

Pero Maldini*

ISSN 0469-6255
(91-95)

DUBROVAČKI ŠAMBEK XVIII. STOLJEĆA 18th CENTURY "ŠAMBEK" (CHEBACCO BOAT) OF DUBROVNIK

UDK 629.123(091)

Pregledni članak
Review

Sažetak

Nastojanje da se rasvijetle čimbenici dubrovačke povijesnopomorske baštine često podrazumijeva opsežan istraživački rad, osobito kada je riječ o pojedinim njezinim sastavnicama kao što je rekonstrukcija jednog povijesnog broda.

Nimalo jednostavna potraga za izvorima skrivenim u mnoštvu svakovrsnih informacija u arhivskoj građi, često i izostanak bitnih podataka, usmjeruju k svim ostalim izvorima (domaći i strani stručni radovi, obrade, nacrti, povijesni i suvremeni prikazi). Njihovo proučavanje i međusobna svestrana usporedba jedini su put k vjerodostojnoj rekonstrukciji pojedinih tipova brodova Dubrovačke Republike.

Temeljem rezultata takvog rada upoznaju se svi ili većina konstruktivnih elemenata i karakteristika broda. Potom se izrađuje nacrt a onda gradi model broda.

Jedan od zaboravljenih brodova u dugoj povijesti dubrovačke brodogradnje je i šambek iz XVIII. stoljeća, koji smo izradili na osnovi ovakova pristupa.

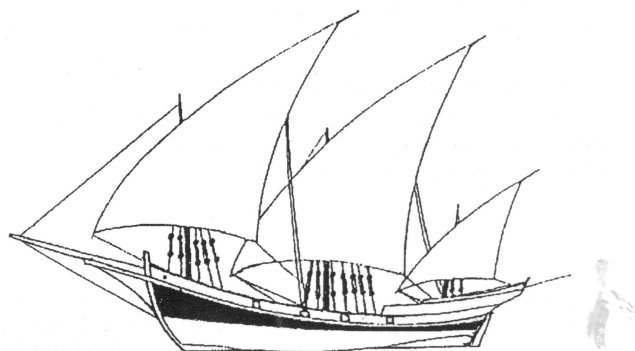
To je elegantni trojarbolni brod trgovačke, ali i ratne namjene, izrazito brz i vrsnih maritimnih odlika, korišten tijekom skoro četiri stoljeća u gotovo neizmijenjenom obliku u Dubrovniku kao i na cijelom Mediteranu.

Summary

Time-consuming research work is often implied to enlighten the marine history heritage of Dubrovnik especially when we would like to reconstruct a vessel from the past.

The complex search for the sources hidden in various miscellaneous information in archival materials sometimes even shortage of essential data has led to other references (Croatian and foreign research papers, discussions, sketches, historical and modern schemes).

Studying and comparing them thoroughly is the only way to an authentic reconstruction of some types of



Slika 1. Dubrovački šambek - skica
Figure 1. The "šambek" (chebacco)
of Dubrovnik - sketch

the vessels of The Republic of Dubrovnik. On the basis of that work, all or the majority of constructional elements and characteristics have been found. The sketch has been drawn and the model of the vessel has been made.

18th century "šambek" (chebacco boat) is one of the forgotten vessels in a long history of the shipbuilding of Dubrovnik which has been reconstructed on the basis of this approach.

It is three-masted vessel of merchant as well as naval fleet, significantly quick and of excellent maritime qualities used over almost four centuries in nearly unchanged form in Dubrovnik as well as in all the Mediterranean.

Uvod Introduction

Pristupiti rekonstrukciji vjerodostojnog modela povijesnog broda iz dubrovačke brodograđevne baštine nije moguće bez prethodnog dugotrajnog i nerijetko mukotrpno stručnog rada koji podsjeća na slaganje goleme slagalice prepune detalja s nikad konačno i do

*mr. sci. Pero Maldini
Između dolaca 9, Mokošica, Dubrovnik,
član društva brodomodelara "Argosy", Dubrovnik

kraja složenom slikom. Naime, što se ide dublje u povijest sve je manje podataka kojima se može s nedvojbenom točnošću rekonstruirati određeni povijesni brod.

Nekoliko osnovnih problema predstoji svakom ovakvom istraživanju. Iako je to tema za sebe, ovdje iznosimo tek nekoliko napomena. Prije svega dubrovački izvori o svojim brojnim brodovima donose obilje građe, ali ta građa se odnosi na mnoge podatke (osnovne izmjere, nosivost, broj članova posade, podaci o vlasnicima, karatistima, godinama plovidbe, kapetanima i slično) koji nisu iskoristivi pri rekonstrukciji. Malo gdje, a najčešće nigdje nema podataka o tehničkim konstrukcijskim elementima, njihovim izmjerama i međudnosima kojima bi bilo moguće sasvim točno rekonstruirati brod. Osim rijetkih prvorazrednih izvora (poput ugovora o gradnji broda), podaci koji su dostupni jesu iz sporadičnih izvora kao što su brojne umjetničke slike, skice, rezbarije ili skulpture na kojima su prikazani brodovi. Međutim, problem je razlučiti što je umjetnikovo viđenje a što stvarni i vjerni prikaz oblika trupa i detalja snasti naslikanog ili izrađenog broda. S druge pak strane niz stručnih radova domaćih autora - pionira u istraživanju naše brodograđevne baštine, utemeljen je na manjkavim izvorima. Vrijednost radova je neprijeporna (jer su prvi), ali nisu dostatni za našu svrhu. Stoga smo posegnuli i za dostupnim stranim izvorima, prije svega literaturi i nacrtima i pristupili brojnim usporedbama i proučavanju oblika, konstrukcijskih elemenata, opreme, snasti i opute istih ili sličnih brodova koje je Mediteran imao u doba kada je Dubrovnik bio ugledan pripadnik tog svijeta i sukreator istih tih brodova.

Znajući da je dubrovački brodograđevni zanat stoljećima bio iznimno cijenjen, pretpostavljamo da su naša brodograđevna rješenja bila preuzimana kod drugih naroda toga doba baš jednako kao što je njihov utjecaj bio zamjetan kod nas, u brodogradnji kao i u svim ostalim segmentima života. Ovakvim, za sada jedinim mogućim polazištem, možemo se vrlo blizu primaknuti cjelini gore navedne slagalice.

Ovu sažetu i kratku studiju stoga treba shvatiti ne samo kao predradnju za izradu nacrti i modela jednog dubrovačkog povijesnog broda već kao poticaj za daljnji, još obuhvatniji stručni i znanstveni rad na istraživanju ne samo dubrovačkog šambeka nego ukupne goleme i vrijedne dubrovačke brodograđevne baštine. Izvjesno je da bogata arhivska građa Dubrovačke Republike krije još brojne nama neznane dokumente i podatke koji moraju ugledati svjetlo dana i pomoći nam da iz zaborava izvučemo dubrovačke povijesne brodove na kojima je kroz stoljeća ovaj Grad i sazdan.

O šambeku kao tipu broda On "šambek" (chebacco) as a type of a vessel

Šambek je jedan od tipičnih i izvornih mediteranskih jedrenjaka koji se gradilo i plovio od 15. do 19. stoljeća. Kroz cijelo to razdoblje, u osnovnim konstrukcijskim crtama ostao je gotovo neizmijenjen. To je vitki i dugi

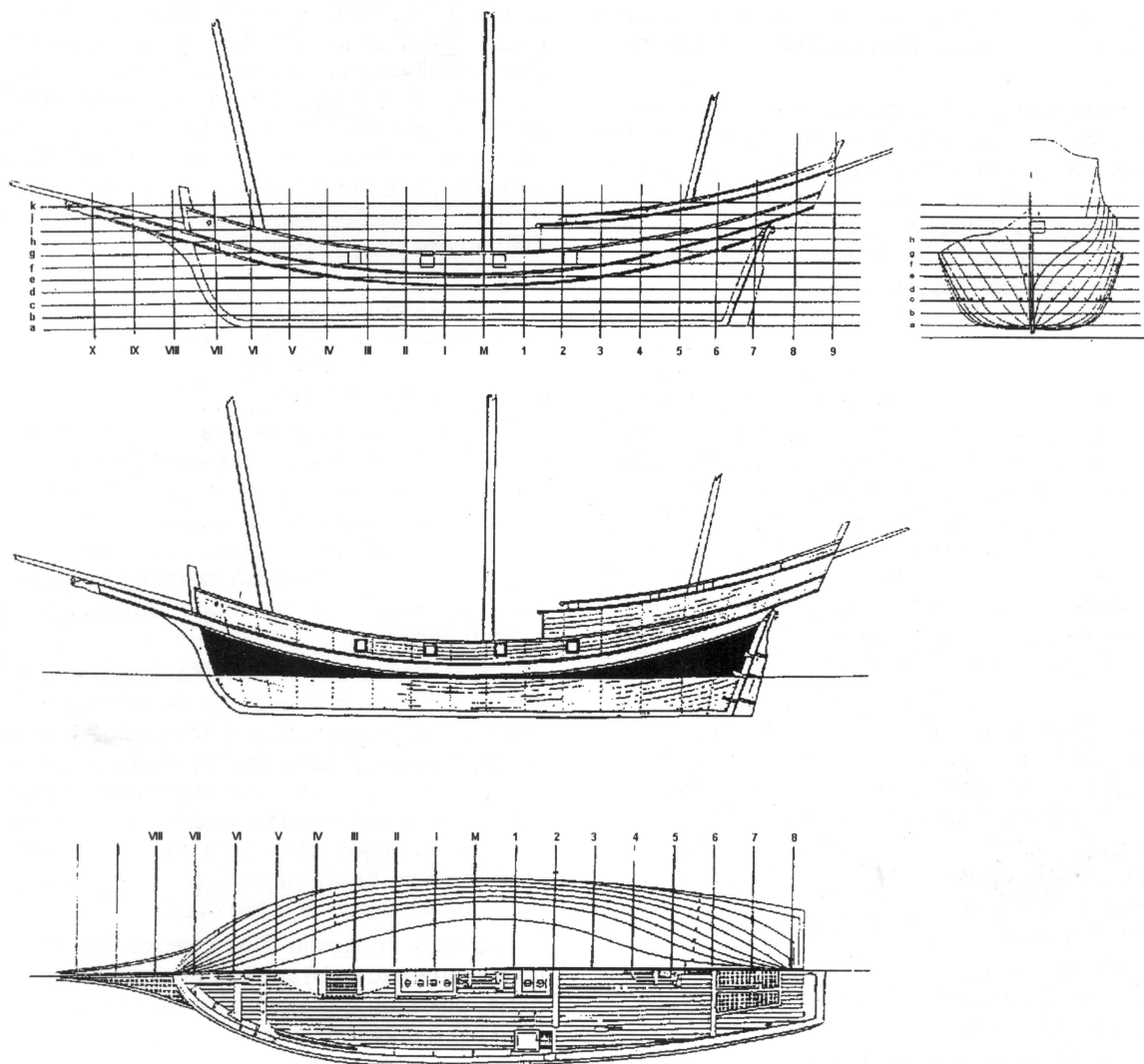
jedrenjak čiji je odnos duljine i širine iznosio od najmanje 3:1 do uobičajnih 4:1, a kod ratnih inačica čak i više. Brod je imao jednu palubu koja je cijelom dužinom bila ograđena srednje visokom ogradom (visinom do 1,5 m od palube do razme). U ogradi su bili otvori s vratima za topove a nerijetko su između njih bili manji otvori za vesla kojima su se neki šambeci dodatno po potrebi koristili. Pramčani dio blago se uzdiže, a na većim brodovima obično je imao izdignutu malu pramčanu palubu.

Iznad krmenog dijela palube izdiže se otvoreni kasar koji se sužava prema krmu i stoji postavljen oko 1/3 izvan i iznad krmene statve.

Dio kasara koji je nadvijen povrhu statve najčešće je rešetkasta "rambata" oslonjena na dva krilna potpornja koji se nastavljaju kao produžetak krmehih "madijera" oplata broda. Međutim, nerijetko je završetak kasara izveden tako da je u potpunosti zatvoren i da na gornjem, palubnom dijelu ima rešetkaste otvore ispod kojih su se smještali konopi, neki dijelovi opreme a služili su za pristup rudu kormila. Kod takve konstrukcije kasar je obično nešto kraći od prethodne inačice. Krmeno zrcalo bilo je uzdignuto, a na vanjskoj strani koja je bila ravna obično su bili ukrasi i ime broda. Na prednjem rubu palube krmenog kasara nalazila se ograda (najčešće ukrašena), te s lijeve i s desne strane brodske ljestve (skale) koje su se spuštale na glavnu palubu u jednom ili u dva dijela. U potonjem slučaju u visini razme bila je postavljena mala galerija koja je donji dio skale zakretala prema sredini palube (90°).

Ispod palube krmenog kasara, a u ravnini glavne palube nalazile su se male i uske prostorije za posadu, odnosno zapovjednika broda. Na sredini glavne palube broda bilo je jedno ili dva grotla za smještaj tereta u unutrašnjost broda, a bliže pramcu otvor za ventilaciju s rešetkastim poklopcem. Iznad tog otvora u pravilu je bila postavljena barka, koju su manji brodovi pak vukli za sobom privezanu za krmu. Kod većih brodova i u pramčanom dijelu bio je prostor predviđen za smještaj dijela posade. Pramčanost broda nešto je uzdignutiji, a pramčana statva nastavlja se i iznad razine razme u visini do 1/4 ukupne visine statve od početka uzvoja. Pramčana statva prema naprijed produžena je u rilo koje služi kao nosač kosnika (baštuna) između kojih je najčešće šupljina s potpornjima kao u galije. Kod broda prema kraju XVIII. stoljeća šupljina je popunjena rešetkastom "rambatom". Na vrhu rila obično je izrezbarena pulena (zvir) u liku glave zmaja, morske nemani ili ovna.

Šambek je imao tri jednodjelana jarbola. Prednji jarbol bio je dosta nagnut prema naprijed zbog čega je imao dodatne potpornje pri vrhu pramčane palube, a visinom je bio neznatno niži od glavnog jarbola. Glavni jarbol je bio usađen točno na sredinu broda i bio je uspravan do neznatno nagnut i to prema natrag. Krmehi jarbol bio je dosta manji od prethodna dva, nalazio se na sredini krmenog kasara i bio nagnut prema krmu (prema nagibu krmene statve). Visina jarbola u odnosu na dužinu trupa kod šambeka je manja nego u većine drugih jedrenjaka. Tako je odnos glavnog i neznatno nižeg prednjeg jarbola u odnosu na dužinu palube najviše do 1:2. To je pridonosilo stabilnosti broda zbog nižeg težišta. Istodobno debela latinskih jedara (*lantine*) bila su duža od uobičajenih



Slika 2. Sekcija broda po vodenim linijama, rebrima i bočni nacrt (autor: Pero Maldini)
 Figure 2. Half breadth plan, sheer plan and lateral plan of a vessel (author: Pero Maldini)

što je pak omogućavalo veću površinu jedara i time veću brzinu broda. *Lantine* su bile iz dva duga debela spregnuta do 2/3 dužine, blago svinute i ovješene o jarbol ispod 1/2 duljine gdje je duža polovina išla prema van.

Naoružanje broda razlikovalo se ovisno o namjeni. Tako su ratni šambeci bili opremljeni s baterijom od 7 do 11 topova, na svakoj strani glavne palube, po dva manja topa u krmenom kasaru i s 2 do 6 "espignola" (lako prenosivo naoružanje) na palubi kasara. Budući su topovi na palubi zauzimali ionako uzak i oskudan prostor potreban teretu, opremi i posadi za manevriranje i upravljanje brodom, trgovački brodovi imali su tek najnužnije naoružanje potrebno za obranu. Stoga su trgovački brodovi bili opremljeni s najviše 5 topova na svakoj strani palube.

Snast je broda razmjerno jednostavna. Tri latinska jedra u različitim vremenskim razdobljima i kod brodova namijenjenih različitim svrhama nisu bila ista. Tako kod šambeka od 15. do 17. stoljeća nalazimo

snast i oputu jedrilja gotovo identičnu galijama toga doba (po dvije pripone sa svake strane jarbola na četiri hvatišta na palubi preko dva para dvostrukih "bigota" na donjoj trećini visine i poprečnim kolčićima). Ratne inačice šambeka, osobito manji brodovi, imaju sličnu ali krajnje pojednostovljenu snast poradi potrebe brzog manevriranja s inače vrlo teškim *lantinama*. Trgovačke inačice broda, zavisno o veličini, imaju jedan do najviše tri para pripone po jarbolu s uobičajenom oputom latinskih jedara, nešto pojačanom (dvostruke praće i škote, ojačane urbalje) na većim brodovima. Sama jedra, kako je to uobičajeno, imala su po dva reda kratice kojima se kratila površina jedra za oko 1/3 kod svake prikrate, te po dvoje ubralja koja su se razlikovala po veličini, čvrstoći i namjeni.

Brodovi su u pravilu imali po nekoliko kompleta latinskih jedara koja su upotrebljavali ovisno o vjetru, brzini i smjeru jedrenja (*marabut*, *marabutin*, *mezana*, *veleta* i *polakrun* za glavni jarbol, *trinketa* i *trinketina* za prednji dok je zadnji jarbol imao uvijek isto malo jedro koje je više služio kao zračno kormilo nego kao pogon-

ska sila). Takvo jedrilje omogućavalo je šambeku izuzetno dobro jedrenje u vjetar kao ni jednom drugom jedrenjaku njegova doba. Od sredine XVIII. stoljeća na mnogim, osobito trgovačkim šambecima nalazimo elemente snasti pulake, odnosno križna jedra u različitim kombinacijama (obično dva do tri križna jedra na glavnom jarbolu, po jedno križno i jedno o glavno jedro na krmenom i latinsko jedro na prednjem jarbolu, nekad i s flokom). Često je praksa kod šambeka toga doba i kada imaju uobičajna tri latinska jedra da je dio opute "a la polacca", osobito pripone jarbola koje su čvrsto zategnute preko para *bigofa* s tri rupe po svakoj pripioni.

Konstruktivski gledano, iako s gotovo istim zajedničkim karakteristikama, ipak razlikujemo neke podvrste šambeka. Prije svega tu je već spomenuta razlika u konstrukciji ratnog i trgovačkog broda. Iz razumljivih razloga ratna inačica je znatno duža i uža u odnosu na šire bokove (zbog potrebe smještaja što veće količine tereta) i nešto kraću dužinu još uvijek vitkog i elegantnog trgovačkog mediteranskog šambeka. Arapski šambek s obala Magreba je kraćih izmjera od sličnih brodova s druge strane Mediterana. U pravilu ima po dva, rjeđe tri jarbola, drukčije postavljene pramčani kosnik, dok jedra, iako s oputom latinskih, nisu uvijek trokutasta već romboidna što je izvorni oblik jedra arapskog svijeta, potekao još iz starog Egipta. Ruski šambek koji se pojavljuje tek s kraja XVII stoljeća ima veći, zdepastiji trup, snast puno sličniju pulakama tog vremena, tek s jednom *lantinom* na prednjem jarbolu, veće nosivosti, jačeg noružanja i skromnijih maritimnih odlika u odnosu na mediteranske šambeke svoga doba.

Dubrovački šambek XVIII. stoljeća 18th century "šambek" (*chebacco*) of Dubrovnik

Dubrovački šambek XVIII. stoljeća koji se i gradi na dubrovačkim brodogradilištima ("škverima") po svojim konstrukcijskim elementima tipičan je mediteranski brod sličan talijanskim, francuskim i španjolskim brodovima toga tipa. Grade ga i upotrebljavaju Bokelji i više nego Dubrovčani. Dubrovački je šambek pretežito služio kao trgovački brod, a rjeđe kao brod za pratnju ili pak ratni brod. Stoga je forma dubrovačkog šambeka nešto širih bokova zbog rečene namjene.

Za razliku od svih ostalih tipova trgovačkih brodova Dubrovačka Republika nije gradila i imala veći broj ovih brodova u svojoj floti jer velika nosivost nije bila njegova prednost. No mogućnost brze prenamjene u ratnu jedinicu, te mogućnost korištenja kao brzog broda za pratnju i zaštitu od piratskih prepađa ili za prijevoz važnih dragocjenih roba, a osobito ljudi (poklisari, trgovci), učinili su taj brod nezaobilaznim i praktičnim za mnoge prilike. Također, šambek se kao manji brod stoljećima koristio za ribolov sve do početka XIX. stoljeća; u Dubrovniku je i do danas ostao naziv "šabaka" za usku i dugu (iako po malo čemu srodnu pravom šambeku) ribaricu i mrežu koju koristi.

Izrada modela broda Making the model of a vessel

Izradi modela dubrovačkog šambeka iz XVIII. stoljeća prethodila je izrada nacrtu. Pri tome su korišteni svi izvori koji su bili raspoloživi i koji su međusobno u mnogim detaljima uspoređivani kako se došlo do vjerodostojnih konstrukcijskih i svih ostalih elemenata, odnosno njima se približio koliko je najviše moguće ondje gdje su podaci bili manjkavi.

Naš model predstavlja dubrovački trgovački šambek, veličinom srednji veliki, razmjerno jakog naoružanja od 8 velikih topova na glavnoj palubi s dva grotla za smještaj tereta.

Odnos dužine preko palube i širine medijalnog rebra te konstrukcija krme izvedeni su znatno više prema nacrtima i modelima bokeljskog i dubrovačkog šambeka, dok su talijanski i francuski nacrti poslužili kao korektiv, poglavito u primjeni onih elemenata konstrukcije koji brodu davaju bolja maritima svojstva od prethodnih modela, a istodobno zadržavaju njegovu teretnu namjenu.

Snast broda su tri latinska jedra s uobičajnom oputom, dijelom "a la polacca" (s obzirom da je riječ o modelu iz XVIII. stoljeća). Razmjerno skromni ukrasi broda, uglavnom na krmenom dijelu, izrađeni su kao kombinacija baroknih ukrasa francuskih šambeka tog doba i krmenih ukrasa dubrovačkih brodova prikazanih na umjetničkim slikama XVIII. stoljeća. Također, bojenje broda napravljeno je sukladno bojama dubrovačkih brodova iz tog doba.

Državno znakovlje Dubrovačke Republike (zastava, plamenac i grb) su službena obilježja broda iz tog doba, dok sam grb Republike na krmi sugerira da je brod bio u državnoj službi.

Model broda izrađen je najvećim dijelom od orahovog drveta (oplata broda, razme, jarboli, postolje), jasena (glavna i krmena paluba), bukovog drva i lipe (rebra i unutarnji potpornji), mansonie i tika (manji drveni detalji na palubi), topovi i okovi su od mjedi, jedra i oputa od pamučne tkanine i pamučnog konopa, a oličen je raznim bojama i nitroceluloznim bezbojnim mat lakom za zaštitu drvenih površina.

Izradba broda je u mjerilu 1:60, a glavne izmjere modela su: dužina 51 cm (preko palube), širina 15 cm (preko medijalnog rebra u visini glavne palube), dužina preko svega: 75 cm, visina 33 cm (od kobilice do vrha glavnog jarbola).

Literatura References

- [1] Luetić, Josip: "Pomorci i jedrenjaci Dubrovačke Republike", Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1984.
- [2] Luetić, Josip: Model šambeka u Pomorskom muzeju u Dubrovniku", Časopis "Muzeji" br. 9, Zagreb, 1955.
- [3] Luetić, Josip: O državnoj zastavi Dubrovačke Republike", Društvo za proučavanje pomorstva Jugoslavije, svezak 10, Zadar 1967.
- [4] Milošević, Miloje: "Bokeljski šambek", u "Modeli naših brodova", Čuvar Jadrana, Split, 1975.

[5] Landstrom, Bjorn: "Sailing ships", Doubleday and Company Inc, Garden City, New York, 1969.

[6] Luschi, Vincenzo: "Modelismo navale statico antico", Firenze 1975.

[7] Holz, Peter: "Historische Modellshiffe", Neckar-Verlag GmbH, Villingen-Schwenningen, 1985.

[8] "Pomorska enciklopedija", svezak 3, JLZ Zagreb, 1976., i svezak 7, JLZ Zagreb, 1985.

Nacrti

Sketches

1. "Sciabecco francese", Aeropicola, Torino (cjelovit nacrt)
2. "Dubrovački šambek", Stijepo Osglian, Dubrovnik (djelomičan nacrt, model broda izložen u Pomorskom muzeju u Dubrovniku)
3. "Bokeljski šambek", Miloje Milošević, Split (djelomičan nacrt, model broda izradio Miroslav Štumberger)
4. "Chebec 1750 - 1786 Plan unique, Association des Amis du musee de la Marine, Paris (cjelovit nacrt)

5. "Sciabecco 1753" Marinara di Livorno - Edizioni Amati, Italia (cjelovit nacrt)

Slike i prikazi:

Figures and Schemes

1. Brodovi pred Dubrovnikom, 1736., Dubrovački muzej, Dubrovnik
2. Dubrovačka luka na prikazu razmeđa XVII. i XVIII. stoljeća, prilog knjige "Liber Viridas" Historijski arhiv, Dubrovnik
3. Zavjetna slika kapetana I. Ivanovića iz 1789, crkva Gospe od Milosrđa, Dubrovnik
4. Dubrovačka pulaka kapetana Miha Burića iz 1806., Pomorski muzej u Dubrovniku
5. Dubrovački trgovački jedrenjak izvanjadranske plovidbe pred Dubrovnikom 1736.godine, Dubrovački muzej, Dubrovnik
6. Ancona, slika iz prve polovice XVIII. stoljeća, Pomorski muzej u Dubrovniku

Rukopis primljen: 27.11.1997.



International Paint Jadran d.o.o.

Mljekarski trg 2

51000 Rijeka, Hrvatska

tel: 051 - 211459; fax: 051 - 214517

International Paints (Holdings) Ltd. sa sjedištem u Ujedinjenom Kraljevstvu s osobitim zadovoljstvom predstavlja svoju novu podružnicu u Republici Hrvatskoj.

International paint (Courtaulds Coatings) vlasnik je više od 40 tvornica i 70 predstavništva diljem svijeta. Ponosni smo što je i Hrvatska uključena u tu međunarodnu mrežu.

"International paint Jadran d.o.o. ima na skladištu u Rijeci 50.000 litara brodskih boja koje Vam stoje na raspolaganju za promptnu isporuku na vaše brodove."