

MITHAD KOZLIČIĆ

## SENJSKE USKOČKE BRODICE

Mithad Kozličić  
M. Getaldića 31/10  
HR 58000 Split

UDK: 656.61:629.12](497.13)  
Izvorni znanstveni rad  
Ur.: 1992-07-30

U članku se na temelju pisanih, kartografskih i povijesno-umjetničkih izvora donosi rekonstrukcija senjskoga uskočkog brodovlja: manje i veće veslarice odnosno, gajete. Kao dokumentarni dio objelodanjuje se odgovarajuća kartografska građa i prviput crteži prostornih rekonstrukcija (bokocrti) koje je prema uputama autora načinio Bojan Pešl.

Brodarstvo senjskih uskoka jedno je od najzanimljivijih na hrvatskoj obali Jadrana. Nisu u pitanju jedino rješenja koja su u Senju i drugim mjestima Podvelebitskoga (Planinskog) kanala primjenjivali u gradnji svojih brodica. Možda je najinteresantiji skup činjenica vezan uz razvoj i djelovanje u izrazito nepovoljnim uvjetima, a da istodobno uspješnost na moru bude takva da uskoci i njihovo brodarstvo postanu vjerojatno najpoznatijom legendom pomorske vještine, poduzetnosti, vojnopomorske inventivnosti i hrabrosti. Uskoci su, u početku se boreći jedino protiv Turaka, a kasnije i Venecije, za protivnika uvijek imali organiziranu vojnopomorsku silu, što se za njih nikad nije moglo kazati. Protivnik im je uvijek raspolagao pravim ratnim brodovima, a uskočke se pomorske snage (uz uvjet da se uopće može govoriti o *pomorskim snagama*) činile tek manje ili veće skupine brodica. Protivnik im je redovito bio iskusan i izobražen, pa i u vojnopomorskom pogledu, a uskok s obale Podvelebitskoga kanala u najboljem slučaju priučeni gusar. Napokon, iza turskih i mletačkih snaga stajale su njihove države koje su mogle uvijek slati nove brodove i ljude, a iza naših uskoka, čak i kad su imali pokrovitelja u Austriji, jedino oni sami.

Međutim, sve su te nepogodnosti naši uskoci, uspješno nastavljaajući gusarsku tradiciju Neretljana i Omišana, pretvarali u prednosti za sebe. Pri tome su se osobito koristili nepovoljnim meteorološkim čimbenicima. Napadali su kad su na moru bile žestoke bure ili južine. Nisu uskočke brodice bile puno otpornije na visoke valove od turskih ili mletačkih brodova, nego su uskoci bili bolji pomorci. Uskoci nisu bili bolje organizirani od svojeg protivnika, ali su bili srčaniji, bolji znalci vlastitih obalnih voda, a uz to i izvanredno inventivni, pretvarajući i najnepovoljniju okolnost u vlastitu korist.



Sl. 1-2. Kartografski prikaz bitke s Turcima god. 1571. na zadarsko-šibenskom području, autor-Šibenčanin Martin Rota Kolunić. Na zadarskoj foliji prikazane su galijace, galije i karake, a na šibenskoj, osim galijaca i galija, manje uskočke veslarke i gajeta (G.F.Camocio, 1571)



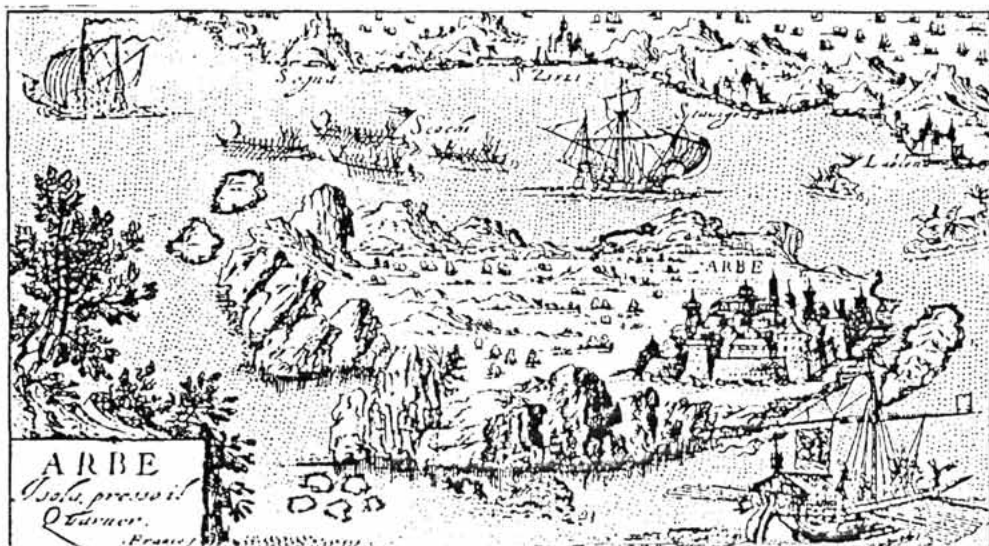
Možda će najzorniju sliku o tim hrabrim pomorcima dati njihov suvremenik Minucio Minucci. Premda će Minucci, i sam mletački podanik ali i iskreni protivnik uskoka, u mnogočemu pretjerati, ipak odgovarajući na pitanje "Tko su uskoci" bit će koncizan, jasan i, zanimljivo, točan. Među ostalim, naime, kazat će i ovo: "Među njima nema nikoga koji bi počinio izdajstvo ni za kako visoku cijenu. Oni imaju samo puške, koje su malene i vrlo lagane. Mjesto sablje nose bodež. Kad su u polju odijevaju se odijelom, koje ne sprečava pokret, nego je lagano i vrlo kratko. Za spavanje i zaštitu od kiše nose sa sobom samo jedno malo čebe koje im služi za sve. Kad idu od kuće nose sa sobom hrane samo koliko im treba za jedan obrok, a za ostale dane treba da je pribave na putu." Ako se uz to još uzme njegova ocjena da "uskoka, koji stanuju u Senju, nije nikada bilo više od četiri stotine", onda će nam vizija veličanstvenosti njihove borbe biti još bližom. Jer "oni idu na gusarenje s lađama na šest ili osam vesala, ne sa većima. U svakoj od tih lađa ima ih po dvadeset i četiri da se mogu barem četiri puta izmjenjivati u veslanju. Zato i zbog toga, što su im brodovi brzi, mogu da prevale ne znam kako dug put. Pored toga, te se lađe, budući da su malene, lako sakriju za nekom stijenom, mogu da ih povuku na kraj, da ih potope, i lako izbjegnu očima onih koji ih progone. Oni imaju i neke veće lađe, ali s njima ne izlaze uvijek". Stoga u skladu s mletačkim kutom gledanja na istočnu obalu Jadrana (*culphus Veneticus* umjesto *in nostro Dalmatico mare*, gdje je *nostro* sa značenjem *hrvatski*) zaključuje: "Protiv ove vrste i ovolikog broja zlokobnih i nesnosnih lupeža, ova država se muči već osamdeset godina (za njegovo doba - op. MK), a da nikad nije mogla obuzdati njihovu drskost ili smionost ...".<sup>1</sup>

Napokon spomenimo da su mletački zapovjednici - a na njih je pao teret borbe s uskocima - procjenjivali da uskoci "preziru svaku opasnost i svoj vlastiti život izlažu opasnosti (te) i na moru i na kopnu neobično su hrabri." Rezimirajući vlastita znanstvena istraživanja o senjskim uskocima, G. Stanojević će zaključiti: "Uskoci su izlazili u svako godišnje doba, čas u manjem čas u većem broju. Može izgledati nevjerovatno, ali su uskoci radije izlazili zimi po uzburkanom i vjetrovitom moru, kad se mletačke galije sklanjaju u pristanište. U dugim zimskim noćima moglo se duže ploviti pod okriljem mraka". I ovo: "Kad su uskoci izlazili iz Senja u akciju, nikada nijesu znali kada i kako će se vratiti kući. Ponekad se ostajalo danima, a ponekad i mjesecima. U svojim malim i brzim barkama, obojenim crveno i crno, simbolom smrti i krvi, nijesu obećavali ništa dobro gdje dođu."

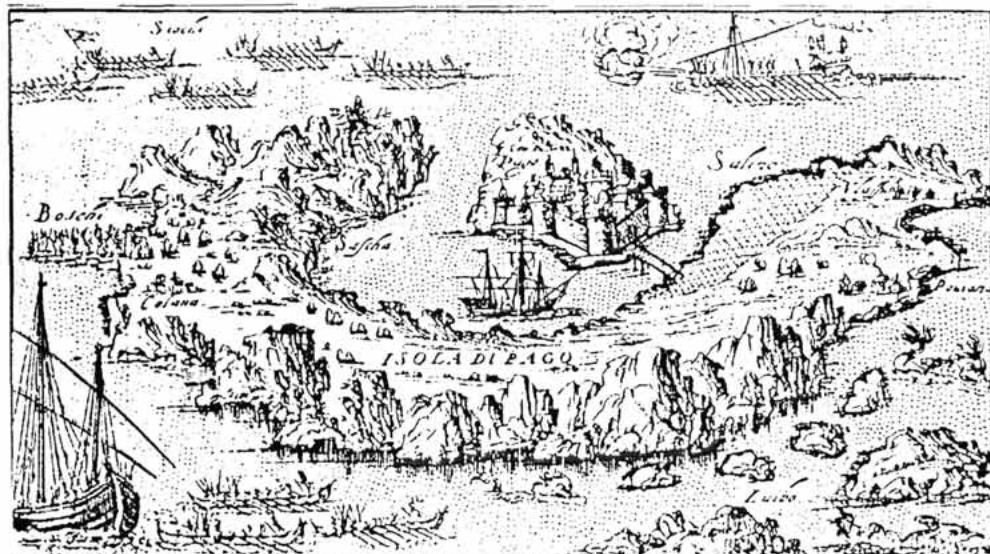
O hrabrosti uskoka možda najzornije svjedoči njihova ratna varka primijenjena koncem 1604. na otoku Ižu. S plijenom u stoci, poklanoj i smještenoj na dnu brodice, ploveći prema Senju, neočekivano su upali u bitno jaču mletačku blokadu. Budući da su opterećene brodice bile spore, pa se zbog toga nisu mogli probiti između mletačkih galija, uskoci odlučše brodice prenijeti preko otoka na njegovu suprotnu stranu. Manji dio uskoka, da bi zavarao Mlečane, sjeo je oko vatre, te pjevao i veselio se. Ostali, koristeći se mrakom, mesom poklane stoke poravnaše put do suprotne strane otoka. Zatim nasjekoše oblice pa njih i vesla poredaše po tome putu, preko čega prevukoše svoje prazne lađe. Prije nego su otplovili put Senja, da Mlečani ne bi za njima krenuli u potjeru, a i da bi varka bila cjelovita, oko vatre poredaše kamenje. Na nj postaviše vlastite kape, a uz to još i uzdignute kraće štapove da iz daljine izgledaju kao puške. Sutradan, dakako, mletačkih 600 vojnika iskranih na otok nisu našli uskoke.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> G. NOVAK, *Mletački generalni providur Jadranskoga mora (Dalmacije o uskocima (god. 1599.)*, Mornarički glasnik 4-5/1952, 451-454. O geografskome shvaćanju Jadrana M. SUIĆ, *Dalmaticum mare*, Radovi Zavoda JAZU u Zadru 29-30/1983, 5-20.

<sup>2</sup> G. STANOJEVIĆ, *Senjski uskoci*, Beograd 1973, 32, 36-39.



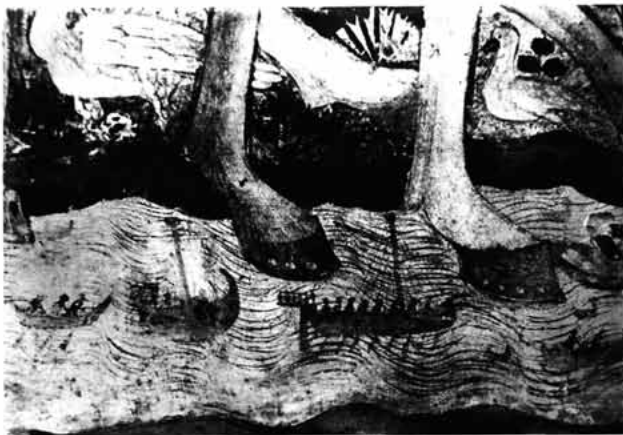
Sl. 3-4. Veće uskočke veslarke u Podvelebitskom kanalu (G. Rosaccio, 1605)



\*

Prema tome, povijesni kontekst borbe senjskih uskoka u cjelini je poznat. Uostalom, epopeji njihova junaštva posvećeni su brojni znanstveni prilozi. Međutim,

Sl. 5. Detalj freske Vicenca iz Kastva u Bemmu (1474)



podrobnijom analizom brodovlja, izuzev pisca ovoga teksta,<sup>3</sup> nisu se bavili drugi autori, barem ne na takav način da smo mogli detaljnije upoznati njihove brodice. Stoga je cilj ovoga rada, uzimajući u obzir cjelinu povijesnih izvora, dati prilog u tome području.

\*\*

O senjskom uskočkom brodovlju, osim povijesnih izvora, informacije nam pruža i kartografski materijal 16-17. stoljeća. U G. Camocijevu portolanu nalazi se i nešto kartografskoga materijala koji je izradio naš Šibenčanin Martin Rota Kolunić. Osobito su zanimljive dvije folije (Sl. 1-2) s prikazom akvatorija između Zadra i Šibenika u svezi s mletačkim sukobom s Turcima godine 1571.<sup>4</sup> Od brodovlja pretežno su prikazane mletačke galije s većim brojem detalja, a na zadarskoj i dvije usidrene karake skupljenih jedara. Zahvaljujući Kolunićevu crtačkome umijeću, među galijama možemo razlikovati dva tipa (veći i manji). Na njima uočavamo vesla, prilično vjerno prikazanu snast, krmeni šator na dvije vode i niz stjegova. Osim dominantnoga stijega s prikazom sv. Marka, više je stjegova s križem, ali i plamenci, duge uske zastave kojima se u tijeku bitke označivao položaj pojedinoga broda u bojnome poretku i prenosile se zapovijedi. Uostalom, prema ubranim jedrima na galijama vidi se da su se uputile u bitku, što se osnažuje položajem vesala kojima se upravo trebao učiniti slijedeći zaveslaj.

Premda je nedvojbeno da je dio tih galija pripadao našim srednjovjekovnim komunama (vjerojatno one s prikazom križa na stijegu i krmenome šatoru), za nas su

<sup>3</sup> U članku M. KOZLIČIĆ, *Stoljetno slobodarstvo senjskih pomoraca*, Senjski zbornik 10 - 11/1983-1984, 264-276, dani su okvirni ovoj temi. U toj prigodi zbog tehničkih poteškoća u tiskari nažalost nisu tiskani specijalno pripremljeni slikovni prilozi. Stoga se ovaj put donosi cjelokupni relevantni materijal, a uz njega i rekonstrukcije brodovlja koje je prema autorovim sugestijama isertao Bojan Pešl iz Splita, na čemu mu se i na ovom mjestu najtoplije zahvaljujem.

<sup>4</sup> G. CAMOCIO, *Isole famose, porti, fortezze, terre marittime della Repubblica di Venezia ed altri principi cristiani*, Venezia 1571, - D. KEČKEMET, *Naša stara pomorska ikonografija*, Pomorski zbornik II/1962, 566-567.





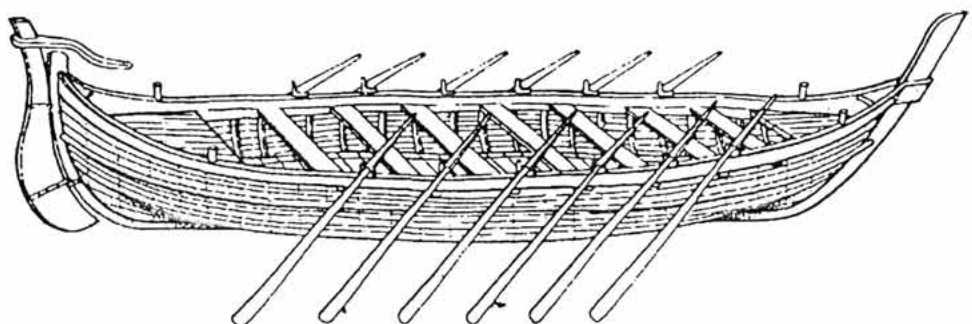
Sl. 6. Sukobuskočkog i mletačkog brodovlja ispred Senja (G.Keller, 1617)

ipak najzanimljiviji manji brodovi prikazani na foliji (Sl. 2) na kojoj je kartografirani obalni rub od Pirovca (Zlosela) do Rogoznice. Tamo su prikazane tri lađice svaka s tri veslača i jednim kormilarom, te jedna jedrilica. U lađicama nije teško prepoznati *ormanice*, specifični tip gusarsko-uskočke brodice ove obale, koje se u više brodograđevnih rješenja (u prvome redu oblik pramca i krme) približavaju gajetama. No, gajeta je i veća brodice. Jarbol joj je okomit, a na njemu je križ i trokutno (latinsko) jedro. Trup broda pun je i zaobljen, osobito na pramcu i krmi. Izgleda da je prednji dio te jedrilice dijelom zatvoren, a tako je i kod krmenoga dijela. Premda takve brodice u načelu imaju 4-6 vesala, ovdje ih ne vidimo budući da su najvjerojatnije uvučena.<sup>5</sup> Na temelju Kolunićeva prikaza može se zaključiti da im je duljina bila oko 10-12 m, širina ne više od 3 m, a gaz vjerojatno nešto veći od pola metra.

Unutar takvih podataka za okolne tri *ormanice* bi se mogla ustvrditi duljina na 7-8 m, širina manja od 2 m, a gaz maksimalno na 0,4 metra. Izgleda da su i te veslarice na pramčanome i krmenome dijelu bile zatvorene.

Ipak, najzanimljiviji detalj na obje vrste brodice jesu kormila. Na foliji koja prikazuje zadarsku okolicu, kod usidrenih karaka jasno se vide listovi kormila. Na gajeti s jedrom datoj unutar kartografskoga prikaza šibenskoga akvatorija uz kormilo se

<sup>5</sup> Gajeta 19-20. stoljeća ima pramac malo svinut prema unutarnjosti. U ostalim je brodograđevnim rješenjima manje-više slična onoj iz 16. stoljeća. Isp. T. BERNARDI, *Gajeta*, Pomorska enciklopedija, svezak 2, Zagreb 1975, 502-503. - R. JELIĆ, *Ribarstvo i ribarski običaji u Malom Ižu*, *Adriatica maritima* 4/1985, 128-130. - J. BASIOLI, *Razvojni put ribarskih brodova i čamaca*, *Pomorski zbornik* 4/1966, 288. V. SALAMON - V. ROBOTIĆ - M. LONČAR - D. RADOVAN, *O jednom prijedlogu sustavnog istraživanja i populariziranja brodograđevne tradicije istočne obale Jadrana*, *Brodogradnja* 5-6/1988, 209, donose preliminarnu rekonstrukciju komiške gajete tipa fakluša. O *ormanici* J. LUETIĆ, *Ormanica- naš najmanji ratni brod u prošlosti*, *Mornarički glasnik* 5/1967, 736-737.



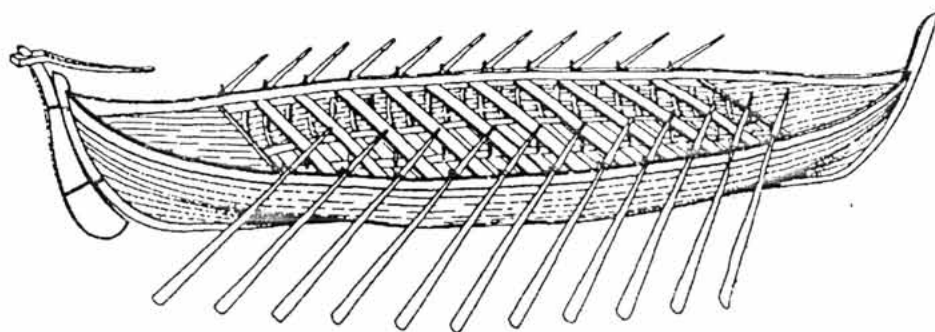
Sl. 7. Standardna senjska veslarka 16-17. st. za borbene akcije protiv Turaka i Mlečana (crtež B. Pešl)

zamjećuje i rudo kojim se kormilo pokretalo. Na ormanicama nema kormila. Prikazan je jedino kormilar koji stojeći kormilari krmenim veslom. Takav slijed daje Kolunićevim prikazima posebnu autentičnost, sugerirajući da je takva situacija doista i bila na ovome akvatoriju u 16. stoljeću. Naime, da je kormilo s kormilarskim listom i rudom u međuvremenu postalo uobičajeni konstruktivni element, ali tada još uvijek ne i kod manjih brodice (ormanica) pokretanih veslima. Da je upravo tako, pokazuju nam prikazi iz Rosaccijeva portolana akvatorija Raba i Paga iz treće četvrtine 16. stoljeća (Sl. 3-4), te prikazi sitnijih brodice na Vicencijevoj fresci iz Kastva u Bermu (Sl. 5) koja se datira u godinu 1474.<sup>6</sup> Kako na Kellerovu prikazu pomorske bitke ispred Senja godine 1617. (Sl. 6) ormanice već imaju kormilo s rudom, može se zaključiti da je uvođenje kormila i na sitnije brodice na našem Jadranu okončano koncem 16. odnosno početkom 17. stoljeća.<sup>7</sup>

Takvim se prikazima u cijelosti potvrđuje povijest senjskih uskoka, neustrašivih hrvatskih mornara. Istodobno nam je na taj način slikovno dokumentiran razvitak njihova brodovlja, o čemu povijesni dokumenti najčešće nisu u stanju dati tako preciznu, a nerijetko čak i egzaktnu informaciju. No, i ti su podaci vrijedni, ponajviše stoga što se

<sup>6</sup> G. ROSACCIO, *Viaggio da Venetia a Constantinopoli per mare e per terra*, Venezia 1605, fol. 7a i 7b. Prvo izdanje toga djela bilo je 1574, drugo 1598, a citirano je treće izdanje. D. KEČKEMET, *Naša stara pomorska ikonografija, o.c.*, 563-564 i tablica 5, 1.

<sup>7</sup> Potrebno je skrenuti pažnju na činjenicu da se beramska freska datira u godinu 1474, prikazi za Camocijev portolan nastali su i tiskani koncem 16. st. (1571), kada i Rosaccijevi (1574), dok se Kellerov prikaz datira u godinu 1617. Ti dokumenti, zbog svojih brojnih bitnih razlika (mjesto nastanka, cilj izradbe, način prikaza) ne samo da potvrđuju gornje zaključke nego kao vrijeme definitivnoga prijelaza na kormilarenje kormilarskim listom s rudom (kasnije i kormilarskim kolom) kod svih tipova istočnojadranskih brodova sugeriraju konac 16. stoljeća. Možda će se stari način zadržati ponegdje i nakon toga, ali generalno bi tu prekretnicu u upravljanju brodovima trebalo promatrati na takav način. S druge strane, treba istaknuti da se najraniji vjerodostojni podatak o uvođenju kormila s kormilarskim listom u nas odnosi na Dubrovnik. Nalazi se u dokumentu od 25. studenoga godine 1369. Isp. S. VEKARIĆ, *Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća*, Pomorski zbornik 1/1962, 143 i bilješka 3. To ne znači da se kormilo na veće brodove nije počelo uvoditi u 13. stoljeću, vjerojatno pod njegov kraj, ali taj proces nije arhivski dokumentiran.

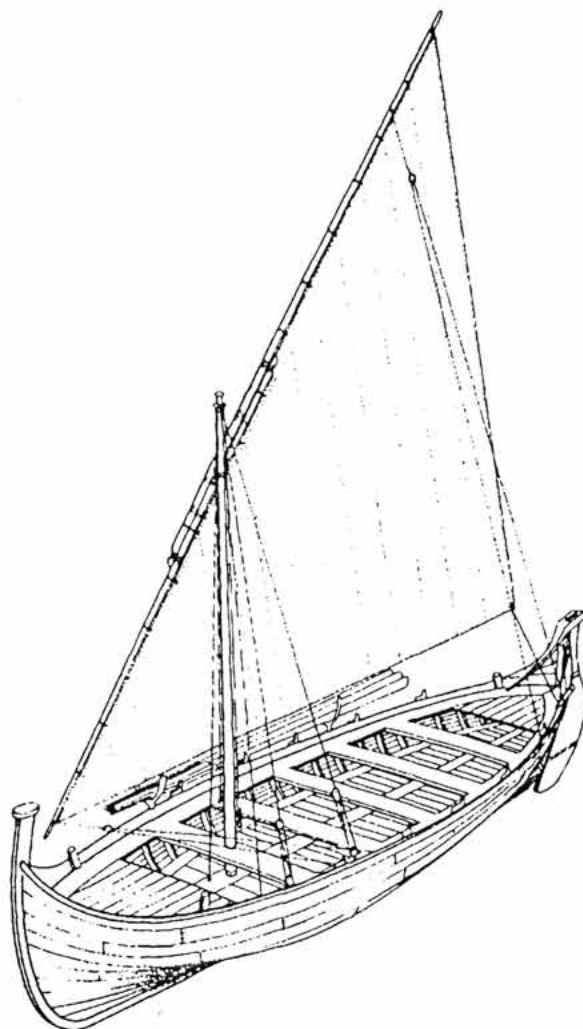


Sl. 8. Velika veslarka senjskih uskoka 16-17. st. (crtež B. Pešl)

njihovom statističkom analizom mogu dobiti informacije o veličini brodica, u prvome redu s obzirom na broj ukrcanih uskoka.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Ilustracije radi evo nekih takvih podataka: a) *Manje ormanice*: 1591. Mlečani su zarobili uskočku brodicu sa 12 uskoka; 1602. u Podvelebitskom kanalu Mlečani su zarobili uskočku brodicu sa 16 uskoka; 1613. 500 uskoka na 28 barki doplovilo je do Obrovca, što je oko 18 ljudi po jednoj brodicu. b) *Srednje ormanice*: 1580. 300 uskoka na 13 barki izvršilo akciju kod Novigrada, tj. oko 23 čovjeka po jednoj brodicu; 1581. 400 uskoka na 12 barki opljtenilo Obrovac i okolicu, ili oko 33 čovjeka po brodu; 1590. 120 uskoka na 4 barke isplovilo iz Senja, tj. oko 30 ljudi po brodu; 1591. 400 uskoka na 16 brodica doplovilo do Hvara, ili oko 25 ljudi po jednoj ormanici; 1597. oko 500 uskoka na 17 barki otplovilo u akciju do Pule i Rovinja, tj. oko 29 ljudi po brodicu; 1602. pod zapovjedništvom Ivana Vlatkovića isplovilo 500 uskoka na 16 brodica radi akcije na moru, što je oko 31 čovjek po brodu; 1603. 300 uskoka na 11 barki napalo Herceg-Noví, ili oko 27 ljudi po brodu; 1611. 400 uskoka na 12 velikih i malih barki doplovilo do Obrovca, ili prosječno 33 čovjeka po veslarici. c) *Veće ormanice*: 1581. 300 uskoka na 6 barki uputilo se u Dalmaciju, ili oko 50 ljudi po brodu; 1586. 500 uskoka na 10 lađa pod zapovjedništvom Jure Daničića otplovilo u Dalmaciju, ili oko 50 ljudi po brodu; 1598. čak 700 uskoka i uz to 70 njemačkih puškara (Hrvata) na 18 brodova doplovilo do Šibenika, što je oko 43 čovjeka po brodu; iste godine, 1598. mletačka flota od 9 galija i 18 naoružanih brodova, pomognuta Turcima s kopna, u Rogozničkome zaljevu kod Šibenika blokirala 670 uskoka na 18 brodica. Uskoci su se nakon 13 dana blokade po velikoj južini izvukli i pri tome uništili 2 mletačke galije i 5 arbanaških brodova. U toj akciji uskočke su brodice prosječno imale 37 ljudi; 1610. 700 uskoka na 14 brodica pod zapovjedništvom Ive Vlatkovića doplovilo do Zadra, pa je to oko 50 ljudi po jednoj brodicu. d) *Brodice nedefiniranog broja članova posade*: 1606. iz Senja isplovili uskoci na dugim brodovima poput fusta; iste godine, 1606. oko 700 uskoka i Morlaka plovi u Dalmaciju na dugim brodovima; 1607. papa odluči unajmiti uskočke na 12 uskih dugih brodova radi stražarenja na moru; 1612. Mlečani prigovaraju nadvojvodi u Grazu da se u Rijeci grade dugi brodovi za uskočke, a to je iznova učinjeno 1616. izgradnjom 12 brodova za uskočke pod zapovjedništvom Andrije Frletića. Isp. A.R. FILIPI, *Senjski uskoci i zadarsko otočje*, Pomorski zbornik 2/1964, 579-632, - K. HORVAT, *Monumenta historiam uscocchorum illustratia*, knjiga I-II, Zagreb 1910-1913, - M. KOZLIČIĆ, *Stoljetno slobodarstvo senjskih pomoraca, o.c.*, 264-276, - B. KRMPOTIĆ, *Rani period uskočke mornarice*, Pomorski





Sl. 9. Uskočka gajeta prema Kolunićevu prikazu iz 1571 (Crtež B. Pešl)

Uzimajući obje kategorije izvora u obzir mogle su se izraditi rekonstrukcije uskočkih brodice. Najzanimljivija je nedvojbeno ona Minuccijeva manja lađa, *senjska uskočka veslarica* s kraja 16. i početka 17. stoljeća (Sl. 7). Duga je preko svega oko 10 m, široka 1,45 m, visina boka joj je 0,8 m (između treće i četvrte veslačke klupe), a gaz

---

zbornik 13/1975, 291-304, - G. NOVAK, *Commissiones et relationes Venetae*, knjiga IV-VI, Zagreb 1964-1970, - B. POPARIĆ, *Povijest senjskih uskoka*, Zagreb 1936, - P. SARPI, *Aggiunta all'Historia degli Usocochi di Minucio Minucci*, Venezia 1683, - G. STANOJEVIĆ, *Senjski uskoci*, Beograd 1973, 95-309.

normalno opterećene brodice 0,3 m, odnosno maksimalni 0,4 metra. Od drugih relevantnih podataka obvezno bi trebalo istaknuti da su imale 6 veslačkih klupa sa 12 vesala. Veslo je bilo dugačko 3,15 metara, a njegov list širok 0,2 metara. Hvatište vesla na razmi (boku broda) nalazilo se na početku zadnje trećine njegove duljine. Veslo se na boku hvatalo u izbu specifična oblika (palac), a osim toga često je bilo osigurano kožnom uzicom. U brodici je bilo ukupno 7 klupa. Brojeći od krme, prva je zapovjednička, a slijedećih šest su veslačke. Pri pramcu i krmi nalazi se paluba kojom su se koristili kormilar (na krmi) i motritelj (na pramcu). Motritelj je često u ruci držao austrijski stijeg. Na krmi je bilo kormilo (kormilarski list s rudom kako to donosi Keller). Oblik dna veslarice blago je zakrivljen, gotovo ravan jer se brodica često vukla preko kopna (kao u onoj zgodi na Ižu godine 1604). Kako je u toj prigodi trebalo održavati ravnotežu brodice, drukčiji oblik nije dolazio u obzir. Identički razlozi proizlaze iz borbe na moru, za koju su te veslarice i služile. Naime, jako ovalan oblik dna (ili čak "šiljat") onemogućio bi brzo kretanje njezinom duljinom, tj. bio bi to nesiguran brod koji senjskim uskocima ne bi odgovarao. Upravo zbog toga, tj. da se kretanje duž brodice bitno olakša, brodica je imala pajole na dnu (poprečne daske). Duž dna prema pramcu i krmi postavljena je jaka kobilica koja je bitno pridonosila ukupnoj čvrstini veslarice. Kobilica na krmi prelazi u blago svinutu statvu, a na pramcu u nešto izduljenu pramčanu statvu. Na dnu, između 3. i 4. veslačke klupe, nalazio se otvor koji se zatvarao drvenim čepom i kudjeljom. Služio je za potapanje veslarice, kad bi to bilo potrebno. Oplata je brodice od uzdužnica. Na visini 0,45 metra uzdužno je bočno ojačanje koje je činila uža obla gredica. To je ojačanje (u biti bokoštitnica), kao i kobilica, bilo od tvrdoga drveta. Oboje je naime bilo izloženo trošenju (struganju) premda su istodobno bili bitni konstruktivni elementi koji su veslaricu činili čvrstom. Bokoštitnica nije bila izložena trošenju jedino u luci prilikom veza, već najviše kad bi se pristajalo uz bitno veći neprijateljski brod. Kako se borba vodila iz ove brodice, ona je svojim bokom (vesla bi se prije toga uvukla) stalno udarala o oplatu neprijateljske lađe. Optimalnu posadu brodice činili su zapovjednik, kormilar, motritelj i 12 veslača (svi su ujedno bili borci), što znači 15 ljudi.

Nadvodni dio veslarice bio je obojen crveno, a to se nekad činilo i crnom bojom. Podvodni je dio vjerojatno pretežno bio crn jer se premazivao smolom ili katranom da bi se osigurala bolja vodonepropusnost.

Sličnih obilježja bile su i ostale uskočke brodice. Prema povijesnim izvorima, osobito kartografskom materijalu,<sup>9</sup> proizlazi da su imali i veće veslarice (Sl. 8), koje vjerojatno nisu bile dulje od 13-14 metara. Jedina razlika u odnosu na opisanu bila je u širini, koja je kod ovih većih bila nešto veća, oko 2,5 metara. Imamo li u vidu da su imale 10 veslačkih klupa, to bi značilo da im je posadu činilo: 20 veslača, kormilar, motritelj i zapovjednik, dakle 23 čovjeka. Budući da su takve veslarice uskocima najčešće služile za prijevoz otetoga plijena, a udaljenosti koje su prevaljivali bile su redovito duge, morale

<sup>9</sup> Već i površno uspoređenje Camocijeva i Kellerova prikaza govori da se na oba mjesta donosi manja uskočka veslarka. Suprotno tome u Rosaccijevu portolanu kartografirane su veće veslarice. Ta slikovna svjedočanstva, da se i to istakne, iznimno su važna. Jedino se naime pomoću njih može izvršiti koliko-toliko kvalitetna rekonstrukcija, jer pisani povijesni izvori nikad ne donose možda u prvi trenutak beznačajne ali i te kako važne detalje: oblik trupa, razliku u visini između pramčane i krme statve, izgled kormila, vesala, način rješenja bokoštitnice, stupanj ukošenosti jarbola, točni izgled jedra, vrstu i raspored s nasti, i tome slično. Kombinacija obje vrste izvora (pisanih i slikovnih) omogućuje dosta pouzdane rekonstrukcije - kakav je slučaj kod senjskoga uskočkog brodovlja.

su imati veslače u pričuvi da odmijene umorne. U takvome kontekstu njihovu maksimalnu posadu treba procjenjivati na pedesetak ljudi, što sugeriraju i povijesni izvori. S tim se brojem veslača doista moglo ploviti i napadati neprijatelja od Istre do Neretve, pa i niže uz našu obalu. Imamo li u vidu da su uz te veće redovito plovile i one optimalne, koje su po svoj prilici trebale na sebe preuzeti bitku s neprijateljevim brodovima, tada u pričuvi veslača na većoj veslarici treba istodobno vidjeti i analognu rezervu za te manje brodice. Tako se moglo osigurati da neprekidno imaju svježe veslače, a da veslarica zbog opterećenosti nepotrebnim brojem ljudi (uz to još umornih) ne izgubi na manevarskim osobinama, osobito u kritičnome trenutku.

Na koncu tu je i njihova jedrilica s veslima, gajeta (Sl. 9), koju su preuzeli sa srednjodalmatinskoga područja. Međutim, ta brodica kod uskoka nije našla šire primjene, što je najvjerojatnije u tjesnoj svezi s njihovim načinom gusarenja. Svojim ih se veslaricama, prateći obalni rub, najčešće mogli kretati nezamijećeni. Jedro su je odavalo! Prema tome, ako su se njome koristili, činili su to iznimno, najčešće u vlastitom obalnom prometu, ali i tada na kraćim dionicama. Možda se o tome najzornija potvrda nalazi u Valvasorovu prikazu Senja, gdje je uz lučki gat vidljiv upravo ovaj tip jedrilice.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Rekonstrukcije senjskoga uskočkoga brodovlja rezultat su studija raspoložive povijesne građe, poglavito kartografskih svjedočanstava (Camocio, Rosaccio, Keller). Iskorištene su i spoznaje drugih hrvatskih znanstvenika. Osim radova navedenih u prethodnim bilješkama to su: J. BOŽANIĆ, *Komiška ribarska epopeja*, Čakavska rič 1-2/1983, 83-180, - Z. BRUSIĆ, *Rezultati najnovijih istraživanja i vadenje starohrvatskih brodova na ulazu u nntsku luku*, *Adriatica maritima* 2/1978, 5-14, - Z. BRUSIĆ - M. DOMJAN, *Liburnian Boats - Their Construction and Form*, *BAR International Series* 276/1985, 67-85, - I. GLUHONJA, *Brodovi na jedra*, Rijeka 1951, - GRUPA AUTORA, *Modeli naših brodova*, Split 1975, - V. IVANČEVIĆ, *Barke korčulanskih graditelja*, *Anali Instituta JAZU u Dubrovniku* 8-9/1962, 633-642, - M. KOZLIČIĆ, *Brod istočne obale Jadrana u starom i srednjem vijeku*, *Katalog izložbe*, Kaštel Novi 1991, - P. LORINI, *Ribanje i ribarske sprave pri istočnim obalama Jadranskoga mora*, Beč 1903, - J. LUJETIĆ, *Grip - zaboravljeni tip našeg jedrenjaka*, *Vesnik Vojnog muzeja u Beogradu* 5(1)/1958, 213-218, - ISTI, *Filjuga - najznačajniji operativni brod dubrovačke države (druga pol. 17-19. st.)*, *Anali Instituta JAZU u Dubrovniku* 13-14/1976, 95-116, - P. MARDEŠIĆ, *Pomorstvo. I dio. Brodski vježbovnik*, Zagreb 1942; *Pomorstvo. II dio. Snast*, Zagreb 1943, - A. MEŠTROVIĆ, *Rekonstrukcija hrvatskog trgovačkog broda iz 12-13. st., senjskog jedrenjaka iz 17. st. i peliga*, *Pomorski zbornik* 13/1975, 331-356, - M. OREB, *Cimba*, *Pomorski zbornik* 6/1968, 475-500, - M.S. TRALJIĆ, *Menzere i kastre, brodovi za prijevoz živog blaga iz Zadra u Mletke*, *Adriatica maritima* 2/1978, 213-221, - R. VIDOVIĆ, *Pomorski rječnik*, Split 1984. Konzultirana su i djela renomiranih inozemnih znanstvenika. Ističem nekoliko osobito značajnih naslova: E. ANGELUCCI - A. CUCARI, *Le navi. 1000 modelli di tutto il mondo dalle origini ad oggi con dati tecnici*, Roma 1975, - B. AYMAR, *A pictorial treasury of the Marine museum of the World*, New York 1967, - F.G. BASS, *Navi e civiltà. Archeologia marina*, Milano 1973, - D. BOTTING, *The Pirates*, Virginia - Alexandria 1978, - L. CASSON, *Illustrated History of Ships and Boats*, New York 1966, - F.H. CHAPMAN, *Architectura Navalis Mercatoria*, Stockholm 1768, faksimil izdanje, London 1979, - E.K. CHATTERTON, *Old Ship Prints*, London 1965, - A. CUCARI, *Guida pratica ai velieri di tutto il mondo dal 1200 a oggi*, Roma 1976, - O. CURTI, *Modelli navali*, Milano 1968, - F. GAY, *Le costruzioni navali nell-Arsenale di Venezia*, posebno izdanje Riviste marittime, Roma 1989, - P. KEMP, *The History of Ships*, London 1976, - B. LANDSTRÖM, *La nave*, Milano 1962, - F.C. LANE, *Venice. A Maritime Republic*, Baltimore 1977, - G. MACCHI, *L-Ordine di Malta. Tradizioni marinere e impegno attuale*, *Rivista Marittima* 8-9/1989, 73-89, - M. MADDOCKS, *The Great Liners*, Virginia - Alexandria 1979, - C. THUBRON, *The Venetians*, Virginia - Alexandria 1980.

\*\*\*

Raspoloživi povijesni materijal sugerira da su senjski uskoci doista raspolagali sitnijim brodovljem. Osobito se to potvrđuje kartografskom građom 16-17. stoljeća, suvremenoj tom brodovlju, čime se legitimira (tâ građa) kao izvor prvoga reda za upoznavanje brodograđevnih obilježja veslarica i jedrilica senjskoga područja na razmeđu 16. i 17. stoljeća. Postignuti rezultati prikazani u ovome prilogu vjerojatno o tome najbolje kazuju, premda sva pitanja vezana uz rekonstrukciju uskočkoga brodovlja nisu riješena. Definitivno rješenje ipak treba počekati do onoga dana kada će kakav sretan hidroarheološki nalaz definitivno razriješiti sve dvojbe. Za sada nam ostaju rezultati postignuti u prednoj analizi. Na temelju njih kao temeljna obilježja senjskoga uskočkoga brodovlja 16-17. stoljeća treba istaknuti sljedeće:

- *Manja ili optimalna veslarica (brzoplovka - ormanica)*: duljina oko 10 m, širina 1,45 m, visina boka 0,8 m, gaz 0,3-0,4 m. Imale su šest veslačkih klupa s 12 veslača. Optimalnu posadu činili su zapovjednik, kormilar, motritelj i 12 veslača, tj. 15 ljudi. Bile su namijenjene za borbene akcije protiv turskoga i mletačkoga brodovlja;

- *Veća veslarka*: duga 13-14 m, široka 2,5 m, visoka na boku do 1 m, gazila maksimalno oko pola metra. Pretežno je služila za prijevoz plijena i ljudi, pa i rezervnih veslača za manje veslarke. Imala je zapovjednika, kormilara, motritelja i 20 veslača, tj. ukupno 23 člana posade. Mogla je krcati zajedno s posadom do 50 ljudi ili prevesti 4-5 tona plijena.

- *Gajeta*: duljina 10-12 m, širina do 3 m, gaz ispod 0,5 m, visina boka do 0,8 m. Imale su jarbol s križem i jednim latinskim jedrom. Bile relativno rijetke u Senjana.

## DIE GALEEREN DER SENJER USKOKEN

### *Zusammensetzung*

Aufgrund verschiedener historischer Quellen (schriftlichen, kartographischen und geschichtlich-historischen) werden in dieser Arbeit die Rekonstruktionen der Grundarten der Senjer Uskoken-Flotte des 16. und 17. Jahrhunderts dargestellt: kleinere und optimale Galeeren (Schnellgaleeren - sgn. Ormanice) mit denen sich die Uskoken den Türken und den Venedigern gegenübergestellt haben (Aufn. 7), größere Galeeren (Aufn. 8) zur Überfuhr der von Türken und Venedigern beraubten Beute, und Galeoten zum Küstenverkehr.

Die kleinere Galeere war ungefähr 10 m lang, 1,48 m breit. Die Höhe der Schiffwände war 0,8 m, der Tiefgang war 0,3 bis 0,4 m. Sie hatte sechs Ruderbänke mit 12 Ruderern. Die optimale Besatzung bestand aus 15 Männern: Befehlshaber, Steuermann, Beobachter und 12 Ruderer.

Die größere Galeere war 13 - 14 m lang, 2,5 m hoch (am Schiffwand bis 1 m), und ging in die Tiefe maximal 1/2 m. Sie diente zur Überfuhr der Piratenbeute und der Männer, wie auch der Ersatzrunderer für die kleineren Galeeren; ihre Besatzung bestand aus 23 Männern: Befehlshaber, Steuermann, Beobachter und 20 Ruderer. Sie konnte cca 50 Leute einschiffen, oder 4-5t Beute überführen.

Die Galeoten waren seltener in Senj zu sehen. Sie waren 10-12 m lang, 3 m breit, ihr Tiefgang war unter 0,5 m, der Schiffwand war bis 0,8 m hoch. Sie hatten lateinisches Rahsegel.