

Questo stato di cose continuò anche più tardi, quando l'isola, già passata sotto il dominio austriaco, pure manteneva frequenti le sue relazioni con quella che era stata la sua seconda madre, Venezia.

Però il fatto che determinò il principio della sua decadenza fu lo sviluppo del vapore. Allora i chersini, forse pensando che per il commercio da essi esercitato bastassero i soliti velieri, non tentarono la costruzione di nuove navi che corrispondessero alle esigenze del momento; chè anzi alcuni vendettero i loro bastimenti e si ritirarono nella loro terra sperando di poter sostituire con i frutti di questa i vantaggi avuti dal mare. E così, mentre il porto di Cherso si vide a poco a poco diminuire il movimento delle navi ed i cantieri furono anche, in rapporto a quello, diminuiti, lo sviluppo del vapore segnò invece l'inizio di un'epoca di prosperità per la vicina isola di Lussino.

Oggi, della flotta dell'isola, restano tra Cherso, Caïsole e S. Martino in Valle 16 velieri che superano le 10 tonnellate di reg. e formano un totale di 765 tonn. di reg.; di questi la maggior parte è a motore. Essi vengono quasi tutti adibiti a trasportare a Venezia e a Ravenna la legna da ardere che abbondante si ricava dalla zona boschiva settentrionale e meridionale dell'isola. Però la richiesta del legname da parte di queste città è andata diminuendo, cosicchè più volte le navi, temporaneamente, sono messe in disarmo, in attesa di qualche ordinazione; i marinai che per questi viaggi di navigazione sono adibiti, vengono pagati a viaggio; e quando si trovano temporaneamente sbarcati, ritornano a lavorare la campagna.

A Cherso ci sono due cantieri, quello Caglietto e quello Chiole, che sono conosciuti per le ottime costruzioni che fanno; infatti una gran parte di barche istriane furono qui costruite ed oggi stesso la Jugoslavia vi fa spesso ordinazioni.

Dei due cantieri il primo, con lo scalo maggiore, lavora con propria energia elettrica anche in ferro e costruisce barche che raggiungono le 600 tonn.; il secondo, nelle sue costruzioni fatte soltanto in legno però con propri macchinari di segheria, raggiunge al massimo le 300 tonn. Oltre alle molte riparazioni di barche e velieri che qui vengono