponovno proživljuju velike teškoće. To jasno izbija iz njihove molbe, koju su 31. XII. 1786. uputili Malom vijeću, pa je Senat prisiljen, da za nekoliko godina odloži ubiranje visoke pristojbe[49a] za izgradnju brodova na gruškom brodogradilištu, da bi tako olakšao tadašnje poteškoće gruških brodograditelja.[50] Ipak, kako se vidi iz naprijed iznesenog, i tada dubrovački podanici grade brodove u Korčuli.

Senat je i godine 1793. dopustio Dubrovčanima, da mogu graditi brodove na korčulanskim brodogradilištima.[51]

Zanimljivu vijest imademo iz g. 1795., kada Malo vijeće zaključuje,[52] da Tajništvo može dati ekspedicije[53] kapetanu Pavlu Olivijeriju, unatoč tome, što se njegov brod nalazi u Korčuli. To je još trebalo da odobre Ured za plovidbu i Senat te da odrede odnosnu pristojbu. Admiral je imao procijeniti veličinu tog broda na uobičajen način. To dopuštenje nije isključivalo plaćanje javnih dažbina, koje su kapetanu mogle biti određene od bilo kojeg javnog ureda. I ta vijest pokazuje, da dubrovačka vlada nije u mogućnosti, da se strogo drži svojih zaključaka pred potrebama svojih podanika u vezi s korčulanskim brodogradilištima. Razni uvjeti postavljeni kapetanu, kojima je popraćeno spomenuto dopuštenje Malog vijeća, niukoliko ne mijenja značaj tog slučaja. Nismo mogli pronaći razlog, zbog kojeg se taj brod nalazio u Korčuli, ali s obzirom da njegov kapetan traži ekspedicije od dubrovačkih vlasti i da se tek imala odrediti veličina broda, sigurno se tu radilo o novosagrađenom brodu na korčulanskim brodogradilištima za dubrovačkog podanika.

Za tu istu godinu 1795. nalazimo, da Bokelj Aleksandar Lombardić gradi u Korčuli brod. Naručene konope, za koje je već bio dao kaparu, imao mu je dobaviti Sabato Terni, pa kako je u zakašnjenju, to mu Lombardić protestira prouzrokovanu štetu.[54]

Bilo je slučajeva, da su Dubrovčani, a između njih i sami gruški brodograditelji – ti posljednji pače za brodove, koje su sami gradili na svojim brodogradilištima u Gružu[55] – naručivali na koncu 18. stoljeća u Korčuli potrebne im čamce. To je dokaz njihove vrsne izrade, što ističe i Franz Petter g. 1857. u svom djelu »Dalmatien . . .«, tako da

[49a] Prema memoaru posljednjeg tajnika Dubrovačke Republike Bara Bettere, koji je g. 1815. napisao za austrijskog generala Teodora Milutinovića, pristojba za gradnju brodova (l'impot ordinaire sur la construction des batiments) iznosila je posljednjih godina 9.210 turskih pjastara. (B. Krizman, Memoire Bara Bettere . . ., Anali Hist. inst., Dubrovnik 1952, str. 432).

[50] Cons. rog. 3/194 f. 208. Vidi o tome V. Ivančević, O brodogradnji u Dubrovniku potkraj Republike, Anali Hist. inst.. III, Dubrovnik 1954, str. 568.

[51] Cons. rog. 3/200 f. 8 i 76.

[52] Cons. min. 5/111 f. 50.

[53] Pod ekspedicijama se razumijevalo pribavljanje od vlasti svih potrebnih isprava, da brod može poduzeti putovanje. Tu je u prvom redu bio zdravstveni list, zatim ferman, pa popis momčadi, pravilnik za plovidbu i t. d.

[54] Div. de foris 34/219 f. 80 v.

[55] Div. de foris 34/223 f. 265 v.

se i parobrodarsko društvo Austrijski Lloyd najvećim dijelom opskrbljuje korčulanskim čamcima.[56] Dobar glas o tome korčulanska su brodogradilišta zadržala sve do naših dana, tako da Korčula i danas dobavlja čamce mnogim mjestima na našoj obali, između tih i obližnjem Dubrovniku.

Korčulanska su se brodogradilišta opskrbljivala drvom u prvom redu sa samog otoka Korčule, koji je od davnine poznat zbog svog šumskog bogatstva. Tu raste pretežno bor, koji daje vrlo dobro drvo za gradnju brodova, a ima i česvine.[56a] Iz borova drva pravila se na otoku Korčuli i paklina (pegula), potrebna pri gradnji brodova. Međutim su postojale stalne tužbe Dubrovčana na mletačke podanike zbog sječe drva na njihovu području. Iz obližnjih krajeva, koji su tada pripadali Mlecima, često su se zalijetali njihovi podanici u Dubrovačku Republiku te su sjekli drvo u Moluntu, na Pelješcu i na otocima Koločepu, Jakljanu, Mljetu, Sušcu, a naprijed smo već spomenuli pokolj Račišćana na Lastovu zbog sječe drva. Najvećim dijelom im je drvo trebalo za gorivo, ali je bilo slučajeva, da su sjekli i drvo pogodno za gradnju brodova te ga prodavali korčulanskom brodogradilištu.[57]

Na koncu 18. stoljeća prestaje višestoljetna mletačka vladavina nad Korčulom i dolazi prva austrijska vladavina, koja nije bila dugog vijeka (1797–1806), jer je već u svom početku bila prekinuta Napoleonovom zapremom Dalmacije. Napoleon je zaposjeo, a malo zatim i ukinuo, Dubrovačku Republiku, koja je – kako smo vidjeli – dotada bila dobra mušterija korčulanskih brodogradilišta. Stoga to nemirno ratno doba, koje je u petnaest godina nad Korčulom izmijenilo mletačku, austrijsku, francusku, rusku i englesku, pa opet austrijsku vlast, nije moglo biti povoljno ni za korčulansku brodogradnju. Opadanje djelatnosti na korčulanskim brodogradilištima u to doba jasno proizlazi iz već objavljenih i proučenih podataka iz spomenutog spomenspisa Banke sv. Josipa.

Iz jedne osude dubrovačkih sudaca u parnici Miha Bregada i Nikole Kralja iz g. 1801. o sporu poradi broda, koji je građen na korčulanskom brodogradilištu, saznajemo za kovača Vinka Miha Depolo iz Korčule, koji je imao izraditi željezne predmete za taj brod.[58] Kovači dobavljaju

[56] F. Petter u svojem djelu »Dalmatien in seinen verschiedenen Beziehungen.« II, Gotha 1857, str. 232, kaže: Die Curzolaner Schiffszimmerleute geniesen wegen ihrer Geschicklichkeit in der Konstruktion kleiner Seeschiffe eines Rufes. Die kleinen Barken der Dampfschifffahrt des österreich. Lloyd wurden grösstentheils in Curzola angefertigt und zeichnen sich durch Solidität und Nettigkeit aus.«

[56a] Za česvinu dr. Ivo Rubić (Naši otoci na Jadranu. Split, 1953, str. 129) kaže, da je sjajno rasla na Korčuli te kao što je Feničanima cedar bio jedan od osnova za brodogradnju, tako je česvina Korčulanima. Međutim danas daleko važniju ulogu u korčulanskoj brodogradnji obavlja borovo drvo s otoka Korčule od njegove česvine, a to s jednostavnog razloga, što je danas na otoku Korčuli česvina dobro prorijedena te je ostalo još samo veće ili manje grmlje.

[57] Ponente 27.6/64 f. 53.

[58] Div. de foris 34–227 f. 116 v.

brodogradnji potrebne željezne predmete, pa je razumljivo, da je taj obrt uz tako razvijenu brodogradnju morao stalno postojati i na Korčuli.

Zbog tako cvatuće brodogradnje izrađivala su se u Korčuli i vesla, osobito za čamce, koji su predstavljali pretežiti dio njezine proizvodnje. Iz jednog brodskog manifesta peliga austrijske zastave »Madonna del rosario« patruna Ivana Mokovića vidimo, da su se g. 1801. iz Korčule izvozila vesla za Rijeku (Senjsku)[59]

Godine 1808. bio je na Korčuli sagrađen pelig, vlasnosti Antuna Vekarića. Kad je prevozio teret iz Bisceglie za Dubrovnik, gdje su se nalazili Francuzi, bio je zarobljen od njihovog neprijatelja Engleza i odveden na Maltu.[60]

U pregledanim knjigama i spisima dubrovačkog Državnog arhiva naišli smo, da se spominju u razdoblju, koje ovdje obrađujemo, ovi korčulanski brodograditelji:

Godine 1702. u uvali Vrbovici kraj grada Korčule pretrpio je brodolom dubrovački patakjo »S. Annunziata e S. Nicolò«, kojim je zapovijedao Kristofor Fisković. Procjena štete bila je dva puta obavljena od raznih vještaka. Kod obje procjene bili su zvani i brodograditelji, ali su nam se njihova imena sačuvala samo kod druge procjene. Tako saznajemo za imena dvaju korčulanskih brodograditelja iz početka 18. stoljeća, i to za Marina Čebra i Ivana Milankovića, koji su trup spomenutog broda procijenili na 40 reala.[61]

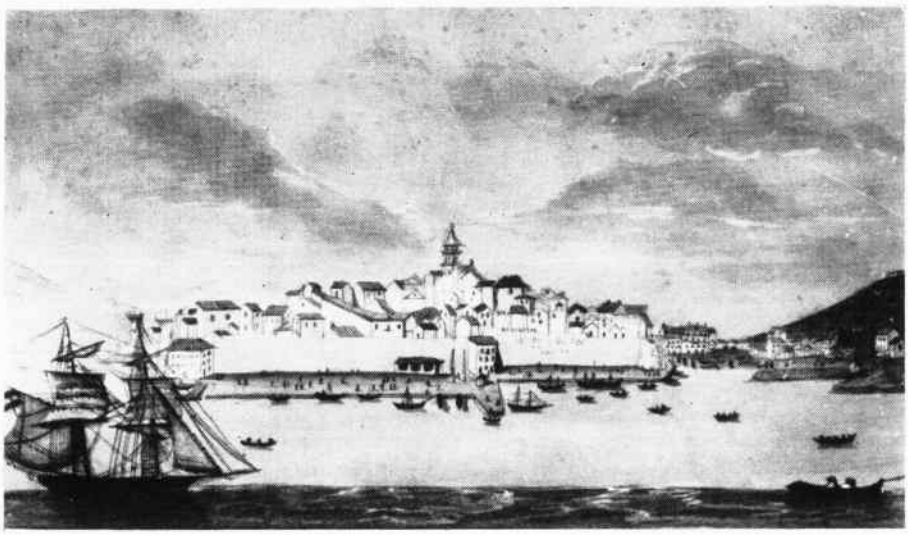
S korčulanskim brodograditeljem Marinom Ambrosiom g. 1727. tri Dubrovčanina: Ivan Miletić, Marin Polonić i patrun Ivan Bratić bili su za zajednički račun zaključili izgradnju jedne feluke. Sam trup broda sposoban za plovidbu bio je pogođen uz cijenu od 255 reala dalmatinske vrijednosti i k tome uobičajenu daću.[62]

Petar Trojani(s) spominje se oko g. 1790. kao korčulanski brodograditelj dubrovačkog peliga »Madonna del Carmine e S. Ignazio«, patruna Đura Boškovića.[63]

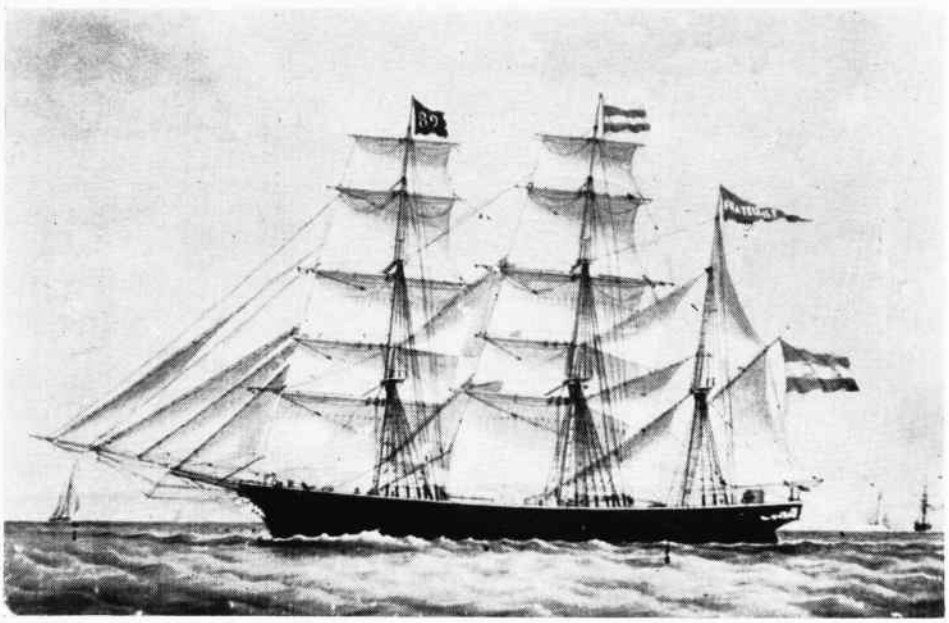
Od Vinka Dobrošića, korčulanskog brodograditelja, g. 1791. kupio je patrun Jerić mali pelig, koji se tada nalazio usidren u dubrovačkoj luci.[64]

Brodograditelj Marko Boer g. 1793. izjavljuje, da je potpuno podmiren za brod, koji je na brodogradilištu u Korčuli sagradio za kapetana Ivana Kojakovića.[65]

[59] Div. de foris 34–338 f. 15 v.
[60] Acta gall. F. VII 119 N° 1916.
[61] Div. de foris 34/134 f. 24 v.
[62] Div. de foris 34/149 f. 40.
[63] Fedi et Att. 86/11 f. 144.
[64] Isprave i akti 76–138/3177/II f. 478.
[65] Div. de foris 34–216 f. 3.



L. Vitteleschi: Korčula g. 1827. Zapadna strana s brodogradilištima (na slici desno)



Bark »Fratelli F.« vl. braća Fabris iz Vrnika. Sagraden u Korčuli g. 1875.

Antun Boski, brodograditelj iz Korčule, obavio je g. 1793. u Zatonu kod Dubrovnika razne popravke na kekiji »Le due grazie« kapetana Kristofora Moretti iz Mletaka.[66]

Vinko Trojani(s) spominje se g. 1795. kao brodograditelj iz Korčule, kojem Grgur Musić iz Hercegonovog po patrunu peliga Ivanu Randiću, koji je iz Brača, šalje razno drvo potrebno za gradnju broda.[67] Taj isti brodograditelj sagradio je g. 1801. za braću Nikolu, Luku i Antuna Bjelovučića iz Janjine pelig sa četverouglastom krmom, dužine po kobilici 40, širine 19, a visine 6 stopa[68] i g. 1804. za Frana Bratovića pok. Marka iz Janjine opet pelig sa četverouglastom krmom, koji je bio dug po kobilici 31, širok $13^1/_2$, a visok $5^1/_2$ stopa.[69] Osim toga je Vinko Trojani(s) g. 1806. za Antuna Frana Lovrinovića iz Pelješca sagradio pelig »S. Antonino di Padova«. Brod je bio dug po kolibici 32, širok 14, a visok 7 stopa.[70]

Antun Sladojević pok. Đura, brodograditelj iz Korčule, sagradio je g. 1795. braceru »La providenza« za Antuna Garmaza. Bracera je bila duga 28, široka $9^1/_2$ i visoka $4^1/_2$ stope.[71]

Korčulanski brodograditelj Dmitar Mirošević (Paladin) gradio je g. 1796. za kapetana Pavla Pervana pok. Antuna iz Dubrovnika brod »Anime del purgatorio e Madonna Annunziata«.[72] Kod te gradnje pomagao mu je korčulanski brodograditelj Nikola Pomelić.[73]

Za Josipa Lovričevića (Pelava) pronašli smo zabilježena tri ugovora o gradnji brodova, koje je on sagradio na brodogradilištu u Korčuli. Sva tri ugovora su iz g. 1796., dva se odnose na broďove tipa brik, a jedan na tip nava. Prvi je sklopio s kapetanom Nikolom Andričevićem, drugi s kapetanom Petrom Milašinom, a treći s kapetanom Matom Ant. Kovačevićem. Ugovori su vrlo zanimljivi, jer sadržavaju sve potankosti o mjerama broda, načinu gradnje, uvjetima plaćanja, rokova dobave i o ostalom. Brodovi su bili dugi po kobilici od 45 do 50 stopa, široki $19^1/_2$ i visoki $7^1/_2$ stopa.[74]

[66] Div. de foris 34–216 f. 247 v. Tu imamo zanimljiv slučaj, da korčulanski brodograditelj popravlja brod na području Dubrovačke Republike. Moguće da to nije smetalo Dubrovčanima, jer se radilo o mletačkom brodu.

[67] Div. de foris 34–217 f. 275.

[68] Div. de foris 34–228 f. 221.

[69] Isprave i akti 152. 3191 f. 128.

[70] Div. de foris 34–237 f. 146. O istoimenom brodu imademo ove podatke: da mu je patrun Antun Lovrijenović, da je te iste godine sagrađen u Korčuli i da je pretrpio brodolom. (Isprave i akti 21.606 f. 41). Vjerujemo, da se tu radi o istom brodu, iako se tip broda i njegove mjere nešto razlikuju.

[71] Div. de foris 34–237 f. 66 v.

[72] Div. de foris 34–220 f. 150.

[73] Div. de foris 34–220 f. 53.

[74] Pom. 56.8/2 f. 207–211 i 223–227. Od spomenuta tri ugovora najopširniji je onaj sklopljen s kapetanom Matom Ant. Kovačevićem. Nešto opširniji je trebao biti već stoga što se kod Kovačevića radi o brodu tipa nava. S obzirom na brojne i zanimljive podatke, koje pružaju ti ugovori, trebalo bi ih svakako proučiti s njihove tehničke strane, jer bi se tako dobila slika o stupnju na kojem se u to doba nalazila korčulanska brodogradnja. Iz nekih podataka proizlazi, da je već tada za izvjesne stvari na brodu do korčulanske brodogradnje bio dopro engleski utjecaj i

Nikola Antuna Depolo, korčulanski brodograditelj, obvezao se g. 1799., da će Matu Nikoli Sorgo izgraditi kaić.[75]

Jeronim Ćurković, brodograditelj, sagradio je g. 1799. u Korčuli braceru »Madonna del rosario«.[76]

Brodograditelj Nikola Filipa Kačić sagradio je g. 1801. na korčulanskom brodogradilištu patrunu Stjepanu Franasoviću gondolet s dva jarbola.[77]

Iz g. 1803. imamo ove podatke o korčulanskim brodograditeljima. Bracera Ivana Milovanovića iz Trstenka, koju je kupio od Ivana Hajdića iz Mljeta, bila je građena u Korčuli. Dok se gradila u Korčuli, na njoj je radio Ivan Krtica.[78] U Korčuli je bila građena u to doba i brodica kapetana Ivana Medini, koju je kupio od Nikole Paladina. Njezina nosivost je bila oko 250 venecijanskih stara. Tom brodicom je došao u Dubrovnik Frano Kordić, koji je sagradio gotovo polovicu tog broda.[79]

Dubrovačka Republika češće popisuje strance, koji žive na njezinom području. Zanimljiv je takav popis stranaca u Gružu, koji je obavljen 21. V. 1804. Iz njega saznajemo, da su tada više godina živili u Gružu korčulanski brodograditelj (proto) Stjepan Depolo i meštar Antun Boski, oba tu oženjena. Dalje su taĎa živili u Gružu ovi korčulanski brodograditelji (meštri); Ivan Murat i Vinko Zofron, koji su zaposleni kod gruškog prota Šutića; Frano Moschetto sa sinom, oba na radu kod prota Pilato; Dinko Depolo, koji radi kod prota Vlašića; Frano Haranbaša sa sinom, oba na radu kod prota Radića; Frano Kira i Petar Pločica, oba na radu kod prota Vilenika.[79a] Te godine 1804. Korčula se nalazi pod austrijskom dominacijom, pa je moguće, da su se ti korčulanski broĎograditelji iselili iz Korčule u Dubrovačku Republiku zbog nepovoljnih prilika, koje su vladale u korčulanskoj brodogradnji pod prvom austrijskom okupacijom. Ali kako vidimo, neki od tih brodograditelja žive već duže vrijeme u Gružu, pa je moguće, da su se iselili u Dubrovačku Republiku i prije dolaska Austrije na Korčulu, što je bilo g. 1797. kad je pala Mletačka Republika. Po svemu ovome izgleda, da zadnjih godina svog života Dubrovačka Republika nije više branila zaposlenje tuĎih broĎograditelja na svojem području, osobito na svojem brodogradilištu u Gružu, onom strogošću kao ranije.

Marko Palikuća, kao opunomoćenik korčulanskog brodograditelja Vinka Bonvarda, 25. VII. 1807. izdaje račun kapetanu Petru Đivoviću za čamac dug 23 noge i za troškove dovoza tog čamca u Dubrovnik.[80]

– što je mnogo važnije – da je u korčulanskoj brodogradnji bilo njezinih vlastitih osebujnosti. Naime, u jednom ugovoru stoji »molinello a uso inglese«, a u drugom »le due cojade a uso corzollano«.

[75] Div. de foris 34–224 f. 10.
[76] Div. not. 26–146 f. 62 v.
[77] Div. de foris 34–227 f. 223 v.
[78] Pom. 56.8/3 f. 24 v.
[79] Pom. 56.8/2 f. 209–210 i 223.
[79a] Isprave i akti 3191 f. 127.
[80] Pom. 56.8/4 f. 412 v.

Isti taj brodograditelj bio je g. 1807. suvlasnik dubrovačkog brigantina »La società fedele«, što je vrlo značajno.[81] Naime, da Korčulani sudjeluju kao suvlasnici u dubrovačkim brodovima, jer – kako je poznato – dubrovačka je vlada na to budno pazila te je branila, da stranci imadu udjelâ (karata) u njihovim brodovima.[82] Međutim možemo sa sigurnošću tvrditi, da to nije bio osamljeni slučaj u korčulansko-dubrovačkim odnosima. Svakako u 16. stoljeću imamo obratnih slučajeva, t. j. da su mnogi Dubrovčani imali udjelâ (karatâ) u brodovima Korčulana, što mletačkoj vladi isto tako nije bilo po volji, pa je o tome raspravljala i donijela razne zaključke.[83]

Marin Paunović, korčulanski brodograditelj, dana 25. IX. 1808. bio je zaključio s francuskim zapovjedništvom u Dubrovniku gradnju dviju brodica (dugih 30 stopa, širokih 8,10 i visokih 3,60 stopa), koje su imale služiti za pomični most (traget) u Rijeci Dubrovačkoj.[84] Prema odnosnom ugovoru Paunović je mogao posjeći na otoku Korčuli potrebno drvo i prisiliti petoricu meštara drvodjelja, da mu kod toga pomažu. Bio je predviđen ukupni trošak za obje brodice od 9000 francuski franaka. Francuski poddelegat u Korčuli trebao je da mu u svemu bude pri ruci kod izvršenja tog ugovora. Također nalazimo, da se Marin Paunović u svibnju g. 1796. bio obvezao, da će do konca mjeseca studenoga te godine sagraditi za kapetana Marina Trombu čamac dug 22 venecijanske stope, opskrbljen sa svim potrebnim. Čamac je bio određen za brod spomenutog kapetana. Po svoj prilici ovdje se radi o istoj osobi te bi i taj Paunović bio korčulanski brodograditelj.[85]

Brodograditelj Stjepan Denčić sagradio je u Korčuli g. 1809. brod »L'anima di purgatorio« za patruna Marina Ostojića iz Lastova.[86] Iste te godine spominje se Vinko Bodulić kao brodograditelj, koji je sa svojom družinom na brodogradilištu u Korčuli sagradio za nekoliko Pelješčana brod »S. Antonio«.[87]

U 18. i na početku 19. stoljeća mnogi su Korčulani bili zaposleni na brodovima Dubrovačke Republike. U manjem broju bili su ukrcani kao mornari, vođe palube, čuvari, piloti, peote i t. d., dok je najviše Korčulana bilo ukrcano kao brodski drvodjelje (maestro calafato). Korčulani, kao mletački podanici, predstavljali su strance za Dubrovčane, a za ukrcaj stranaca na dubrovačkim brodovima postojali su posebni propisi. Poznati dubrovački Pravilnik za plovidbu[88] sadržavao

[81] Div. de foris 34–341 f. 179 v.

[82] Poglavlje IV Pravilnika za plovidbu (izdanje g. 1794. str. 4), koje je bilo doneseno zaključkom Senata od 15. VI. 1745., propisivalo je, da Dubrovčani ne mogu svoj udio u brodu prodati na bilo koji način strancima, jer su stranci – kako stoji u spomenutom zaključku – biti isključeni blagodati dubrovačke plovidbe.

[83] V. Foretić, spom. djelo, 1952, br. 1, str. 35.

[84] Acta gall. 1809 F. I. 145 N° 1003.

[85] Div. de foris 34/219 f. 261.

[86] Pom. 56.8/5 f. 38.

[87] Div. de foris 34/245 f. 76.

[88] Vidi o tome V. Brajković, Dubrovački edikt za plovidbu 1794., u zborniku Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952, str. 395–404.

je više vladinih zaključaka, koji su načelno propisivali, da čitava posada broda mora biti sastavljena od dubrovačkih poďanika. Ipak je spomenuti Pravilnik – uz neke druge strance na brodu – dopuštao da i brodski drvodjelje mogu biti stranci,[89] što je Korčulanima dobro dolazilo te su se oni time obilno koristili. Naime iako područje Dubrovačke Republike nije oskudijevalo u brodskim drvodjeljama i ono je (da spomenemo samo glavnija mjesta kao Gruž, Cavtat, Lopud) davalo najveći broj brodskih drvodjelja dubrovačkim brodovima, ipak je Korčula, kao grad u kojem je brodogradnja veoma razvijena, stalno i u znatnom broju opskrbljivala brodskim drvodjeljama brodove dubrovačke trgovačke mornarice. Najviše je korčulanskih kalafata bilo ukrcano šezdesetih godina 18. stoljeća. Pri koncu 18. stoljeća gotovo sasma iščezavaju korčulanski kalafati s dubrovačkih brodova, a na početku 19. stoljeća Korčulane sretamo ukrcane samo kao obične mornare.[90]

Na dubrovačkim je brodovima bilo ukrcano pomoraca iz gotovo svih naših krajeva od Trsta do Boke Kotorske, a između njih dosta brodskih drvodjelja. Također su i stranci, iako u ograničenom broju, ipak sačinjavali posadu na ďubrovačkim brodovima. To se dešavalo kad bi u stranim lukama bilo upražnjeno neko radno mjesto na brodu, pa bi se u nedostatku domaćih mornara popunjavalo strancima. Ti su bili većinom mornari i samo je pokoji stranac obavljao neku drugu službu na dubrovačkim brodovima, jer kako smo već vidjeli, vladini su propisi sprečavali prekobrojnu jakost stranaca na dubrovačkim brodovima. Naprotiv dosta je stranaca bilo ukrcano kao brodski drvodjelje i to poglavito iz Venecije, a zatim iz Genove, Livorna, Malte i drugih mjesta. Ali su ti strani kalafati ipak brojem mnogo zaostajali za kalafatima iz Dubrovnika i Korčule.

Kad se raspoloživa građa prouči te se usporedi udjel korčulanskih brodskih drvodjelja na dubrovačkim brodovima prema udjelu domaćih, t. j. dubrovačkih kalafata, pa prema onim iz drugih naših krajeva i prema strancima, uvjereni smo, da će korčulanski kalafati zauzeti zavidno mjesto. Ipak, da bismo imali neku sliku tih korčulanskih kalafata ukrcanih na dubrovačkim brodovima, koji neosporno zasijecaju u povijest korčulanske brodogradnje, jer su to – raniji ili kasniji – njezini stvarni brodograditelji, iznijet ćemo za vremensko razdoblje, koje ovdje obrađujemo, njihova prezimena popraćena godinom, kad su zapisana u dubrovačkim knjigama (»Ruoli«).[91] Evo prezimena tih korčulanskih kalafata:

[89] V. Ivančević, Posada na brodovima starog Dubrovnika, Naše more, IV/1957, br. 2, str. 111–112.

[90] U knjigama »Ruoli« (Serija 56/9), gdje su popisane posade dubrovačkih brodova, za ukrcane Korčulane kao mjesto podrijetla naznačeno je opće ime Korčula. Ali iz prezimena kao što su Farac, Botica, Unković, Milat, Milina i druga, može se zaključiti, da se tu radi ne samo o Korčulanima iz grada nego i iz drugih mjesta na otoku. U jednom jedinom slučaju naišli smo, da je naznačeno, da je mornar iz Pupnata na otoku Korčuli (Pom. 56–9/6 f. 37 v.).

[91] Gdje je uz prezime označena samo jedna godina, ona predstavlja početnu godinu zaposlenja na dubrovačkim brodovima. Gdje su uz prezime označene dvije ili više

Ballo 1779, Baulo 1762, Bel 1787, Bernardić[92] 1762, 1764, Bodulić 1763, 1767, 1781, Bonguardo 1760, Bonguardi 1768, Boschi 1768, Busco 1764, Buzulino 1762, 1765.

Ćuković 1775.

Damjanović 1778, 1779, Domanović 1779, Dipolo 1747, 1750, 1769, Druško 1781.

Filipi 1769, 1780, Fracassin 1751, 1756, 1760, 1763. 1764, Fogazza 1749, 1752, Fugazza 1778, Foretić 1749, 1767, 1769, 1770, 1778, 1799, Franić 1749, 1760, 1763.

Gozdinović 1768, Gvozdenović 1797, Gozdena 1800.

Ivančević 1797.

Jurjević 1781.

Kalafati 1762, Kapor 1752, 1754, 1761, 1768, Kondenar 1768, Kondenari 1769, Kučija 1777.

Letis 1753, Lejis 1750.

Malvardo 1754, Milina 1797, Milok 1783, Milovčić 1753, 1758, Minciola 1758, 1761, Mirošević 1751, Mušun 1765, 1776, Mušević 1769.

Paunović 1750, 1751, 1769, 1790, 1797, Pavonović 1777, Pelaka 1782, Pol 1769, Pomelić 1769, Pomenić 1776, 1779, 1789, Portolan 1755, Pogača 1761, Pugacin 1766.

Sciaghera 1768, Saghera 1777.

Sessa 1777, 1780, 1781, 1783, 1788, 1789, Sladović 1759, 1762, Smarknić 1749, 1767, 1777.

Vidović 1747, 1768, Vilovčić 1758, Vilović 1746, 1751, 1754, 1762, 1763, 1765, 1782, 1786, Vuković 1752.

Zafron 1749, 1764, 1767, Zechini 1802, Zmajić 1761, 1763, 1766.

Broj korčulanskih drvodjelja, koji su za spomenuto razdoblje bili ukrcani na dubrovačkim brodovima, sigurno je mnogo veći nego što proizlazi iz prednjeg popisa, jer između mnogih Korčulana, koji su u popisima zabilježeni kao obični mornari, a koje smo ispustili iz gornjeg popisa, sigurno se skriva pokoji kalafat. To zaključujemo iz toga što se njihova imena ponavljaju, a imademo potvrdu, da su ranije bili vođeni kao kalafati iz Korčule. Također je moguće, da je bilo korčulanskih brodskih drvodjelja i između ostalih, koji su u popisima označeni kao obični mornari iz Korčule bez neke dodatne oznake njihova pravog radnog mjesta na brodu, zbog toga što se u zadnje doba nije strogo pazilo, da bi se svakom članu posade u popisu označilo njegovo pravo radno mjesto.

Na traženje francuskih vlasti iz Dubrovnika korčulanski poddelegat Kaboga šalje im na početku g. 1812. »Popis mornara s otoka Korčule«, koji je sastavio tamošnji lučki zapovjednik.[93] To je zapravo popis mornara, koji se tada nalaze u plovidbi, u zarobljeništvu i onih već

godina, znači da se to prezime ponavlja neke druge godine te se radi o istoj ili o drugoj osobi.

[92] Tokom vremena to je prezime u Korčuli izgubilo završetak »–ić«, tako da danas glasi Bernardi.

[93] Acta gall. F. XVII/1812 Rub 2 N° 357 prilog.

isluženih. Popisano je ukupno 159 pomoraca raznih radnih mjesta od mornara, sobara, brodskih pisara do kapetana. Po godinama života ima ih od 19 do 50 godina. Osim iz grada Korčule ima ih iz Lumbarde, Žrnova, Račišća, Smokvice i Blata. U popisu su označena i njihova zanimanja, kad nisu ukrcani na brodovima. Samih brodograditelja, koji tada plove, ima u tom popisu 27. Evo njihovih imena:

Antun Balo, Vinko Bodulić, Bartul Depolo, Andrija B. Dizieri, Marin Đurđević (rođen 1759), Marin Đurđević (r. 1782), Vinko Foretić, Stjepan Foretić Kolenda, Jakov Gvozdenović, Stjepan Ivančević (r. 1764), Stjepan Ivančević (r. 1771),Vinko Jurimšić, Frano Letis, Josip F. Lovričević, Antun V. Milanković, Ivan J. Milošević, Josip Murati, Andrija Sessa, Antun Sessa, Miho S. Sessa, Zane Sessa, Nikola V. Sladojević, Frano Smrkinić, Dinko Verzoti, Marin Vilović (r. 1784), Marin Vilović Žiža (r. 1774) i Vinko Vita.

Mnoga od tih prezimena susreću se i danas između korčulanskih brodograditelja. Budući da je tada zbog ratnih prilika (francusko zaposjednuće grada, nesigurnost plovidbe zbog ruskih i engleskih korsara) opala brodogradnja u Korčuli, morali su ti brodograditelji potražiti drugo zaposlenje, i to ono, koje im je tada bilo najlakše pronaći, pa su se najvećim dijelom ukrcali na brodove, koji su usprkos tadašnjim poteškoćama ipak plovili Jadranom.

Značajnu vijest o korčulanskoj brodogradnji imamo iz godine 1852. Te se godine dubrovačka Trgovačka i obrtnička komora[94] bila obratila protu konstruktoru Ivanu Foretiću[95] u Korčuli, da joj javi cijenu borovu drvetu, koju je od komore tražilo Namjesništvo iz Zadra. U Dubrovniku se nije trgovalo s borovim drvom, pa se komora obraća Foretiću u Korčuli, jer je tamo trgovina s tim drvom bila značajnija, a područje Korčule je i tada potpadalo pod nadležnost dubrovačke komore. Javljajući komori cijene Foretić se nije ograničio samo na jednostavno davanje traženih podataka, već je iskoristio priliku, da komori ne samo izloži stanje, u kojem se nalaze korčulanska brodogradilišta, nego pače da učini četiri prijedloga, koja bi prema njegovu mišljenju u probitku korčulanske brodogradnje trebalo usvojiti. Tu se radilo: 1. o zabrani izvoza u inozemstvo borova drva, 2. o zabrani prekomjerne upotrebe borova drva kod ribolova[96] te predlaže, da se za to

[94] Arhiv Trgovačke komore – Dubrovnik, svežanj g. 1852, f. 26 u dubrovačkom Drž. arhivu.

[95] O životu i radu tog brodograditelja vidi piščev članak: Korčulanski brodograditelj Ivan Foretić, Pomorstvo Rijeka, VIII/1953, br. 2. str. 71–73.

[96] Četrdesetih i pedesetih godina 19. st. mnogo se sjeklo i izvozilo borovo drvo s otoka Korčule za potrebe osvjetljavanje pri noćnom ribolovu, kako se to tada radilo, dok nisu kasnije došle u upotrebu jake petrolejske svijeće na mrežicu. U knjigama Poglavarstva u Dubrovniku zabilježene su mnoge molbe raznih trgovaca za dopuštenje sječe i izvoza borova drva s otoka Korčule (za domaće potrebe i za izvoz u inozemstvo). F. Petter u svojem spom. djelu, koje je tiskano g. 1857., na str. 233 kaže, da se mnogo stabala posjeklo za osvjetljavanje pri ribolovu, osobito u istočnom dijelu otoka Korčule. U zapadnom dijelu otoka, da još ima visokih stabala, iako se tamo šuma nemilice siječe i izvrgava požarima.

upotrebljavaju samo grane, koje su neupotrebljive za brodogradnju, 3. o zabrani guljenja kore s borovih stabala, i 4. o ukinuću postojećih propisa za dobivanje dopuštenja za sječu, koja su vrlo skupa. Prije nego što će dostaviti te prijedloge Namjesništvu u Zadar, komora traži mišljenje o njima Dmitra Lovričevića iz Korčule, koji se u svom opširnom izvještaju povoljno izražava o Foretićevim prijedlozima. Osobito se zaustavlja na guljenju kore s borovih stabala[97] te kaže, da se to radilo i pod bivšom Mletačkom republikom. Za vrijeme francuske zapreme Dalmacije njezin generalni providur Visko Dandolo između mnogih svojih mudrih naredaba bio je 8. VIII. 1808. izdao naredbu, kojom je bilo zabranjeno za 10 godina guljenje kore s borovih stabala u Dalmaciji.[98] Lovričević u svom odgovoru prilaže prijepis te Dandolove naredbe i predlaže, ukoliko bi se izdali neki propisi za zaštitu korčulanskih šuma, da bi trebalo da ti propisi vrijede i za Lastovo, Mljet i Pelješac, jer sva ta područja podržavaju veze s korčulanskim brodogradilištima, pa bi se tako spriječili prekršaji.

To je doba povoljne konjunkture za korčulanske brodograditelje, što se vidi iz ovog pregleda:[99]

	1852		1853	
	Broj brodova	Tona	Broj brodova	Tona
Izgrađeno:				
Brodovi duge obalne plovidbe	4	941	2	376
Brodovi velike obalne plovidbe	5	166	3	140
Brodovi male obalne plovidbe	4	33	5	43
Čamci	60		63	
Barkače	42		44	
Kaići	74		76	
Skalè i pasare	110		112	
Ukupno brodova:	299		305	
	Broj osoba		Broj osoba	
Zaposleno osoblje:				
Proti konstruktori	10		10	
Meštri od bradve i kalafati	132		138	
Šegrti	87		92	
Pilari	16		16	
Ukupno osoblje:	245		256	

[97] Još oko g. 1873. izvozilo se s otoka Korčule godišnje prosječno 200.000 funti borove kore u vrijednosti od 2600 austr. fjorina (L. Maschek, Manuale del Regno di Dalmazia, III., Zadar 1873, str. 94)

[98] I engleske vlasti bile su izdale naredbu br. 118 od 20. V. 1814. o zaštiti šuma na području koje su zapremile u Dalmaciji. U tom je tada bila uključena i Korčula. (L. Maschek, spom. djelo VI. i VII., Zadar 1876–77, str. 107.).

[99] Podaci, koji se ovdje za g. 1852. i 1853. po prvi put objavljuju, povađeni su iz izvještajâ, koje je Općina Korčula slala Trgovačkoj i obrtničkoj komori u Dubrovniku. (Arhiv Trg. kom. u Drž. arhivu u Dubrovniku, svežanj 1853 f. 145, sv. 1854 f. 149). Te podatke nema »Annuario marittimo«, koji je izlazio u Trstu od g. 1851., jer se u njemu tek od g. 1881., dakle poslije trideset godina izlaženja, po prvi put

Iz priloženog »Popisa brodova . . .« (str. 481–482) proizlazi, da je g. 1853. bilo u prometu u Austro-Ugarskoj 60 brodova na jedra duge, velike i male obalne plovidbe s ukupnom tonažom od 4891 tone, koji su od g. 1817. sagrađeni u Korčuli. Ta se tonaža g. 1858., dakle poslije samih pet godina. podvostručila (9784 tone), iako su tada bila u prometu samo 52 broda. Naime za to razdoblje gradili su se brodovi veće tonaže. Koliko sam broj brodova toliko i njihova tonaža pokazuju veliku i značajnu djelatnost korčulanskih brodogradilišta. Ona su tada zauzimala treće mjesto između brojnih brodogradilišta u Austro-Ugarskoj, tako da su po broju zaposlenog osoblja i po izgrađenoj tonaži bila odmah iza Trsta i Malog Lošinja.

Općina Korčula godine 1860. šalje Trgovačkoj i obrtničkoj komori u Dubrovniku popis obrtnika, koji su austrijski podanici i imaju sjedište u korčulanskoj općini.[100] U tom popisu popisano je 219 osoba u vezi s brodogradnjom, i to s naznakom imena, prezimena i očeva imena. Zbog toga su ti podaci dragocjeni, jer tako možemo identificirati preko dvjesta obrtnika, koji su godine 1860. bili zaposleni u korčulanskoj brodogradnji. Između tih ima 15 brodograđevnih konstruktora, 28 brodograditelja, 53 brodograđevna radnika, 108 šegrta i 15 pilara. Osobito je upadljiv broj od 108 šegrta, koji tada uče brodograđevni obrt, jer to čini 50% cjelokupnog osoblja zaposlenog u brodogradnji. Prepisujemo samo imena konstruktora i brodograditelja:

a) brodograđevni konstruktori:[101] Ivan Bodulić p. Vinka,[102] Vinko Bodulić p. Vinka, Nikola Depolo Antunov,[103] Antun Foretić Ivanov, Bartolomej Franasović p. Petra, Stjepan Gvozdenović p. Ivana, Vinko Kapor p. Marina, Ivan Letis p. Frana, Ivan Paunović p. Antuna, Marin Smrkinić Božov, Vinko Smrkinić p. Frana, Antun Vilović p. Marina, Antun Vilović p. Marka, Frano Vilović p. Marina[104] i Jakov Vilović p. Marina;[105]

vodi posebno osoblje korčulanskih brodogradilišta. Inače je do te godine vođeno skupa s osobljem dubrovačkog pomorskog okružja. Međutim osoblje korčulanskih brodogradilišta u toj skupnoj brojci čini znatnu većinu. (V. Ivančević, Statistički podaci o korčulanskoj brodogradnji 19. i 20. stoljeća. Pomorstvo, Rijeka 1954, br. 4 str. 212) Već spomenuti spomenspis Banke sv. Josipa također ne pruža za spomenute dvije godine ovako odvojeno te podatke, jer su u njemu podaci za razdoblje od 1787. do uključivo 1867. dani skupno, najvećim dijelom podijeljeni na skupine za svakih jedanaest godina.

[100] Arhiv Trg. komore, Dubrovnik svežanj 1860, spis br. 224 u Drž. arhivu u Dubrovniku.

[101] Istih tih 15 brodograđevnih konstruktora općina korčulanska spominje u svom izvještaju br. 1315 za g. 1862. (Arhiv Trg. komore sv. 1862, spis br. 286)

[102] Nije samostalni poslovođa već je zaposlen kod Vinka Bodulića.

[103] Za tog konstruktora našli smo dopis br. 241 od 3. VIII. 1860. I. R. Preture iz Korčule upućen Trgovačkoj i obrtničkoj komori u Dubrovniku, u kojem se veli: ». . . si ha il pregio d'avvertirla, che Nicolò Depolo d' Antonio notifica, d'avere intrapreso l'esercizio d' industria di construttore navale sullo Squero nella così detta Fossa presso le mura di questa città . . .« (Arhiv Trg. komore, sv. 1860 spis br. 215).

[104] i [105] Nisu samostalni poslovođe, nego su obojica zaposleni kod Antuna Vilovića.

b) brodograditelji: Antun Bonvardo p. Dinka, Dinko Bonvardo p. Vinka, Božo Depolo Grgurov, Ivan Depolo Mihov, Antun Dobrošić p. Ivana, Nikola Dobrošić p. Ivana, Salvator Dobrošić p. Ivana, Pasko Filipi p. Stjepana, Jakov Foretić Kolenda p. Stjepana, Stjepan Foretić Kolenda p. Stjepana,[106] Andrija Geričić p. Boža, Jakov Geričić p. Boža, Jakov Geričić Jakovljev, Nikola Ivančević Regia p. Stjepana, Dinko Kapor p. Marina, Marko Krtica p. Ivana, Filip Kodezi p. Vinka, Ivan Kukia p. Vinka, Ivan Peršić p. Ivana, Mato Peršić p. Ivana, Stjepan Peršić p. Ivana, Antun Sessa p. Mihovila, Nikola Sessa p. Andrije, Vinko Sessa p. Jakova, Frano Sladoević p. Antuna, Juraj Sladoević p. Frana i Lovro Višić p. Ivana.

Taj popis sadržava i broj kovača, koji su tada obavljali kovački obrt u Korčuli. Samostalnih poslovođa bilo je 3, kovačkih radnika 11 i 1 kovački šegrt. Osim toga bio je 1 limar i 1 limarski šegrt. Razvijena korčulanska brodogradnja zahtijevala je, da tada u gradu bude i kovača, koji su izrađivali neophodno potrebne željezne predmete za brodove i čamce.

Neposredno po porinuću opremanje brodova za plovidbu redovito su obavljali vješti vođe palube, koji su bili određeni za članove buduće posade dotičnog broda. Ali ipak su g. 1862. bile u Korčuli tri osobe, koje su se bavile time kao svojim obrtom. To su bili: Nikola Ivančević pok. Paska, Ivan Antunov i Srećko Ranier[107]

Zanimljivo je spomenuti, da su u Korčuli, gradu s tako razvijenom brodogradnjom, mjesne prilike tražile, da se posrednicima (sensalima) pri prodaji broda odredi postotak za njihove usluge. Na traženje Trgovačke i obrtničke komore u Dubrovniku, koja je te podatke sređivala za cijelo svoje područje, korčulanska joj općina g. 1866. šalje cjenik za razne usluge. Između ostalog tu je bio predviđen i postotak od 1% pri prodaji brodova, koji je kupac trebao da plati posredniku za obavljenu uslugu.[108]

Godine 1871. uvezlo se u Korčulu iz Hrvatske i Hrvatskog Primorja 15.878 kubičnih stopa građevnog drva (bordonalâ, drva za rebra, madrijere i t. d.) u vrijednosti od 17.929 austr. fjorina, zatim jarbolâ, gredâ, antenâ i dasaka u vrijednosti od 11.479 fjorina. Sam otok Korčula dao je te godine 5000 kubičnih stopa drva za brodogradnju u vrijednosti od 3500 fjorina.[109] Ti podaci pokazuju, od kolike je važnosti bila tada brodogradnja za grad Korčulu, kada je te godine bilo sagrađeno 356 čamaca i 1 brod s ukupno 1762 prostorne tone, a popravljeno 15 brodova i 62 čamca ukupne tonaže 2711.[110] Iz tih se podataka

[106] Dva puta je uvedena u popis osoba istog imena, ali jedna pod rednim brojem 33, a druga odmah pod idućim rednim brojem 34. S obzirom na to tu se po svojoj prilici radi o dvjema posebnim osobama, iako se obje zaposlene kod istog poslodavca Jakova Foretića Kolende p. Stjepana.

[107] Arhiv Trg. komore sv. 1862, spis br. 296.

[108] Arhiv Trg. kom. sv. 1862, br. 48.

[109] L. Maschek, spom. djelo, III, Zadar 1873, str. 93.

[110] Ann. Maritt., Trst 1872, str. CXIX.

također vidi, da su Hrvatska i Hrvatsko Primorje g. 1871. korčulanskim brodogradilištima dobavili pretežni dio potrebnog im drva za gradnju brodova. Vrijednost sagrađenih brodova iznosila je 156.775 fjorina (tu su uključena i 2 broda od 922 tone sagrađena u Gružu), a vrijednost popravljenih brodova iznosila je 29.776 fjorina (tu je uključeno i 6 brodova i 10 čamaca u ukupnoj tonaži od 401 tone popravljenih u Gružu).[111]

Kad je cvatuće Pelješko pomorsko društvo, koje je za svoga postojanja (1865–1891) imalo 32 broda na jedra s 24.583 tone, od 1875. do 1879. na svom brodogradilištu u Orebićima sagradilo svoja tri broda s ukupno 2253 tone, gotovo su isključivo kod toga bili zaposleni korčulanski brodograditelji. Da bi mogli raditi u Orebićima oni su čamcima prelazili preko Pelješkog kanala i svakog se dana ponovno vraćali svojim kućama u Korčuli.[112]

Kao nadglednik gradnje brodova Pelješkog pomorskog društva, prije nego što je sagradilo svoje vlastito brodogradilište u Orebićima, bio je zaposlen korčulanski brodograđevni konstruktor Marin Kapor, koji kasnije g. 1871. prelazi u tom istom svojstvu k Dubrovačkom pomorskom društvu, koje je gradilo brodove u Gružu. Inače je izgradnju brodova u Orebićima spomenutog pomorskog društva nadgledao drugi Korčulanin također brodograđevni konstruktor Antun Vilović.

Najveći brod, koji su u 19 stoljeću Korčulani sagradili na svojim brodogradilištima, bio je bark »Fratelli F.«, koji je sagrađen g. 1875. Imao je 550 tona. Bio je dug 44 m, širok 9 m, a visok 6 m. Posada mu se sastojala od 10 ljudi, a pripadao je braći Fabris iz Vrhnika kod Korčule, koji su bili brodovlasnici i izvoznici glasovitog korčulanskog građevnog kamena s tog malog otoka. Iza 17 godina rada nastradao je na pličinama Vlissingena u Nizozemskoj, gdje je izgubljen brod sa cijelom posadom.

Za zasluge na polju brodogradnje od korčulanskih brodograđevnih konstruktora bili su odlikovani sa srebrnim križem g. 1864. Antun Bonvardo,[112a] sa zlatnim križem s krunom g. 1868. Jakov Smrkinić i g. 1875 Antun Vilović.[113] Taj posljednji bio je nekoliko godina u službi spomenutog Pelješkog pomorskog društva iz Orebića, nadzirući novogradnje i popravke njegovih brojnih brodova.

Spomenut ćemo nekoliko podataka i o školstvu u vezi s brodogradnjom u Korčuli.[114] Za austrijsko doba namjeravala je vlada, da g. 1856. u Korčulu prenese tečaj za brodogradnju iz Dubrovnika, koji je tamo

[111] Ann. Maritt., Trst 1872, str. CXVIII i CXIX.

[112] V. Ivančević, Brodogradilište u Orebićima, Slobodna Dalmacija, br. 2362 od 10. IX. 1952.

[112a] Spomenspis Banke sv. Josipa u Korčuli, Tip. del Lloyd austr., Trst 1868.

[113] Ann. Maritt., Trst 1876, str. 233.

[114] O nastavi za brodograđevni obrt na našoj obali za austrijskog odnosno austro-ugarskog doba iznio je vrlo zanimljive podatke Oliver Fijo u svojoj radnji »Prilozi poznavanju pomorskog školstva na našoj obali u XIX. stoljeću« (Jug. akademija, Zagreb 1956) na str. 41–46 pod naslovom »Obuka brodograditelja«. Tu se on dotaknuo i školstva u vezi s brodogradnjom u Korčuli.

bio vrlo slabo posjećivan.[115] Ali Trgovačka i obrtnička komora u Dubrovniku to ne podupire te u svojoj predstavci Namjesništvu u Zadru iznosi mišljenje, da će se to isto ponoviti i u Korčuli. Međutim komora predlaže, da se učenicima, koji će iz Dalmacije posjećivati brodograđevnu školu u Trstu, dodijele stipendije te da se glavnoj pučkoj školi u Korčuli dodijeli učitelj crtanja i računstva, jer su ti predmeti brodograditeljskim sinovima neophodno potrebni pri gradnji brodova.[116] S mnogo većim planovima općina korčulanska pokreće pitanje školstva g. 1861. Tada ona predlaže, da se u Korčuli uz nižu realku osnuju još nautička škola i brodograđevna škola. Dakle ukupno tri škole raznog smjera. Ali, kao i ranije, svim tim prijedlozima protivi se dubrovačka Trgovačka komora, nazivajući ih vrlo pretjeranim.[117] Osnivanju nautičke škole u Korčuli protivi se i orebićka općina,[118] što je i razumljivo, jer su Pelješčani u pomorskim poslovima još od Republike bili upućeni na Dubrovnik.

Kasnije nakon ukinuća niže realke (g. 1877), osnovan je g. 1881. u sklopu postojeće građanske škole jednogodišnji tečaj za građenje brodova i klesanje kamena,[119] jer se tim dvjema obrtima u Korčuli oduvijek pridavala osobita važnost. Međutim daljim nastojanjem mještana g. 1913. otvorena je u Korčuli stručna obrtna škola, čiji je službeni naslov glasio Strukovna škola za obrtno risanje.[119a] Škola je imala četiri odjela: za brodograditelje, za klesare, odjel općeg usavršenja i javnu dvoranu za risanje. Odjel za brodograditelje imao je poučiti teoretično i praktično naučnike, radničke i obrtničke vježbenike »u vršenju njihova zvanja te doprinijeti i povećati njihove sposobnosti za dobitak«. Bilo je predviđeno, da odjel za brodograditelje ima pripravni tečaj i tri razreda. Prve školske godine 1913/14. pohađalo je pripravni razred 19 učenika, a I. razred 25. Javnu dvoranu risanja za brodograditelje pohađalo je 5 učenika. Toj javnoj dvorani risanja bila je svrha, da »neodvisnim obrtnicima, obrtnim radnicima i apsolventima obrtničke škole usavršenja dađe prigode za uvježbanje u prostoručnom i strukovnom risanju i kopiranju raznih risarija, u snimanju i sastavljanju nacrta i osnova, i obrtnih tvorina.« Na koncu prve godine održala je obrtnička škola vrlo uspjelu izložbu radova svojih učenika. Između ostalog bili su izloženi crteži broda, kao i pojedinih njegovih dijelova, kobilice, rebara, pramaca i t. d.[120] Nakon Ujedinjenja škola mijenja svoj naziv u Zanatsku

[115] Trgovačka komora u Rijeci uzrok slabog posjećivanja brodograđevnih škola pripisuje velikoj lakoći, s kojom se primaju brodograditelji na austrijskim brodogradilištima. (Arhiv Trg. kom. sv. 1858, br. 211).

[116] Arhiv Trg. kom. sv. 1858, br. 203.

[117] Arhiv Trg. kom. sv. 1861, br. 212.

[118] Arhiv Trg. kom. sv. 1861, br. 219.

[119] S. Puhiera, Narodni preporod u Korčuli. Jubilarni broj »Narodnog lista«, Zadar, 1. III. 1912, str. 73–74.

[119a] Ć. K. Strukovna škola za obrtno risanje – Korčula. I. Izvještaj školske godine 1913/14., Dubrovnik s. a.

[120] V. Jakulić, Korčulanski škveri i izložba obrtničke škole, Narodni list, Zadar, 18. VII. 1914.

školu te djeluje sve do Drugog svjetskog rata. Na spomenutim školama izmijenili su se vrijedni nastavnici, koji su svoje znanje i iskustvo prenosili na mladi naraštaj. Od tih nastavnika spomenut ćemo nekoje: Frano Radić, Šime Mlinarić, Marin Vilović, Nikola Ivančević Turda–Tetka, Atilij Menetto, Stjepo Bonvardo, Todor Bernardi, Antun Batistić, Vinko Jakulić, Miho Kohn. Kroz te škole prošlo je mnogo učenika, koji su kasnije postali vrsni brodograditelji i kamenoklesari.[121]

Iznijet ćemo također nekoliko podataka o korčulanskim brodograditeljima u vezi s Knjaževinom Crnom Gorom. Kad je skadarski paša Osman Malsan osvojio Vranjinu i Lesandro, dva crnogorska otoka u sjeverozapadnom dijelu Skadarskog jezera, vladika Rade (Petar II. Petrović Njegoš) zanosio se mišlju, da sagradi flotu s kojom bi ponovo osvojio ta dva otoka. Za to na početku g. 1844., kad je išao u Beč, da bi od ruskog poslanika i austrijskog dvora isposlovao razne povlastice, navraća u Dubrovnik i Korčulu zbog dogovora, da bi tamošnji brodograditelji došli u Crnu goru za gradnju potrebnih mu brodova. Petar II. već je u Kotoru s jednim tamošnjim trgovcem bio zaključio ugovor »za građenje 5 brodova za more Skadarsko« s tim, da će »svaki brod moći nositi 50 do 60 ljudi i topove«, a u travnju 1844. trebalo je da dođe u Crnu Goru 12 dubrovačkih brodograditelja, da izgrade flotu.[122] Naime, kad se Petar II. nalazio na prolazu kroz Dubrovnik, preko ruskog konzula u Dubrovniku Gagića stupa u pregovore s gruškim brodograditeljem Antunom Šoletićem o izgradnji brodova i o dolasku gruških brodograditelja u Crnu Goru. Tada bi Petar II. bio svratio i na Korčulu, gdje je našao šest brodograditelja za gradnju brodova u Crnoj Gori.[123] Međutim bit će, da ti korčulanski i gruški brodograditelji nisu pošli u Crnu Goru, jer su austrijske vlasti, kojima je bilo stalo do prijateljskih odnosa s Turcima, bile naredile dubrovačkom okružnom poglavaru Karlu Rosneru, da strogo pazi, da austrijski brodograditelji ne idu u Crnu Goru radi izgradnje brodova.[124]

Imamo vijest, da je Knjaževsko crnogorsko kapetanstvo luka i pomorske zdravstvenosti na Pristanu (današnji Bar) bilo naručilo 1879. kod korčulanskog brodograditelja Foretića u Korčuli: argan, vesla i još neke stvari. To je iz Korčule na Pristan stiglo oko polovice siječnja 1880.[125]

[121] Dok ćemo brodograditelje opširnije obraditi u posebnoj radnji, ovdje spominjemo, da su se mnogi učenici, koji su pohađali odjeljenje za kamenoklesarstvo, kasnije uzdigli do pravih umjetnika kipara kao Pero Palavicini, Frano Kršinić, Ivo Lozica, Trpimir Ivančević.

[122] P. Popović, Crna Gora u doba Petra I. i Petra II., Beograd 1951, str. 199.

[123] Dr L. Tomašević, Petar Drugi Petrović–Njegoš kao vladalac, Cetinje 1896, str. 132.

[124] D. Franetović, Borbe knjaževine Crne Gore za Skadarsko jezero, Naše more, Dubrovnik, III/1956, br. 5–6, str. 357. Iz protokola za g. 1844. Poglavarstva u Dubrovniku – kojeg se arhiv nalazi u dubrovačkom Državnom arhivu – mogli smo utvrditi samo, da je proto Šoletić tražio pasoše, ali se nisu mogli pronaći nikakvi spisi, iz kojih bi se moglo nešto potanje saznati o tome.

[125] Prema podacima dobivenim od Dinka Franetovića iz Drž. arhive, Cetinje, M. U. D., br. 110 od 16. I. 1880.

Ministar Mašo Vrbica u mjesecu studenom g. 1879. bio je zaposlio kod gradnje mosta preko rijeke Zete kod Spuža uz korčulanskog prota Viska Kapora još nekoliko korčulanskih brodograditeljskih majstora.[125a] Nemamo podataka, da su se ti korčulanski brodograditelji u Crnoj Gori bavili brodogradnjom, ali kako smo gore vidjeli za korčulanske su brodograditelje tada znale crnogorske lučke vlasti, pa se može pretpostaviti, da su oni tamo prvenstveno u tu svrhu pozvani, ali su se u pomanjkanju brodograđevnih poslova bavili i drugim gradnjama u drvu.

Dva se korčulanska brodograditelja (otac i sin) spominju g. 1882. u vezi s brodolomom, koji je 29. X. pretrpio parobrodić »Crna Gora« kod Sv. Nikole na Bojani, kad se nalazio na putu iz Skadra za Medovu. Oni su mimoišli tu nesreću, jer su se zbog slabog vremena prije iskrcali na spomenutom mjestu, dok je ostalih osam osoba nastradalo. Iz toga se može zaključiti, da su i ti korčulanski brodograditelji tada išli u Crnu Goru, da bi tamo obavljali svoj obrt.[126]

Antun Sessa, kojeg bez dvojbe možemo uzeti kao korčulanskog brodograditelja, popravljao je g. 1888. u Baru »uredovnu« lađu i o tome je 17. V. 1888. izdao račun na fiorina 6.70.[126a]

Pri završetku spomenut ćemo neke podatke, koji su u vezi s pomorstvom Korčule. Doduše kod tih podataka nismo naišli, da su brodovi, koji se spominju, sagrađeni na korčulanskim brodogradilištima. Ali je teško vjerovati, da su pomorci Korčulani – kod tako razvijene brodogradnje u svom rodnom mjestu – brodove, kojima su plovili za svoj i tuđi račun, gradili na nekom drugom brodogradilištu. To utoliko više, što se tu ne radi o velikom brodovlju, koje u to vrijeme Korčula nije imala, nego o skromnom broju manjih brodova. Ipak ćemo nadodati, da ti podaci doduše potječu iz samo jednog izvora – dubrovačkog Državnog arhiva, – ali je ipak mala vjerovatnost, da drugi izvori opovrgnu spomenuti zaključak.[127]

[125a] Zbog nabujale vode most je bio oštećen, pa je privremeno popravljen i trebalo je čekati da prođe zima, da bi se mogli obaviti jači popravci. Međutim se proto Kapor s korčulanskim majstorima vratio u Cetinje, a zatim valjda i u Korčulu. Zanimljivo je, da su majstori bili dali nalog, da im se na račun zarade doznači njihovim obiteljima u Korčuli 200 fiorina. Ali kako je ta doznaka kasnila, to je Kapor primio pismo iz Korčule, da obitelji nisu primile novac, pa Kapor pita Vrbicu što je s tim novcima. (Drž. arhiva, Cetinje, M. U. D. br. 19–9. XI. 1879. red. br. 46, 1447 red. br. 145, 1481.)

[126] Prema podacima dobivenim od Dinka Franetovića iz »Glasa Crnogoraca« br. 44 od 24. X. 1882. dok prema usmenim podacima od pok. Draga Slavića Franova iz Korčule u Crnoj Gori je radio i korčulanski brodograditelj Ante Vilović Buge–Plakalo, koji je u Budvi imao svoje brodogradilište i koji je izgradio brod za crnogorskog kralja Nikolu.

[126a] Isto, iz Drž. arhive, Cetinje, M. U. D., omot »Pomorstvo« za 1888.

[127] Istini za volju treba istaknuti, da u 19. stoljeću neki brodovi, koji su djelomično pa i u cijelosti pripadali Korčulanima, ipak nisu bili sagrađeni u Korčuli. (V. Ivančević, Iz korčulanske pomorske prošlosti, Pomorstvo, Rijeka 1952, br. 1, str. 19). Ali po svojoj prilici to treba pripisati tome, što su se Korčulani snašli na drugoj strani, kad im prezaposleno njihovo brodogradilište nije moglo pružiti potrebne im brodove ili što je već gotov i rabljeni brod sagrađen na nekom drugom brodogradilištu bio jeftiniji od novosagrađenog u Korčuli.

Dana 29. I. 1794. kapetan Bartul Donadini i brat mu Dinko, oba iz Korčule, protestiraju kod Andrije Ivića zbog štete nanesene im time, što je dao nalog, da se u dubrovačkoj luci podignu verige, kako ne bi mogao isploviti iz luke trabakul »Santissima trinità.«[128] U veljači 1796. stigao je u Dubrovnik Frano Murati iz Korčule sa svojom pulakom »S. Girolamo« s teretom žita i druge robe. Brod je morao iskrcati veći dio tereta, da bi se ispitalo, da li je oštećen te da bi se popravila šteta, koju je nevrijeme prouzrokovalo brodu. Pronašlo se pokvarenog žita, koje se moralo baciti u more. Također su dvije bale duhana bile mokre. Nevrijeme je brodu razbilo jarbol, košni križ te se poderalo prednje i šošno jedro. Na trupu broda nađene su razne pukotine, koje su se morale popraviti, da bi brod mogao nastaviti svoje putovanje.[129]

Patrun Petar Ivančević iz Korčule obavljao je razna putovanja po Jadranu sa svojim peligom »Madonna di Rosario«. U kratkom vremenu pretrpio je g. 1807. i 1808. dvije pomorske nezgode. Prvu na svom putovanju iz Bisceglie za Ankonu.[130] Tu se izrijekom spominje, da je tada u svojstvu kormilara na tom brodu bio ukrcan Korčulanin Jakov Jerićević. Drugu pomorsku nezgodu pretrpio je spomenuti brod patruna Ivančevića s teretom šiške i pamuka na putu iz Albanije i Dubrovnika opet za Ankonu. Kod ove druge nezgode, dok se brod nalazio u dubrovačkoj luci, bila su poslana na brod tri gruška brodograditelja: Miho Vilenik, Luka Jugović i Nikola Jerolima Radić, koji su kao vještaci imenovani od privremenih sudaca u Dubrovniku utvrdili, da je brod sposoban da poduzme dalje putovanje. Patrun Ivančević je u Dubrovniku potpisao mjenicu na petnaest zlatnih napoleona, koje mu je pozajmio Ivan Golubović. Za taj zajam založio je Ivančević svoj brod, teret i brodarinu. Bez ovoga zajma Ivančević ne bi bio mogao nastaviti putovanje iz Dubrovnika.[131] Dana 1. IV. 1808. stiže u Dubrovnik Korčulanin Vinko Fabris sa svojim brodom, na kojem su bila ukupno tri člana posade. Teret broda se sastojao od obrađenog korčulanskog kamena, koji je bio određen za Dubrovnik.[132] Istog mjeseca travnja g. 1808. bracera »S. Nicolò« krca u Dubrovniku 70 bačava ulja za Rijeku (Senjsku). Njezin patrun Ivan Dobrošić, kao i tri ostala mornara: Gašpar Mirošević, Tadija Botica i Petar Leleković. svi su iz Korčule.[133]

U ožujku 1809. stigao je u Dubrovnik iz Korčule Franjo Fabris s čamcem na vesla i teretom obrađenog kamena. Imamo više takvih slučajeva izvoza korčulanskog kamena u to doba ne samo u Dubrovnik, nego i u Boku Kotorsku.[134]

Iz djelomičnog iskaza ulaska i izlaska brodova iz Boke Kotorske (Rose i Budva) za g. 1812. nalazimo nekoliko brodova, koji dolaze iz

[128] Div. de foris 34–217 f. 7 v.
[129] Fedi ed Att. 86/9 f. 6.
[130] Assemb. e cons. di mare 55–3 f. 12.
[131] Div. de foris 34–243 f. 115.
[132] Reg. Fedi di sanità dal 26 Marzo 1808 per tutto 7bre 1808 f. 4.
[133] Isto f. 17 v. red. br. 71.
[134] Acta gall. F VII 75 N° 1212/1809.

Korčule s vinom, octom, rakijom, gorivim drvom i obrađenim kamenom.[135] Također iz pregleda prometa u luci Korčuli iste te godine vidimo, da su Korčulani brodovlasnici bracera, ali najviše manjih brodica na vesla, kojima oni plove na Neretvu, odakle dovoze kukuruz, a u Dubrovnik kamen.[136]

Kako smo već naprijed spomenuli, naša se radnja poglavito temelji na podacima, koje smo pronašli u dubrovačkom Državnom arhivu, i to iz Republičina arhiva i iz arhiva dubrovačke Trgovačke i obrtničke komore. Međutim korčulanska je brodogradnja i u drugim arhivima ostavila podataka, koji se još ne objavljuju. Kad se i ti podaci prouče i počnu objavljivati, zasjat će mnogo jasnije ta tradicionalna i uz klesarstvo najglavnija djelatnost Korčulana, o kojoj već stoljećima ovisi privreda njihova drevnog grada.

KORČULA'S SHIPBUILDING IN THE 18TH AND 19TH CENTURIES

On the basis of data taken mainly from the State Archives in Dubrovnik as well as from the Archives of the Chamber of Commerce and Trade in Dubrovnik, the author surveys the circumstances reigning in Korčula's shipbuilding in the 18th and 19th centuries.

Korčula's shipyards constituted a permanent and dangerous competitor for the shipyards of the Republic of Dubrovnik situated in Gruž. For this reason the Senate of the Republic made various decisions in the years 1708, 1722, 1730, 1770 and 1804, all of which aimed at preventing the citizens of Dubrovnik from having their ships built, repaired or cleaned abroad. This was largely directed against shipyards of Korčula, an island then under the rule of Venice. These decisions of the Senate likewise forbade Dubrovnik's shipbuilders to go abroad for the purpose of building or repairing ships. The aim of such measures was to have a permanent labour force ready in Gruž's shipyards, so as to make the citizens of Dubrovnik independent of foreign – in the first place Korčula's – shipyards. However, the author has found that in spite of all these prohibitions the Governement of Dubrovnik was oftentimes compelled to allow its subjects to have their ships built, repaired and cleaned in Korčula's shipyards.

Numerous shipbuilders from Korčula are mentioned who in the 18th and at the beginning of the 19th centuries worked on Dubrovnik–owned ships as ship's carpenters. We can further find names of Korčula's shipbuilders during the French occupation of that island at the beginning of the 19th century as well as names of multitudinous other shipbuilders from Korčula in the middle of the 19th century.

[135] Isto F XVIII/1812 Rub 1 N° 1127.
[136] Isto F XVII/1812 Rub 1 N° 1330.

In order to show the conspicuous rôle played by Korčula's shipbuilding in the first half of the 19th century in the then Austria–Hungary, the paper contains a Table of ships built in Korčula and in service in 1853. The Table in question shows that in that time there were 60 ocean–going vessels totalling 4,891 tons, and that shortly thereafter, in 1858, only 52 ships were in service, whose tonnage had risen to 9,784 tons.

At the end of the paper the author presents a few data on education in connection with Korčula's shipbuilding, as well as some information on activities of Korčula's shipbuilders in the Principality of Crna Gora (Montenegro).



POPIS BRODOVA

SAGRAĐENIH U KORČULI, KOJI SU G. 1853. BILI U PROMETU U AUSTRO-UGARSKOJ

(Podaci prema »Annuario marittimo«, Trst 1854.)

	IME BRODA	Tip broda	Godina gradnje	Tona	Posada	Topovi	Vlasništvo
1	**Annunziata**	t	1852	42	4	—	A. Krstelj i dr. – Pelješac
2	Anna	t	1852	24	4	—	S. Kosović i dr. – Pelješac
3	Amabile	t	1852	42	5	—	M. Vukasović – Orahovac
4	Ban Jelačić	bn	1849	155	8	2	C. Marović i dr. – Kotor
5	Bella Lustovizza	š	1837	63	6	—	G. S. Rasol – Silba
6	Bella Giudita	ba	1827	14	3	—	S. Marović – Zlarin
7	Cosa v'importa	bg	1853	101	8	—	B. Dapčević – Dobrota
8	Eto	bg	1835	316	10	4	G. B. Zotti i dr. – Lošinj
9	Fama	bg	1850	347	12	4	G. Divović – Trst, S. Luketa – Pelješac i dr.
10	Genio speculatore	bg	1847	290	13	4	M. Krekić i dr. – Trst
11	Glas	bg	1851	260	10	2	M. Pilković i dr. – Pelješac
12	Giuseppe Nicolò	bg	1852	226	8	2	S. Bijelić i dr. – Pelješac
13	Gian Antonio	g	1842	5	4	—	A. Bosan – Komiža
14	Haynan	p	1837	23	4	—	N. Svilokos – Dubrovnik
15	Incognita	g	1837	4	4	—	A. Giaconi – Komiža
16	L'angelo fedele	p	1853	43	5	—	G. Stalio – Starigrad
17	Merito	š	1843	64	6	—	A. Alegretti – Trogir
18	Marietta	bš	1851	93	7	—	N. Duboković – Jelsa
19	Misericordia	g	1817	4	4	—	G. Ivčević – Komiža
20	Mistica Rosa	g	1822	3	4	—	P. Marinković – Komiža
21	Matricola	g	1828	4	4	—	F. Mariani – Komiža
22	Marianna bella	g	1839	5	4	—	G. Mariani – Komiža
23	Maria Cleofe	g	1831	5	3	—	G. Marinković – Komiža
24	Nuovo Prometeo	bg	1849	183	8	1	G. P. Accerboni i dr. – Trst
25	Nave fortunata	g	1836	4	3	—	A. Mardešić – Komiža
26	Nuova Rosina	g	1839	3	3	—	F. Mariani – Komiža
27	Narentino secodno	p	1844	23	4	—	N. Oman i dr. – Opuzen
28	Olivo	bg	1853	275	8	2	G. Romano i dr. – Dubrovnik
29	Onorato	p	1853	49	5	—	L. Crespi – Zadar

	IME BRODA	Tip broda	Godina gradnje	Tona	Posada	Topovi	Vlasništvo
30	Palemone	bg	1852	310	11	2	P. Costa i dr. – Dubrovnik
31	Preradović	t	1851	41	5	—	P. Cviličević – Korčula
32	Pastore	ba	1836	8	3	—	G. Jerić – Pelješac
33	Pia Casa di Loreto	p	1850	18	3	—	G. Brainović – Janjina
34	Paolina II	ba	1843	16	3	—	G. Bačić – Dubrovnik
35	Radetzky	bg	1823	189	8	2	A. P. Dabinović – Dobrota
36	Romolo	bg	1852	147	8	2	T. Jerić – Trpanj
37	Sin	bg	1845	148	7	2	C. Trojanović – Kotor
38	Sibilla	p	1820	22	3	—	L. Stenčić – Dubrovnik
39	Sarghera	p	1847	38	5	—	V. Cviličević – Korčula
40	Sollecito Dalmata	p	1850	43	4	—	G. Rosa – Pelješac
41	Speranza	ba	1840	13	3	—	P. Talia – Lopud
42	Sorte Sabioncellina	p	1851	19	3	—	B. Krstelj – Pelješac
43	Sokolica	p	1850	14	3	—	N. Violić i dr. – Dubrovnik
44	S. Nicolò di Bari	g	1837	5	3	—	G. A. Mladineo – Komiža
45	Sultana	ba	1853	12	3	—	G. A. Kunić i dr. – Janjina
46	Srbin	p	1845	24	4	—	G. Dragomanović – Topla
47	Tancredi	bg	1847	219	9	2	C. Baseri i dr. – Trst
48	Unico fedel amico	p	1838	48	5	—	A. Franović – Stoliv
49	Vierni	bg	1852	259	9	2	A. Đelalija – Bijela
50	Vero meschino	t	1842	62	7	—	B. Miletić – Prčanj
51	Vučić	p	1846	42	5	—	T. Kaluđerović – Luštica
52	Vergine Maria ss della Bianca	t	1840	37	5	—	J. Vuković – Bijela
53	Valente	t	1839	69	5	—	A. Tomanović – Lepetane
54	Vigore	p	1829	44	5	—	S. Ivanović – Dobrota
55	Valente Paolina	p	1851	65	5	—	B. Pazinović – Dobrota
56	Vojnik	t	1833	45	5	—	A. Milin – Venecija
57	Vitez	p	1834	20	4	—	A. Dabinović – Dobrota
58	Vierna Alesandra	bš	1850	98	8	—	S. Miletić – Prčanj
59	Živio	bg	1850	98	8	—	V. Vranković – Perast
60	Antonietta	p	1853	48	4	—	A. Krstelj – Pelješac

ukupno 4891 tona

kratice: ba=bracera, bg=brigantin, bš=brik škuna, g=gajeta, p=pelig, t=trabakul, š=škuna,