

VICKO SESSA NIKOLOV

korčulanski brodograditelj iz prve polovice 20. stoljeća

UDK 629.128 - 057.21 : 629.125 KORČULA

Prethodno priopćenje

U prvoj polovici 20. stoljeća, kad tradicionalna drvena brodogradnja Korčule još nije bila zamrla, uz više manjih brodogradilišta u istočnom i zapadnom predgrađu postojala su veća, vodeća, kojih su vlasnici bili: Lovro Depolo¹, Mihovil Depolo², Vicko Sessa Nikolov, Marin Smrkinić i Zadruga brodograditelja.

Istaknuto mjesto među njima zauzimao je Vicko Sessa. Rođen u Korčuli g. 1875. u brodograditeljskoj obitelji, on i brat od najranijeg djetinstva odlučio se za brodograditelje. Nastavljajući uobičajenu obiteljsku tradiciju, i Vicko obojici svojim sinovima također odredi brodograditeljsko zvanje. Poslije starijeg sina uvodi u suvlasništvo svoje radionice, pa tvrtka otad glasi Brodogradilište Vicko N. Sessa i sin.

Kod Vickovih nasljednika sačuvalo se nekoliko snimaka njegovih brodica koje se ističu finim linijama i još boljim plovidbenim odlikama. Za žaljenje je što se od arhivalija gotovo ništa nije sačuvalo. Ipak, posebnu pozornost treba pokloniti očuvanom dnevniku, što ga on naziva *Zapisnik*, a koji sadrži podatke o sagrađenim barkama od g. 1913. do 1955. Među zapisanim podacima nalazim: redni broj, nadnevak, ime, prezime i mjesto kupca, tip, mjere i cijenu brodice, a ponekad i neke vrlo zanimljive podatke o prilikama u tadašnjoj drvenoj korčulanskoj brodogradnji, poglavito o čamcima.

Idući trbuhom za kruhom, mladi Vicko rano ostavlja Korčulu. Ponajprije plovi jedrenjakom, koji zalazi u mnoge luke Sredozemnog mora i Atlantskog oceana. Zatim se ukrcao na parobrod u zvanju broskog tesara, što je njemu, kao brodograditelju, bolje odgovaralo. Iskravši se u Genovi g. 1904. odlazi u Sjedinjene Američke Države. Kratko se vrijeme zadržava u New Yorku, a zatim prelazi u Tacoma (Wash.). Iz rijetkih njegovih legenda na nekim snimkama zaključujem da je tu boravio od g. 1905. do 1912. Bio se zaposlio u tamošnjem brodogradilištu koje je gradilo motorne čamce za naše dalmatinske ribare i popravljalo ih je. Godine 1906. sagradili su ih 20, ugradivši u njih motore. Poslije se osamostalio i sagradio ploveću radionicu s kućicom u kojoj je spremao alat i stanovao. S njom je obilazio razna mjesta na američkim rijekama i tu gradio i popravljao barke. Za tamošnjeg boravka kao svjestan

rodoljub odmah se uključuje u javni život naših iseljenika. Njegovim zauzimanjem g. 1907. u Tacomi podignut je Slavonian Hall, društveno i kulturno sastajalište naših iseljenika. Obnašao je čast predsjednika Slovinskog dobrotvornog društva, centrale u Tacomi.

Godine 1911. vraća se u domovinu i nastavlja raditi u svomu omiljenom brodograđevnom obrtu. Prve vijesti pronađene u njegovu *Zapisniku* počinju s radom u Veloj Luci iz g. 1913. Tu boravi do g. 1915., kada se vraća u Korčulu. Ali, budući da se tad razbuktao prvi svjetski rat, austrougarska ga ratna mornarica mobilizira i šalje na rad u brodogradilišta Hrvatskog primorja. Zbog toga u njegovu dnevniku nema podataka iz g. 1917/18.

Iz tablice koju dalje u tekstu objavljujem izlazi da je najveću proizvodnju razvio između g. 1930. i 1940., kad je izradio 226 baraka. Taj njegov proizvodni uzlet poremećen je dvjema okupacijama Korčule u drugom svjetskom ratu. Ponajprije talijanskom, pa zatim njemačkom. Talijanski okupator, koji je vladao Korčulom od travnja 1941. do rujna 1943., odmah po dolasku nastoji svim silama između ostalih naših gospodarstvenih izvora svomu ratnom potencijalu podvrgnuti i korčulansku brodogradnju. Od davnine barake korčulanskih brodograditelja bile su smještene na zemljištu koje je dijelom bilo općinsko, a dijelom u vlasništvu brodograditelja. Talijani su odmah g. 1941. otkupili općinska zemljišta, a brodograditelje s barakama na vlastitom zemljištu prisilili su da im ta zemljišta unajme. Uz prisilu se iznajmljivanje njihovih vlastitih zemljišta, a poslije i uz njihovu eksproprijaciju Talijani osnovaše dioničko društvo *Navicurzola*³, u kojem sebi osiguraše većinu dionica. Društvo je odmah započelo graditi barake za talijansku ratnu mornaricu. Ali rodoljubni brodograditelji ne samo da su sabotirali izgradnju odugovlačeći je u nedogled nego su poduzimali i diverzantske akcije.

I proto Vicko bio je zahvaćen spomenutom eksproprijacijom, pa u svojoj predstavi koju je 1.VI.1943. uputio talijanskom komesaru općine Korčula, otvoreno kaže da ga je *Navicurzola* g. 1941. prisilila da učini najamni ugovor za njegovu baraku i česticu zemlje, i to za trajanje od tri godine. U predstavi dalje zahtijeva da mu bude dodijeljeno neko drugo odgovarajuće zemljište kako bi mogao obavljati svoj obrt. Spominuje i štete što ih je od tada imao, a koje neka procijene sudski vještaci.

* Vinko Ivančević
Šipčine 22
Dubrovnik

I za ono kratko vrijeme od 9.IX.1943. do 23.XII.1943., kad su u drugom svjetskom ratu između talijanske i njemačke okupacije Korčulom vladali "naši partizani"⁴, kako je zapisao u svom Zapisniku, rodoljubni proto Vicko s velikom je ljubavlju radio za okolne mještane. Najviše je popravljao, ali je i nešto novo sagradio. Ukupno je zabilježio 12 baraka.

Svršetkom 1943. svršava i kratka vladavina partizana nad gradom Korčulom. Razdoblje od g. 1944. do 1945., koliko traje njemačka okupacija, najlošije je za prota Vicka, jer je sagradio samo 33 barke. Međutim, njegovi sinovi, Nikola i Đuro, kao i svi za pušku sposobni korčulanski brodograditelji po dolasku Nijemaca odlaze na Lastovo, Vis i u južnu Italiju, gdje svojim brodograđevnim znanjem u borbi protiv okupatora popravljaju ne samo partizanske nego i savezničke drvene ratne brodove.⁵

Njegova se proizvodnja od g. 1913. do g. 1955. prema podacima iz *Zapisnika* ovako kretala:

Godina	Broj baraka	Godina	Broj baraka	Godina	Broj baraka
1913.	7	1928.	19	1942.	18
1914.	6	1929.	17	1943.	8
1915.	6	1930.	19	1944.	13
1916.	7	1931.	23	1945.	12
(---)	(-)	1932.	23	1946.	9
1919.	9	1933.	18	1947.	10
1920.	6	1934.	14	1948.	14
1921.	7	1935.	20	1949.	9
1922.	12	1936.	21	1950.	8
1923.	12	1937.	26	1951.	7
1924.	18	1938.	17	1952.	5
1925.	20	1939.	25	1953.	8
1926.	21	1940.	20	1954.	12
1927.	18	1941.	21	1955.	14
					Ukupno: 579

Budući da je obavljao i popravke, neke brojke u tablici za neke godine odnose se i na takav rad. Ali, u cjelini uzeto, to je tako malena količina da se može posve zanemariti. Bilo je i većih poravaka, pa je čak jednom kaić preinačio u leut. Ta preinaka mu je zadala veliku brigu, jer se žali da bi više volio učiniti dvije nove barke nego tu preinaku. Doslovce zapisa: "Na nju ništa nije ostalo nego deset koraba i dva madira na svaku stranu".

Kod prota Vicka izučilo je brodograđevni obrt 37 šegrta. Bilo ih je iz grada Korčule 20, Žrnova 5, Orebića i Mljeta po 2, a iz Lumbarde, Račišća, Dugog otoka, Javića, Pod sv. Antom, Makarske, Šibenika i Vele Luke po 1. Neki su se od njih poslije kao meštari zaposlili u velikom modernom brodograđilištu sagrađenom g. 1946. u uvali Ježevici, predjelu Dominče, u neposrednoj blizini grada Korčule.

Poznato je da naši stari brodograditelji drvenih brodova ili su vrlo rijetko ili nisu nikako rabili nacрте. Tako je bilo i s našim protom Vickom. Samo jednom sam imao priliku u njega vidjeti nacrt rebara za pasaru. Pomagali su se tzv. *šestima* i velikim šestilom, tzv. *pizunom*, za uravnavanje rebara. Ponajčešće se s kupcem ugovorio samo tip i dužina, a sve drugo se prepuštalo dugom i nepogrešivom njihovom iskustvu. Među njegovim

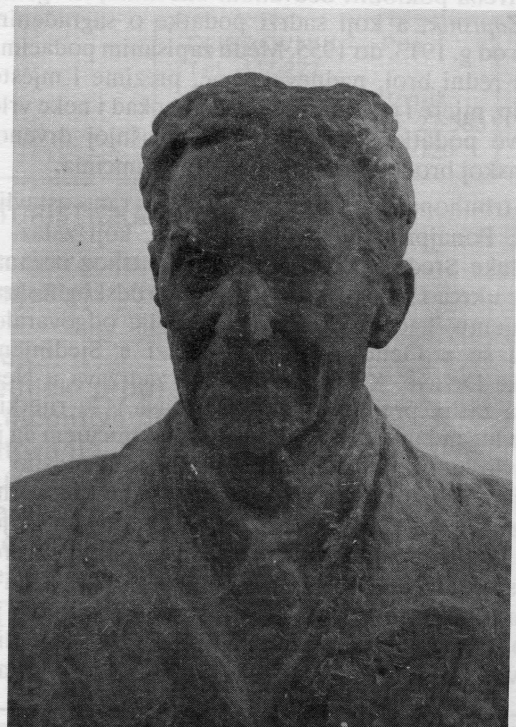
sačuvanim arhivalijama nalazio se pogodba od 23. svibnja 1940. u kojoj je samo dužina barke, cijena i primljena kapara. Ipak je u jednoj od zabilježaka u *Zapisniku* zapisao da je neki kupac iz Splita htio da mu se guc od 7 m sagradi po nacrtu. Tako mu je proto Vicko i učinio, pa je ovako zapisao: "... a drugo po njegovom nacrtu".

Neku posebnu opremu ili neki posebni kupčev zahtjev trebalo je izričito utanačiti. Tako je zapisao da je barka isporučena "s jedrom i ostalim priborom (negdje "arnižom"), sa tendom, s dva vesla, arbulom i lantinom ili sa jedrom, četiri vesla, sidrom i konopima" i tome slično. Neki su kupljenom barkom odjedrili iz Korčule prema svom prebivalištu. U dnevniku se spominje Cavtat, a za jednoga od kupaca zapisao je da je barkom "otputovao na jedro s lijepim šilokom sve do Pašmana."

Rijetko je zapisivao vrstu drva koje je rabio za gradnju. Ipak se mogu naći ovi zapisani nazivi: "rebro od duba i murve", "dubovina", "murovina", "smrikove daske", "bo- rovi batali".

Obično je gradio barke dužine 3,50 m do ribarice od 11 m. Najmanja barčica od 3 m bila je za njegove potrebe, a najveća gradnja bila je kuter imenom "Festina lente" od 18 m, koji je izradio u zajednici s Mićom Depolom za dvije Engleskinje. Sve mjere su u metrima, ali nekoliko njih iskazano je u nogama.

Cijena je redovito bila franko Korčula za goli proizvod. Zato su barke kupci preuzimali u njegovu brodograđilištu. Ali je neke proto Vicko otpremao kupcima linijskim parobrodima ili prigodnim jedrenjacima. Vrlo rijetko, ali ima primjera, za neke je barke koje je slao parobrodima on plaćao vozarinu. Cijena je bila u valuti države koja je u času pogodbe bila na vlasti. Tako je prodavao barke u austrougarskim krunama, talijanskim



I. Mirković, Poprsje Vicka Sesse



*Brodogradilište Vicka N. Sessa i sin u Korčuli
(drvorez M. Kujačića)*

lirama i jugoslavenskim dinarima. Međutim, ima primjera da je barke prodavao i u SAD dolarima: jednu, dugu 6 m, prodao je g. 1920. za 180 (Ugljan), a drugu od 5,50 m (Sućuraj) za 175 dolara. U teškim prehrambenim prilikama nakon drugoga svjetskog rata znao je ugovoriti vrijednost barke u naravi (ulju, vinu, kaštradini, kukuružu i drugom). Osim novca jednom je od kupca primio i staru barku, zapisavši u Zapisniku da je uz novac primio "i staru u barat". Vrlo zanimljiva je trampa g. 1956. s nekim našim Amerikancem iz Zablaca kod Zadra. Za barku od 5,50 m, sa četiri vesla od 5 m, kormilom i željezarijom na kormilu dobio je najrazličitije prehrambene i odijevne predmete. Uspoređujući tadašnju cijenu vesala s prijašnjom cijenom isporučene barke, zapisuje "mene su danas koštala 4 vesla što sam mu predao s barkom 10.200 din, a ja ovakvu barku nazad 10 godina činio sam za 5.000 dinara." U vezi s inflacijom, jedan od njegovih zapisa iz g. 1939. glasi: "Učinio sam za T.B. iz Pučišća jedan luksuzni guc od 4,80 m i još sam mu dao dva parića za 5.000 dinara, a danas sam mu sagradio jednu športsku ribaricu od 6 m i dao mi je 155.000. Vidite razliku sada i onda."

Njegov dobar glas vrsnog brodograditelja proširio se cijelim tadašnjim jugoslavenskim priobaljem pa su po izgrađene barke dolazili kupci od Rijeke do Ulcinja, čak iz Albanije. Zbog toga se u njegovu Zapisniku spominju

mjesta hrvatskog primorja, te zadrskog, šibenskog, splitskog, makarskog, dubrovačkog i bokeljskog područja. Nema mjesta na otoku Korčuli za koje nije gradio i više baraka. Ima mnogo primjera da je istodobno gradio više baraka za naručitelje iz jednoga istog mjesta, što je znak velike vrsnoće njegova proizvoda. Od mjesta na poluotoku Pelješcu zapisana su ova: Duba, Janjina, Kučište, Lovište, Mokalo, Nakovana, Orebić, Putniković, Ston, Trpanj, Trstenik, Vručica, Viganj i Žuljana. Od otoka nalazim zapisano: Ugljan, Dugi otok, Veli Iž, Mali Iž, Ist, Silba, Zlarin, Krapanj, Kaprija, Šolta, Brač, Hvar, Mljet, Lastovo, Lopud, Koločep.

Za svoje proizvode, poglavito čamce, u dnevniku je zapisao ove nazive: barka, mala barka, barčica, batilo, malo batilo, batilo dupsko (Duba na Pelješcu), pasara, brodica, čamac, školski čamac, gondola, guc, koter, lada, levut, maona, motor, barka na motor, motorni čamac, motor s kabinom, pasara (za neke zapisao da su "tipa šimi"), mala pasara, plivarica (zapisao za leut), ribarica, mala ribarica, luksuzna ribarica, športska ribarica, barka svičarica, škif.

Uz te nazive i temeljne dimenzije ("duga, široka i visoka") te cijenu zapisivao je još mnoge pojedinosti, a katkad i posebne karakteristike koje su zahtijevali poneki kupci. Jer neki naši krajevi imali su posebni tip, pa su htjeli da im se takav izradi. Spomenut ću samo leute "s duplim pajolima", između kojih su ribari smještali "kašete" s ulovljenom ribom. Među njegovim izrazima možda će jezikoslovci i pisci pomorskog rječnika naći nešto što ih zanima. Evo nekih: ašta, banak, banak od prove, banak od krme, krma s voltom, kvadar, šegani madiri, maškete, mrtva banda, pajoli (negdje "gornji", negdje "dupli"), parići, prova, pulma, purtela, rasma, bez rasme, škaf, s dva škafa, bez timuna, tuga (škaf), volta kvadra. U povodu porinuća barke, za koje je negdje upotrijebio izraz "baciti u more", priredila bi se gozba i za jednu takvu u svom Zapisniku zapisao je: "... da su kaić dobro blagoslovlili sa pečenjakom i mindolima po starom peliškom običaju."

Za neke je barke u dnevniku naznačio njihova imena. Značajno je da prva sagrađena barka g. 1913. u Veloj Luci nosi ime "Prva". Vjerojatno je na to nagovorio naručitelja. Evo nekoliko ostalih imena zabilježenih u njegovu dnevniku: Antonjeta (Korčula), Galeb (Dubrovnik), Jadranka (Ugljan), Mali Niko (Slano), Puck (Dubrovnik), Ruža (Solin), Sloga (Tivat), Uragan (Badija), Zora (Zlarin).

Navodim nekoliko kupaca, čija imena dovoljno svjedoče o protu Vicku kao vrsnom i istaknutom korčulanskom brodograditelju. To su: Lučka kapetanija (Korčula), Mornarska škola (Korčula), Franjevački samostan na Badiji (Korčula), Pomorski saobraćaj (Split), Podmladak Crvenog krsta Realne gimnazije (Sremska Mitrovica), Savez ribarskih zadruga (Herceg-Novi), Ribarski institut (Split), Pomorska uprava (Split), Ciklop (Ulcinj) a. d. i drugi. Među naručiteljima nisu izostale ni žene, pa ni udovice. Kipar Ivo Mirković zadovoljan sagrađenim "motorom" od 7 m izradi mu i darova gipsano poprsje, što za prota Vicka bijaše, kako zapisa u dnevniku, "lijepa uspomena".

Na Jadranskoj izložbi u Splitu g. 1925. izložio je čamce i bio je odlikovan počasnom diplomom sa zlat-



Ploveća radionica Vicka Sesse u SAD

nom kolajnom⁶. Godine 1951. proto je Vicko u svojoj radionici proslavio 75. godišnjicu života i 60. godišnjicu rada. U spomen-knjizi, koja je prigodom tog jubileja u radionici stajala na raspolaganju posjetiteljima, svoje utiske pohvale za njegov neumorni i stručni rad zapisaše među ostalima: Vinko Foretić, Cvito Fisković, Ivo Šišević, Ivan L. Lupis⁷.

Proto Vicko bio je jedan od naprednih starih brodograditelja; rado je prihvaćao tehničke pronalasci koji su olakšali život i rad čovjeku. On je među prvima u svojoj radionici uveo električno svjetlo, električnu bušilicu i električnu pilu.

Umro je g. 1961. u Korčuli i pokopan je na mjesnom groblju, a za vječnu uspomenu na njegov voljeni obrt na grobnoj ploči mu je uklesana barka na navozu.

Rukopis primljen: 29. 10.1993.

BILJEŠKE

- ¹ V. Foretić, Depolo u Pomorskoj enciklopediji, I. izdanje, sv. 2., Zagreb 1955., 421.
- ² V. Pansini, Protto Miće Depolo, Lanterna sv. Marka, 4., Korčula 1966., 21.
- ³ V. Ivančević, Nešto o korčulanskoj brodogradnji za vrijeme II. svjetskog rata, Naše more, 3-4/1980., 131.-133.
- ⁴ I. Lozica, Korčulanski brodograditelji u NOR-u i revoluciji 1941. - 1945. godine, u zborniku Korčula u revolucionarnom radničkom pokretu... , Korčula/Split 1989., 487. - 499.; -isti-, Korčulanski brodograditelji u NOR, u zborniku Sjećanja jedne generacije, Grad Korčula 1900. - 1946., Korčula/Split 1990., 663. - 681.
- ⁵ V. Ivančević, Korčulanski brodograditelji za vrijeme narodnooslobodilačkog rata, Naše more, 1/1958., 25.
- ⁶ V. Ivančević, Sličice iz pomorstva grada Korčule, Naše more, 1/1961., 25. Tu je objavljena i fotografija diplome.
- ⁷ V. Ivančević, Vicko N. Sessa, veteran drvene brodogradnje na našem Jadranu, Pomorstvo, 11/1956, Rijeka, 447.

ISPRAVCI IZ PROŠLOG BROJA ZA ČLANAK VINKA IVANČEVIĆA "NEKOLIKO ZANIMLJIVOSTI IZ NEKADAŠNJE DRVENE BRODOGRADNJE GRADA KORČULE":

str. 161., prvi stupac:

umjesto: brodograditelji su nabavili svoj proizvod , treba: brodograditelji su nabavili više strojeva na električnu struju, da bi olakšali rad i poboljšali svoj proizvod

str. 163., drugi stupac:

umjesto: Bongvardo (1970)¹⁷ Depolo (1954), Filippi (1969), treba: Bongvardo (1760)¹⁷, Depolo (1954), Filippi (1769)