

## RATNO BRODOVLJE DUBROVAČKE REPUBLIKE

Dubrovačka Republika uglavnom je bila «pajet» između istoka i zapada; Bliska «središtu» Mediterana, trgovinom i diplomatski je povezivala Islam i Veneciju, trgovačkim je brodovima brazdala mora za svoj račun boreći se ponekad i topovima u samostalnim akcijama protiv gusara i pirata, ili kao saveznik drugih ratnih mornarica, npr. u floti Lige.

Imajući razvijeno pomorstvo: kvalitetno obrazovane ljude sa poznavanjem navigacijskih i brodograđevnih vještina a za izradu obrambenih (ratnih) brodova, pojačani sa stranim brodograditeljima veslarki (1), Dubrovačka Republika konstantno gradi temelje svog blagostanja i neovisnosti.

U prvoj polovici XVI st. u brodogradilištima Dubrovačke Republike pored imponantne flote trgovačkih brodova izgrađeno je nekoliko velikih galija i mnoštvo manjih drugih borbenih plovila. Nastaje raznolika paleta tipova i podtipova veslarica (cijela flotila) međusobno se razlikujući po veličini i dizajnu, analogno tomu- po specifičnoj namjeni. Sličnost i zajedništvo sa pojedinim modelima Mediterana (često i istoimenim) čini jaku sponu zemljopisne i ine pripadnosti sa ostalim mediteranskim priobalnim zemljama, narodima i vjerama. Njihovo sustavno istraživanje, gotovo otkrivanje, obogaćuje hrvatsko pomorsko nasljeđe, rasvjetljava dio materijalne povijesti slavne Dubrovačke Republike. Korištena literatura ovog autorskog rada svela se je praktički samo na pisanu građu. Dok povijesnih podataka za dubrovačko pomorstvo ima „srazmjerno mnogo“, tehničkih opisa „nema“(2). Izrazito malo traga ostalo je zapisano okom i rukom umjetnika, a veoma malo se je uspoređivalo sa istovjetnim brodovima prekomorskih naroda sredozemnog bazena, i to samo radi usporedbe pisane riječi sa tehnološkim dizajnom. Tek po sažimanju i selektiranju meritorne literature, i po sakupljenoj masi, prišlo se je pokušaju rekonstrukcije pojedinih (najosnovnijih i najvažnijih) modela brodova od najmanjeg do najvećeg. Prvobitno su izrađeni nacrti (osnovni –koji određuju izgled broda, broj veslača i njihov smještaj), a potom su izrađene i makete koje usporedno trodimenzionalno (prostorno) dočaravaju odnosno predstavljaju veslarice posebne namjene Dubrovačke Republike: ormanica, filjuga, fusta, brigantin, fregata i galija, sve dostojni borci za blagostanje i neovisnost Dubrovačke Republike.

### Uvod

Osnovna karakteristika srednjevjekovnih ratnih brodova bila je veslačka propulzija. U trenutku djelovanja, naročito prilazu borbi, zauzimanju povoljnijeg položaja te odvijanju same pomorske bitke, izrazito je važno bila pokretljivost, odnosno operativnost i neovisnost od vjetra, analogno tomu –jedra (3). Veslači, bilo da su bili robovi ili slobodni plaćeni mornari, ili pak sami vojnici, plovili bi i manevrirali i pod

nepovoljnim uvjetima promjenljivog vjetra ili pak tišina – utiha (bonaca). Naravno, uzimajući u obzir da je i more bilo prihvatljivo za plovidbu veslima, da nije bilo jako valovito, odnosno jače uzburkano.

Borbena taktika, tj. smisao i upotrebljivost pojedinog ratnog broda svodila se je na postavljene ciljeve. Uzajamno su bili u sprezi sa veličinom, odnosno težinom broda, a time i brojem vesala i veslača. Svakojaki borbeni zadaci najrazličitije su se rješavali najrazličitijim brodovima, najčešće uvjetovani veličinom. Velikim brodovima najviše je odgovarala frontalna formacija: u polukrugu sa „krilima“ radi opkoljavanja neprijatelja, dok su manji brodovi birali (i koristili) „faktor iznenađenja“ salijetajući sebi dostojne i savladive neprijatelje(4). Iz navedenog razloga nameće se veliki broj po izgledu sličnih brodova ali najrazličitije veličine: od najmanjih (barki-*kaića*) sa nekoliko veslača pa do najvećih ondašnjih ratnih brodova (galija). Adekvatno veličini, opremene su najrazličitijim naoružanjem, od najmanjeg (najlakšeg): hladnog oružja, pa malog vatrenog oružja i malih topova, do velikih topovskih cijevi opet različitog broja, koji se povećava proporcionalno sa veličinom broda. Riječ je o galijama, veslaricama koje su rijeđe bile transportne (trgovačke namjene). Valja napomenuti da se naziv **galija** kroz povijest i literaturu kao općeniti pojam frekventno provlači kao sinonim za veslaricu (5).

Dugačke, uske, niske i vitke veoma su nalikovale jedna na drugu čak i kada se je radilo o suparničkim mornaricama, pa i kod dužeg vremenskog razdoblja: veslarice (galije) su uspješno i adekvatno korištene u rasponu od 10. do 18. st. Posljednja bitka vođena brodovima na vesla bila je bitka kod Lepanta, između turske flote i flote Svete Lige 1571. godine.

Kada se radi o državnim brodovima Dubrovačke republike, nameće se pitanje (i razmišljanje) o ratnoj floti ili obrambenoj flotili (6). Neizostavno se nameću pojmovi o „napadačkim“ ili „obrambenim“ ratovima, sukobima ili akcijama, ili pak „pravednim“ i „nepravednim“! U bitki kod Lepanta npr., zar flota Lige ne brani Evropu od najezde Islama? Zar filjuga ili još manja ormanica ne napada uljeza zvanog (znanog) kao gusar ili pirat?

## Galija

Galije su bile najveći predstavnici ratnih brodova iz reda veslarica u srednjem vijeku. Gradile su ih i koristile sve ondašnje pomorske sile Mediterana za najraznovrsnije ratne potrebe, što je izravno utjecalo na njihov izgled, veličinu, naoružanje i opremu, do najsitnijih detalja (7). Jedra kao pomoćni propulzor u to vrijeme nedovoljno su upravljiva da bi zadovoljila borbenu operativnost ratnog broda, pa je sve podređeno veslima, odnosno ljudskoj snazi. Iz tog razloga veslarice (a naročito galije) su uske, niske i lagane konstrukcije. Broj veslača (kao osnovna snaga propulzije) je ovisio o veličini galije i smještaju odnosno broju veslača, koji se često mijenjao – prilagođavao sticajem okolnosti: u ratnim pohodima pridodavao se je broj veslača na pojedinom veslu. Ovisno o (ne) prilikama, ali i o različitim kulturama, veslači su mogli biti robovi (kažnjenici), plaćenici, ali i „slobodni“ ratnici.

Galije Dubrovačke Republike svojom su veličinom i pomorskim sposobnostima bile adekvatne obrambenoj svrsi dubrovačkih plovnih puteva, veoma sličnog izgleda kao i ostale galije Mediterana. Imajući u vidu da su građene uz pomoć savezničkih

brodograditelja, za pretpostaviti je da su specifične pojedinosti poprimale od ratnih brodova brodograditeljeva domicila (porijekla) Zbog diplomatske vlade Dubrovačke republike koja se nije otvoreno sukobljavala sa suparničkim pomorskim silama, galije su rijetko upotrebljavane u svojem osnovnom smislu. Ponekad su sudjelovale zajedno sa svojim posadama u otvorenim pomorskim sukobima u flotama tuđih pomorskih nacija. Upotrebljavane kao komandni brod flotile, prevozile su državnike i diplomate, a u svojim malim skladištima raznovrsnu robu. Radi navedene višenamjenske svrhe i galije su se (kao i svi ostali brodovi) međusobno razlikovale. Prilikom prijevoza visoko pozicioniranih državnika galija je bila svečano uređena, ukrašeniya od ostalih brodova, a posebno zastavama koje su označavale status galije i časnog putnika. Nadalje, spominju se galije *bastarde* i galije *piate*, što bi u slobodnom prijevodu značilo: zdepasti i pliki, dakle galije prilagođene teretu i plićinama.

Dubrovačka republika je za obranu svoje trgovine koristila galije u 15. i 16. st. U 17. st. one bivaju zamijenjivane okretnijim i racioalnijim galijicama što je odgovaralo onovremenim prilikama, jer su i barbarske aktivnosti gusara iz petnaestog i šesnaestog stoljkeća polako jenjavale odmicanjem 17. st. da bi utihnule u 18.st. zajedno sa Dubrovačkom Republikom.

Meditranski naziv za galiju je **galera**.

## Galijica

Kao što je i naziv galijica deminutiv od galija, tako je i brod –galijica umanjenica od galije. To je ustvari na izgled isti brod, s tom razlikom što je nešto manji, iz čega proizlazi da ga pokreće manje veslača.

Izgradnja i održavanje manje „galije“ (veslarice) bilo je jeftinije, pa se ona može smatrati racionalnom zamjenom galija, s obzirom da se galijica pojavljuje nekako u suton galija, krajem 16. i početkom 17.st. (8)

Bila je to jednojarbolna veslarica opremljena sa pripadajućim velikim latinskim jedrom i 15 – 20 klupa za 30 – 40 veslača. Rijetko je kao dodatak bila opremljena sa dodatnim, malim pramčanim nakošenim jarbolom i pripadajućim latinskim jedrom.

Povjesničari: Pantera, Sauerien, Diderot, D'alambert, Bonafoux, Jal, opisuju ovu veslaricu gotovo istim riječima navodeći sitne razlike u pojedinostima o broju veslača i naoružanja.

Meditranski naziv joj je **galeota** (9), dok je Stulli naziva još i **korabljica, sukorabljica**.

M. Kozličić galijice poistovjećuje sa fustama (10), dok ih J. Luetić razlikuje prilikom nabiranja različitih veslarica (11).

## Filjuga

Jedna od najraširenijih veslarica Dubrovačke republike, svojom je veličinom opravdavala različitu svrsishodnost i opremljenost, analogno tomu i različiti dizajn. Kroz duži vremenski period i kroz veliki akvatorij različitih pomorskih kultura, filjuga (sl. 1) se je mijenjala i prilagođavala plićinama, vjetrovima, teretima pa i ribama (vrsti

ribarenja). Kao veslarica iz 17. stoljeća dubrovačka filjuga je poprimala gotovo isti oblik kao i ostale članice iz reda veslarki: galije i brigantini.



Slika 1. Dubrovačka filjuga.

U sastav flotile Dubrovačke republike pojavila se je najkasnije, ali je zato najkasnije i nestala, početkom 19 st. Opremljena sa dva jarbola, glavnim gotovo u sredini, uspravnim sa velikim latinskim jedrom, i pramčanim, nešto nagnutim prema naprijed sa omanjim jedrom, isto latinskim.

Ribarske, a posebno trgovačke filjuge, različite od vitkih ratnih veslarica: punašne odnosno zdepaste, međusobno su se razlikovale i do trostrukog iznosa veličine (po nosivosti), kada su mogle biti opremljene i sa trećim jarbolom.

Mediterranski naziv za filjugu je **feluka**, dok su kroz povijest jedrile: **fawa**, **felluca**, **feluqua**, **filucca**, **filjoga** (12), i **filuga** (13).

## Filjugica

Isto kao što je slučaj sa galijicom, tako je i filjugica (sl. 2) deminutiv od filjuge, dakle njena manja inačica, kako po dužini tako i po nosivosti, a analogno tomu i po broju veslača.

I dok je filjuga gotovo uvijek bila pokrivena palubom, filjugica je bila otvorena poput brodice, korito bez palube. (14)



Slika 2. Dubrovačka filjugica.

Za filjugicu vrijedi napomenuti da je specifična po svojoj operativnosti, tj. izrazito manevrabilna, s obzirom da su joj pramac i krma gotovo simetrični, te je kormilo mogla vješati (postaviti) na obje statve. Iz toga proizlazi da je po potrebi mogla trenutno promjeniti pravac kretanja u suprotnom smjeru bez mukotrpnog okreta za 180 stupnjeva. Bile su naoružane priručnim hladnim i vatrenim oružjem.

## Ormanica

Ormanica (sl. 3) je najmanja barka iz reda veslarica, naoružana tek lakim oružjem (priručnim: hladnim i vatrenim), ali je ponekad mogla imati na pramcu i manji top, po uzoru na druge mornarice, u kojima se inačica ormanice koristi.



Slika 3. Dubrovačka ormanica.

Prvi spomen toga naziva potječe sa početka 15. st., dok se objašnjenje naziva pokušava pronaći u više pomorskih i općih rječnika. Meritorni pomorski arheolog i lingvist Augustine Jall u svom riječniku *Glossaire Nautique*, navodi natuknicu **ormanicca** koju poistovjećuje sa galijom; A. Jall je provodio ankete *in situ*, zapisivao je nazivlje iz razgovora sa pomorcima, ribarima i mještanima (*sa ljudima od mora*). Mnoštvo rječnika ovaj naziv objašnjavaju podjednako, glagol *armare* se prevodi kao –

naoružati, a pridjev *armata* –naoružan(a). Iz svega proizlazi zaključak da je ormanica bila manja naoružana barka upotrebljavana za najraznovrsnije borbene zadatke prilagođene njenoj veličini: za izviđanje, za pritajeno praćenje, za priobalno patroliranje, za izvođenje manjih prepada (iznenadnih)... Korištena je za pomoćne djelatnosti većih ratnih brodova: kao pomoćna brodice, kurirska, dostavna pa i spasilačka.

Nemoguće je terminirati točan izgled ormanice, tim više što on nije uvijek bio istovjetan imajući u vidu da su ormanice sa navedenom svrhom intenzivno korištene duž cijele istočne obale Jadrana kroz četiri stoljeća. Prema navodima brojnih pisaca, daje se zaključiti da je ormanica bila uobičajena barka otvorenog tipa, bez palube, u čijem su trupu bile ugrađene veslačke klupe za desetak veslača. Pored vesala, za plovidbu na većoj udaljenosti koristila je i jedro, vjerojatno latinskog tipa kao i sve ostale onovremene barke i brodovi, ili oglavnog tipa(15). Kormilo je bilo standardno, tj. uobičajeno pričvršćeno na krmenoj statvi, upravljano sa rudom.

U različitim mornaricama upotrebljavana za najrazličitije potrebe, ormanica je različito i nazivana: **plav armana** (Šurman), **ormanicca** (Jall), **oranica**, **čamac**, **patrolica**, **šajka** (Iveković-Brozov).

## Zaključak

Ratno brodovlje u manjem obimu smatra se obrambenom flotilom, posebno kada je riječ o dubrovačkom pomorstvu, koje je bilo izrazito trgovačko. Suzbijanje piratstva na svojem akvatoriju naročito pred svojim lukama, kao i sprečavanje opsada istih, spada u zaštitu trgovačkih plovnih putova Dubrovačke Republike, nastojanjem za održanjem slobodnog statusa. U tom smislu, kroz puna četiri stoljeća, nastaje paleta obrambenih brodova, praktično naoružanih veslarica, koje su samo po potrebi građene uz pomoć stranih brodograditelja. Brodograditelji Dubrovačke Republike bili su vrsni majstori za trgovačke „okrugle“ brodove.

Kontradiktornost kod tekstualnog opisivanja u izradi pa i veličini pojedinih tipova brodova dolazi iz razloga što su se ti brodovi doista i mijenjali kroz određeno vrijeme, odnosno mijenjao se je njihov smisao:

- radi raznolike upotrebe – raznovrsna oprema;
- radi različitog akvatorija – različita maritimna svojstva;
- u raznim vremenskim razdobljima – različiti oblik i veličina;

A zbog tehnološkog napretka, povećavala se je radna sposobnost brodograditelja posebno primjena sve većeg i kvalitetnijeg alata.

Pored navedenog, treba još napomenuti da je svaki pojedini brod bio i višenamjenski, kada je u različitim situacijama (kroz duži vremenski period) jedan te isti brod prepravljan (transformiran) iz jednog tipa broda u drugi. Pridodajmo još i kompleksnost nazivlja zbog redovne pojave višeznačja ili pak dvostrukog standarda.

Uzimajući u obzir sve rečeno, razvrstavajući i slažući „kockice“, pokušalo se je predstaviti ratno (obrambeno) brodovlje Dubrovačke Republike (od druge polovice četrnaestog stoljeća do početka osamnaestog stoljeća), od najmanje *ormanice* do najveće *galije*.

Rezultati istraživanja doneseni su u obliku maketa brodova čije su raspoložive fotografije prezentacija uz tekst.

## Referencije

- (1) CICALIOT, F., Nautica Genovese, Rocchetta Cairo, Savona, 1993.
- (2) BAČIĆ, V.A., Dubrovački brodovi, Vasić i Horvat, Zagreb, 1937.
- (3) PRIKRIL, B., 3000 godina pomorskih ratova, bitke mornarica starog doba, prvi dio, Otokar Keršovani, Opatija, 1985.
- (4) MILETA, I., Prometeji našeg pomorstva, Šibenik, 1977.
- (5) isto kao 2.
- (6) KOZLIČIĆ, M., Hrvatsko brodogradništvo, Književni krug –Anton Gustav Matoš, Split-Zagreb, 1993.
- (7) Pomorski leksikon, JLZ Miroslav Krleža, Zagreb, 1990.
- (8) Modeli naših brodova, Čuvar Jadrana, Split, 1975.
- (9) LUETIĆ, J., Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke, Matica Hrvatska, Zagreb, 1984.
- (10) isto kao 6.
- (11) isto kao 9.
- (12) isto kao 9.
- (13) VIDOVIĆ, R., Pomorski rječnik, Logos, Split, 1984.
- (14) isto kao 9.
- (15) isto kao 9.