

Tonči Tadić
Stari Grad

UDK 355.49(497.583Hvar)**652**

Aldo Čavić
Stari Grad

PRVA POMORSKA BITKA NA JADRANU 384. GODINE PR. KR. (FAROS-LISSOS-ISSA)

Grčko razdoblje povijesti Staroga Grada počinje pomorskom bitkom Grka i Ilira 384. godine prije Krista. Bitka je rezultirala odlučujućim porazom ilirske flote i poslužila je za slanje poruke vojne nadmoći pobjednika Grka političkim subjektima – Ilirima i daleko od Staroga Grada. Ovaj rad ima cilj dati uvjerljive odgovore na neka od ključnih pitanja vezanih uz pomorsku bitku Grka i Ilira 384. g. pr. Kr., odnosno moguće vrijeme i mjesto bitke, te posebno odgovor gdje je grčka flota bila stacionirana prije bitke.

Ključne riječi: *pomorska bitka; 384. pr. Krista; Faros; Lissos; Issa*

Uvod

Grčko vladanje Farosom počinje i završava bitkom: pomorskom bitkom Grka i Ilira 384. godine prije Krista i kopnenom bitkom Rimljana i Grka 219. godine prije Krista.

Obje su ove bitke poslužile za „slanje poruke” o vojnoj moći pobjednika na razini Jadrana i Mediterana, odnosno u oba slučaja je njihov vojni značaj daleko nadilazio lokalne otočke okvire. U ovom radu posvetit ćemo se prvoj bitci u Starogradskom zaljevu, koja je ujedno i prva povijesno zabilježena pomorska bitka na Jadranu.

Jedini povijesni izvor u vezi tih zbivanja je Diodor Sikulski, odnosno njegova „Knjižnica”, čija Knjiga 15., ulomak 14, retci 1-2 donose ovaj zapis:

[1] *Na kraju godine, u Ateni je Diotref bio arhont, a u Rimu su konzuli bili Lucije Valerije i Aulus Malije, a Elejci su slavili Devedeset devetu Olimpijadu, onu na kojoj je Dikon iz Sirakuze osvojio „stadion“. Ove su godine Parani, koji su naselili Pharos, dopustili prethodnim barbarskim stanovnicima da ostanu neozlijeđeni na izuzetno dobro utvrđenom mjestu, dok su sami osnovali grad uz more i podigli oko njega zid.*

[2] *Međutim, kasnije su se stari barbarski stanovnici otoka uvrijedili zbog prisutnosti Grka i pozvali su Ilire sa suprotnog kopna. Ovi, u broju od više od deset tisuća, prešli su na Pharos u mnogim malim čamcima, napravili pustoš i pobili mnoge Grke. Ali namjesnik Lissosa kojeg je imenovao Dionizije doplovio je s dobrim*



Dnevni doseg galija iz Lissosa. Uz prosječnu brzinu od 6-7 čv i plovidbu po danu u trajanju 12-14 sati triere su mogle dnevno prevaliti oko 80 nm ili oko 150 km. Za dnevni obrok i za noćenje je nužno dobro sidrište. Grčka flota se vjerojatno držala vanjskog ruba dalmatinskih otoka kako bi neopaženo stigla do Farosa.

brojem troveslarki protiv lakih brodova Ilira, potopivši neke i zarobivši druge, i pobio je više od pet tisuća barbara, dok je oko dvije tisuće zarobio.

Diodora naravno treba uzeti s priličnom rezervom, iz niza razloga. U prvom redu on piše imperijalnu propagandnu povijest Sirakuze prikazujući Dionizija kao vojskovođu koji bez problema razbija tako masivne vojske barbara. Osim toga, vrlo je dvojben tako veliki broj vojno sposobnih Ilira kojeg navodi Dionizije, obzirom na malobrojnost i veličinu ilirskih naselja na obali u blizini srednjodalmatinskih otoka i na samim otocima. Možemo jedino zaključiti da je Ilira bilo mnogo, tj. svakako višestruko veći broj od broja naoružanih grčkih doseljenika.

Ne postoje nažalost drugi povijesni izvori o ovoj bitci, kao što (za sad) ne postoje ni podmorski arheološki tragovi ove bitke.¹

Unatoč važnosti ove pomorske bitke grčke i ilirske flote u Starogradskom zaljevu 384. pr. Kr. ona je u našoj historiografiji obrađena tek usput, što je često rezultiralo vrlo nategnutim pretpostavkama i iskazima, koji su pak nekritički prihvaćani kao povijesne dogme.

Želimo stoga pokušati odgovoriti na ključna pitanja u vezi ove bitke:

1. Kada se i gdje (najvjerojatnije) odigrala ova pomorska bitka?
2. Koje su vrste brodova u ovoj pomorskoj bitci sudjelovale s obje strane?
3. Otkud su došli grčki ratni brodovi koji su intervenirali i razbili ilirsku flotu?

¹ Usput rečeno, također su vrlo skromni i podmorski arheološki dokazi o lokaciji, čak i povijesno puno bližih i puno bolje dokumentiranih bitaka, poput bitke kod Lepanta 1571. godine.

1. Kada se i gdje (najvjerojatnije) odigrala ova pomorska bitka?

Diodorov zapis kaže kako je (najvjerojatnije) riječ o drugoj polovini 384. godine prije Krista, pri čemu je grčka godina počinjala prvim mlađakom nakon proljetnog ekvinocija. Dolazak Parana na otok Hvar, kao i ova pomorska bitka mogli su se zbivati jedino tijekom antičke plovidbene godine.

Krajem 4. st. Vegecije u svom djelu „Sažetak vojne vještine“ sužava plovidbenu sezonu za (vojne) galije na razdoblje (prema gregorijanskom kalendaru) od 26. svibnja do 14. rujna. Za (trgovačke) jedrenjake Vegecije kaže da je plovidba moguća od 10. ožujka do 10. studenog.

Analizu plovidbenih mogućnosti galija na Mediteranu obradio je John H. Pryor.²

Sve galije – od sredine 5. st. pr. Kr. do kraja 18. st. – nisu mogle ploviti morem s valovima većim od 1 metra, a takvi pa i viši valovi su uobičajeni u „vrijeme zatvorenih mora“, ali i veći dio godine – osim u vrijeme plovidbene sezone galija. Galije nisu bile građene za plovidbe na pučini, već su se radije držale blizine kopna ili otoka, ali je tamo bilo nužno poznavanje lokalnih vjetrova, struja i valova.

Za doseljavanje Parana i transport njihove robe nisu mogle biti korištene galije, budući su to u prvom redu vojni brodovi, gdje je nosivost iskorištena do maksimuma za smještaj veslača, mornara, odreda hoplita, vesala i jedara, te druge brodske opreme, uz vodu i hranu za veslače i ostale u borbenom sastavu galije. Tu nema mjesta za obitelji i njihovu prtljagu, stoku i višemjesečne zalihe hrane.

Pomorska bitka odigrala se vjerojatno krajem plovidbene sezone galija, odnosno u rujnu 384. pr. Kr. Njoj je vrlo vjerojatno prethodila pomorska blokada Pharosa, te kopneni napadi Ilira na naselje Parana, koji su stoga odlučili potražiti pomoć izvana.

Ucrtaju li se na kartu Sredozemlja mjesta pomorskih bitaka galija od antike do 18. stoljeća uočava se pravilnost koju spominje Pryor: da su sve bitke galija dogodile uz obalu ili među otocima, i to obično na ulazu u neki zaljev u kojem je usidrena jedna od sukobljenih flota galija.

Budući je pomorsku blokadu nove grčke kolonije najlakše provesti zatvaranjem ulaska u Starogradski zaljev, možemo zaključiti kako se ilirska flota, koja je provodila blokadu, nalazila u Starogradskom zaljevu na nekom od pogodnih sidrišta sa sjeverne strane zaljeva, zaklonjena od jakih i najčešćih zapadnih vjetrova.

Taktika borbe galijama ostala je manje-više neizmijenjena od sredine 5. st. pr. Kr. do kraja 18. st., osim u aspektu uvođenja vatrenog oružja, o čemu pišu Hugh Bicheno³ i John Francis Guilmartin⁴. Sve bitke uključivale su (a) proboj protivničke linije galija i (b) opkoljavanje protivnika obilaskom po bokovima. Probijena, kaotična i opkoljena linija galija uvijek je bila podložna brzom uništenju. Cilj je naime uništenje protivničkih brodova, a gradnja ili obnova flote uvijek su bili skup i dugotrajan pothvat. Razbijanje flote ilirskih galija i njihovo potapanje (makar uz bijeg njihovih posada na kopno) za duže vrijeme bi onemogućili ponavljanje pomorske blokade Farosa.

2 John H. Pryor, The geographical conditions of galley navigation in the Mediterranean, *The age of the galley – Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, ed. R. Gardiner, Conway Maritime Press, 1995.

3 Hugh Bicheno, *Crescent and Cross: The Battle of Lepanto 1571*, Phoenix, 2004.

4 John Francis Guilmartin, *Galleons and Galleys*, London, 2002.

2. Koje vrste brodova su u ovoj pomorskoj bitci sudjelovale s obje strane?

U ovoj pomorskoj bitci s obje strane sudjelovale su galije - brodovi na vesla, ilirski lembi, odnosno grčke trijere. Procjenjujemo kako se radilo o par desetaka (10-30) trijera, što je bila dovoljno velika pomorska sila za sigurnu pobjedu nad ilirskom flotom sastavljenom od većeg broja ilirskih lemba (vjerojatno nekoliko desetaka). Obzirom na trajnu ugrozu Sirakuze, koju je provodila Kartaga, teško je očekivati veću grčku flotu. Ujedno je teško očekivati veću ilirsku flotu obzirom na demografske okvire i na važnost ilirskog brodogradnja u gospodarskim (ne-ratnim) aktivnostima – koje su u opreci s dugotrajnom pomorskom blokadom.

Korisnu analizu antičkih (grčkih) ratnih brodova na vesla dali su John Coates⁵ i John Morrison,⁶ a razradu grčkog pomorskog ratovanja dao je Peter Connolly.⁷ Budući se pravila ratovanja galijama nisu bitno mijenjala od antike do renesanse, korisna je u ovom razmatranju i opsežna literatura posvećena ratovanju pomoću galija u vrijeme renesanse. Sretna je okolnost što je ratna mornarica Helenske Republike sagradila repliku antičke grčke trijere „Olympias“. Ova replika je sagrađena u Pireju 1985. – 1987. prema nacrtima Johna F. Coatesa i poslužila je za niz znanstvenih eksperimenata u vezi maritimnih svojstava trijere.⁸

Galije su građene prvenstveno radi plovidbe na vesla, odnosno trup im je građen u cilju postizanja što veće brzine snagom veslača. One nisu građene za jedrenje, iako mogu jedriti, ali s vjetrom u krmu ili pola kreme. Ne mogu jedriti s vjetrom u bok ili protivno vjetru jer se ne mogu naginjati zbog nisko položenih vesala, što je pak posljedica ergonomije veslanja. Na ilirskim i grčkim galijama vrijedi dakle ista mogućnost plovidbe na jedra, tj. jedrile su kad god je to bilo moguće postižući 11-14 čv pomoću križnog jedra dvostruko šireg od trupa broda, dok je kormilarenje bilo pomoću dva vesla.

Kako je već ranije rečeno, galije su ratni brodovi, čiji je osnovni teret sam „ljudski motor“, vojnici i mornari na palubi, njihovo oružje, te hrana i piće (voda) za veslače i ostale na brodu. Hidrodinamika odnosno želja za većom brzinom i manjim otporom trupa s jedne strane, a ergonomija veslanja s druge strane rezultiraju malom nosivošću galije. I antičke i renesansne i barokne galije u pravilu su nosile vodu i hranu za četiri dana plovidbe, ali su kapetani rado pristajali barem svaka dva dana radi obnove zaliha vode.

Plovidba noću u antici bila je vrlo opasna jer u to doba nema svjetionika, te su brodovi noćili na sidrištima u pogodnim zaljevima. Pouzdano sidrište bilo je nužno i radi ručka veslača. Ručkovi i večere za veslače i ostatak posade uvijek su kuhani na obali radi opasnosti od požara na galiji. U plovidbenoj sezoni galija od sredine ožujka

5 John Coates, *The naval architecture and oar systems of ancient galleys, The age of the galley – Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, ed. R. Gardiner, Conway Maritime Press, 1995.

6 John Morrison, *The Trireme; Hellenistic oared warships 399-31 BC, The age of the galley – Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, ed. R. Gardiner, Conway Maritime Press, 1995.

7 Peter Connolly, *Greece and Rome at war*, Greenhill Books 2006.

8 Detalje konstrukcije i rezultate pokusa prikazao je J. T. Shaw u svom radu *Oar mechanics and oar power of ancient galleys, The age of the galley – Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, ed. R. Gardiner, Conway Maritime Press, 1995.

do kraja rujna dnevnog svjetla ima u prosjeku od 12 do 15 sati (uz sumrak od 2 sata to je ukupno 14-17 sati dnevno), pa je plovidba tome prilagođena. Odbije li se od tog vremena dnevnog svjetla vrijeme nužno za pripremu galije prije isplovljavanja, te vrijeme nužno za pripremu i konzumaciju obroka veslača i ostatka posade, dobivaju se dva perioda od po 6-7 sati pogodna za veslanje.

U antičkim galijama veslači veslaju sjedeći, dok u renesansnim ili baroknim galijama veslači stoje pri veslanju. U antičkim galijama, zbog sjedećeg položaja veslača i kraćih vesala skoro polovica snage veslača je utrošena na potisak. Problem antičkih veslača bio je također zatvoreni prostor u kojem su sjedili, s lošom ventilacijom i nehigijenom, jer su se u trup broda slijevali kondenzirani znoj i druge izlučevine.

Na kraju treba dodati da su svi veslači antičkih galija bili plaćeni profesionalci / ili mobilizirani građani, a ne kažnjenici. Okovani kažnjenici-veslači postaju standard na galijama tek krajem 16. stoljeća.

2.1 Ilirski brodovi – lembi

Dužina / širina : 20 m / 3 m

Deplasman (s posadom): manje od 30 tona

Veslači: 36-50

Raspored veslača po redovima vesala: 1 / 1

Paluba: 0.75 m – 1 m iznad razine mora

Marinci: veslači su ujedno i borci

Vršna brzina / brzina krstarenja: 7 čv / 5.5 čv

Laki brodovi Ilira najvjerojatnije su bili *lembi* (grčki: lembos, latinski: lembus). *Lembi* su antičke brze galije tipične za istočni Mediteran, s jednim ili dva reda vesala, o čemu se više podataka može naći u referentnom radu Luke Boršića; Danijela Džina i Irene Radić Rossi.⁹

Služile su kao ratni brodovi. No mogle su poslužiti i kao brze trgovačke galije za prijevoz vrijedne robe ili imućnih putnika. Bile su oblikovane za brzinu pri veslanju. Bile su ipak sporije od trijere, s vršnom brzinom (kratki zalet radi presretanja broda) od 7 čv s veslima, dok je brzina krstarenja bila 5.5 čv – pri dužem cjelodnevnom veslanju. Trijere su bile za 2.5 čv brže u oba slučaja.

Vrijedi napomenuti kako su veslači lembe ujedno i borci, iako lemb nosi na palubi mornare i dio borbenog sastava.

2.2 Trijere

Dužina / širina : 40 m / 3.6 m

Deplasman (s posadom): 60 tona

Veslači: 170

Raspored veslača po redovima vesala: 1 / 1 / 1

⁹ Luka Boršić – Danijel Džino – Irene Radić Rossi, *Liburnians and Illyrian Lembs - Iron Age Ships of the Eastern Adriatic*, Oxford, 2021.

Paluba: 2.15 m iznad razine mora

Marinci i mornari: 40

Vršna brzina / brzina krstarenja: 9.5 čv / 7.5 čv

Počeci trijere sežu u 5. st. pr. Kr. u Fenikiji i Grčkoj, a njen dizajn se naslanja na brončanodobne brodove na vesla s 20 ili 30 vesala u jednom redu, odnosno lembe. Ti rani ratni brodovi služili su za borbu ukrcanih vojnika s vojnicima na drugom brodu, kao ploveća bojna polja. No već u 8. st. pr. Kr. na istočnom Mediteranu javlja se *pentekontora*, ratni brod s 50 veslača, složenih u dva reda vesala u dubljem trupu nego kod ranih lembe. Novost u dizajnu *pentekontore* je podvodni kljun na pramcu, tj. po prvi put se sam brod (a ne vojnici na njemu) koristi kao protubrodsko oružje. Trijera se prvi put spominje kao fenički izum 701. pr. Kr. S druge strane Diodor Sikulski smješta izum trijere istih godina u Korint. No u oba slučaja kroničari priznaju da je trijera nastala povećanjem pentekontore za još jedan red vesala, što je uz produženje trupa dovelo do broda boljih plovidbenih svojstava i veće brzine.

Galija masivnijeg trupa bolje održava brzinu na valovitom moru, te su trijere tu u prednosti u odnosu na sve ostale manje brodove na vesla.

U pokusima s trijerom „Olympias“ utvrđeno je da bez problema postiže vršnu brzinu od čak 9.5 čv, dok brzinu krstarenja od 7.5 čv može održavati tijekom desetak sati plovidbe. Sve to utvrđeno je uz skupinu od 170 veslača dobrovoljaca, koji prije nisu posebno uvježbavani (dio njih bile su žene!). Pryor navodi zanimljiv primjer brzine i izdržljivosti trijere u vrijeme pobune protiv atenske vlasti u Mitileni na Lesbosu. Trijera poslana iz Pireja s presudom za pobunjenike prevalila je 340 km (185 nm) za manje od tri dana.¹⁰

Uz brzinu krstarenja antičkih galija od 6–7 čv i prosječno dnevno veslanje 12–14 sati nije im bio problem dnevno prevaliti oko 80 nm ili oko 150 km. Trijera iz Lissosa (Lješa) mogla je dakle doći do Farosa za nešto više od dva dana plovidbe (uz dva noćenja s vanjske strane dalmatinskih otoka).

Na trijeri je bilo 10 hoplita i 4 strijelca za borbu na brodu, te je s mornarima nužnim za upravljanje jedrima i kormilarenje trijera imala ukupno 200 članova posade. Herodot navodi da je bilo do 40 naoružanih ljudi na palubi trijere. Veslači na trijerama nisu sudjelovali u borbi, ali su bili izloženi protivničkim projektilima, posebno najviši red veslača (*thranites*). Vojnici na palubi imali su i ulogu balasta pri probodu trupa protivničkog broda, gibajući se naprijed ili natrag po palubi trijere – da proboj bude dosta ispod vodene linije. Na trijerama nije bilo bacačkih sprava. Umjesto toga hopliti su bacali sulice ili strijele na protivničke brodove nastojeći pogoditi veslače. Naravno ključno oružje je bio podvodni kljun trijere.

3. Otkuda su došli grčki ratni brodovi? Lješ (Lissos), a ne Vis (Issa)

Rasprava o tome odakle su došle grčke trijere u pomoć Faranima, iz Lisossa (Lješa) ili Isse (Visa) započela je rano, još u 17. stoljeću, od objave povijesnog djela Ivana Lučića *O kraljevstvu Dalmacije i Hrvatske* 1666. godine. Lučić ispravlja Diodorov tekst o pomoći Faranima: *Slično valja ispraviti i gore navedeni Diodorov tekst i ponovno*

¹⁰ Shaw, Oar mechanics.

*staviti da je Dionizije na Jadranu izgradio Issu, umjesto Lis. Lješ je naime smješten na ilirskom kopnu blizu ušća rijeke Drima, nema ni luke ni sigurna sidrišta za lađe, leži na mjestu nepogodnom da se prijeđe tjesnac Jonskog mora i da se osigura plovidba u Epir; a potpuno beskorisnom da se održi vlast nad unutrašnjošću Jadrana i da se pruži pomoć Faranima smještenim na tolikoj razdaljini.*¹¹; a onda njegov ispravak, kao i argument o udaljenosti Lisosa i Farosa, preuzimaju drugi historioografi, pretežno hrvatski.

Najsnažniji i najutjecajniji zagovornik ove Lucičeve teze bio je arheolog Grga Novak, koji je konstruirao i godinu osnutka Isse - 397. pr. Krista, iako ne postoji ni jedan povijesni podatak kojim je tu svoju konstrukciju mogao potvrditi.¹² Većina stranih povjesničara ne slaže se s ovim konstrukcijama, ali ovo nije mjesto za takvu raspravu, već ćemo pokazati da je mjesto odakle su došle Dionizijeve trijere Lješ (Lissos), a ne Vis (Issa).

Postoji čitav niz razloga iz kojih se može zaključiti kako je grčka ratna flota došla iz Lissosa tj. Lješa u Albaniji (za što joj je trebalo dva i pola dana plovidbe), a ne iz Isse tj. Visa.

Navest ćemo ih poredane po težini argumentacije. To su koncept „postojanja flote“, vremenski okvir bitke uvjetovan grčko-punskim ratovima i razdobljima mira između njih, zemljopisni okvir uvjetovan trajnom ugrozom Sirakuze od Kartage i na kraju logistički okvir, odnosno važnost opskrbe flote galija izobiljem pitke vode i nužnost smještaja galija na suhom izvan ratnih operacija.

3.1 Koncept „postojanja flote“

U povijesti pomorskog ratovanja poznat je koncept „postojanja flote“ (Engleski *Fleet in being*). Samo postojanje ratne flote na nekom pomorskom uporištu uvjetuje kretanje i općenito postupanje protivničke ratne flote. Kad bismo dakle uzeli Issu tj. Vis kao sidrište otkud je u ovu bitku krenula grčka flota, to bi značilo kako je sve vrijeme postavljanja pomorske blokade Farosa, odnosno sve vrijeme prikupljanja ilirske flote pred Farosom na svega 90 minuta plovidbe bila čitava grčka flota. U tim uvjetima, s jakom grčkom flotom za leđima, bilo bi nemoguće prikupiti ilirsku flotu jer bi grčke trijere s Visa razbile svaku manju skupinu ilirskih lembe već na početku postavljanja pomorske blokade Farosa. Zato je posve nelogično tvrditi kako je grčka flota krenula s Visa. Ona je mogla krenuti jedino iz nekog daljeg grčkog uporišta.

3.2 Vremenski okvir – grčko-punski ratovi

Pomorsku bitku kod Farosa 384. g. pr. Kr. nužno je promatrati u kontekstu četiri grčko-punska rata između 580. i 265. g. pr. Kr., vođenih između Kartage i Sirakuze u vezi kontrole nad Sicilijom i zapadnim Sredozemljem, što je otežavalo naseljavanje grčkih kolonija na Mediteranu, pa tako i u Jadranu.

Kretanje i položaj ratnih galija obje strane, a u našem slučaju mogućnost intervencije grčkih galija u zaštitu grčkih kolonija, diktirale su ratne okolnosti,

11 Ivan Lučić, *O kraljevstvu Dalmacije i Hrvatske*, Latina et Graeca, Zagreb, 1986., 121.

12 Grga Novak, *Vis*, knjiga prva, Izdavački zavod JAZU, Zagreb, 1961., 18-23.

odnosno je li u tijeku bio rat s Kartagom ili je bio period mira. Ova pomorska bitka uklapa se naime u kratki desetogodišnji period mira između Trećeg grčko-punskog rata 398. – 393. g. pr. Kr. i Četvrtog grčko-punskog rata 383. – 376. g. pr. Kr. Prije 393. pr. Kr. ili pak nakon 383. pr. Kr. Dionizije Sirakuški i njegova flota galija bili su posve zaokupljeni ratom s Kartagom.

Dionizije nije mogao intervenirati svojom flotom galija izvan područja ratnih operacija dokle god traje rat s Kartagom uz obale Sicilije. Intervencija je moguća samo u periodu mira!

Ujedno je posve nerealno očekivati osnivanje sirakuške kolonije Isse na Visu bilo u 397. g. pr. Kr., bilo u godine prije ili nakon toga, dakle uoči ili tijekom Trećeg grčko-punskog rata, kada je Dioniziju bio potreban svaki građanin kao vojnik ili barem kao veslač na galiji, a gdje bi odlazak na Vis bio ravan dezerterstvu!

O golemom programu gradnje sirakuških galija uoči Trećeg sicilijanskog rata, te o usponima i padovima Dionizijeve flote piše Edward A. Freeman.¹³

Sirakuza je od 400. do 398. g. pr. Kr. izgradila 200 novih galija i preuredila 110 starih galija. Osokoljen gradnjom ove moćne flote Dionizije je navijestio rat Kartagi 398. g. pr. Kr. Grčka ratna flota se već do kraja ratne 397. g. pr. Kr. zbog poraza i havarija svela na manje od 150 galija! No Dionizije je ipak do 393. g. pr. Kr. uspio okrenuti rat u svoju korist i sklopiti mir. Dionizijeve snage su se do tada smanjile na svega 80 galija. Uspio je unajmiti neke plaćenike da nadoknadi gubitke u svojoj vojsci, a iz Grčke mu se pridružilo 30 trijera. Mir Dionizije dočekuje dakle sa svega 110 galija, pri čemu nikad ne zna kada će opet izbiti rat s Kartagom.

Dionizije je dakle jedva iskamčio 30 galija iz Grčke radi zaštite svih grčkih gradova na Siciliji i ostatku Magne Grecie u očekivanju novog rata s Kartagom. Zato je posve nerealno da će u tim okolnostima Dionizije ostaviti daleko od Sicilije, usred Jadranskog mora 20 ili više svojih galija na nekom otoku, kako bi zaštitio grčku koloniju od napada Ilira s kojima dotada nije nikad bio u ratu!

3.3 Zemljopisni okvir – „Jonski prolaz“

Bez sumnje su za Dionizija postojala dva morska područja od strateškog interesa:

- a) more uz Siciliju i zapadni dio Mediterana, jer se tu sučeljavao s Kartagom;
- b) najjužniji dio Jadranskog mora koji su Grci zvali „Jonski prolaz“, izravna veza između Grčke i Magne Grecie.

Središnji dio Jadranskog mora bio je stoga strateški gledano „slijepo crijevo“, bez ikakve strateške važnosti da bi Dionizije tamo smjestio grad ili flotu galija. Posve je nerealno očekivati trajno stacioniranje nekog broja Dionizijevih galija na Visu ili nekom drugom udaljenom dijelu Jadrana, daleko od Sirakuze, dokle god postoji mogućnost pomorskog okršaja s Kartagom.

Diodor Sikulski jasno piše u Knjizi 15., ulomak 13., retci 1 i 4:

[1] Dok su se ti događaji odvijali, na Siciliji je Dionizije, tiranin Sirakužana,

13 Edward A. Freeman, *The History of Sicily From the Earliest Times*, Vol. 4 (Classic Reprint), Forgotten Books, Annotated Edition, 2018.

odlučio podići gradove na Jadranskom moru. Njegova je zamisao bila da preuzme kontrolu nad Jonskim prolazom kako bi put do Epira učinio sigurnim i tamo imao vlastite gradove koji bi mogli pružiti utočište brodovima. Jer njegova je namjera bila da se neočekivano s velikim oružjem spusti na područja oko Epira i da opljačka hram u Delfima, koji je bio pun velikog bogatstva.

[4] Dok su se ovi događaji odvijali, Parani su, prema uputi proročište, poslali koloniju na Jadran, osnovavši je na otoku Pharosu, kako se zove, uz suradnju tiranina Dionizija. On je već prije nekoliko godina poslao koloniju na Jadran i osnovao grad poznat kao Lissos.

Kad je riječ o osnivanju Lissosa tj. Lješa u Albaniji, onda je očito riječ o osnivanju strateški važnog grada na „Jonskom prolazu“. Taj grad može i mora imati vlastitu flotu galija koje jamče sigurnu plovidbu „Jonskim prolazom“, a koja po potrebi može intervenirati u Jadranskom ili Jonskom moru.

3.4 Logistički okvir – voda za posade galija i istezališta za brodove

Galije su zahtijevale čestu opskrbu hranom i svježom vodom za svoju brojnu, znojnu posadu. No budući su dizajnirane za brzinu pri veslanju nisu nikad mogle imati veliki teretni prostor. Eksperimenti provedeni na replici antičke grčke trijere „Olympias“ ukazali su na intenzivno znojenje veslača, te je svakih 5 dana trebalo oprati prostor za veslače, najprije morskom vodom, a zatim pitkom vodom zbog smrada od kondenziranog znoja s unutarnje strane brodske oplate (da ne spominjemo druge ljudske izlučevine u tako zbijenom prostoru tijekom duge plovidbe). Posada antičke ratne galije trebala je noćni odmor na kopnu nakon svakog dana intenzivnog veslanja.

Svaki veslač treba dnevno oko 4 litre vode koju (većinom) znojenjem potroši tijekom 10-15 sati veslanja dnevno. Voda je dakle, kao „gorivo“ za „ljudski motor“ galije imala jednaku važnost za galije kao nafta za moderne ratne brodove. S vodom za veslače nije moglo biti kompromisa, jer gubitak tjelesne težine od 10% veslača zbog znojenja znači gubitak čak trećine tjelesne snage veslača! Kad se tome dodaju dvije litre vode dnevno po ostalim članovima posade očite su količine vode nužne za kretanje flote antičkih galija.

Dnevna potrošnja vode antičkih galija može se procijeniti na:

Lemb	= 36 x 4 + 12 x 2	= 168 l vode
Trijera	= 170 x 4 + 40 x 2	= 760 l vode
Pentera	= 300 x 4 + 150 x 2	= 1500 l vode

U praksi je to značilo da galija može nositi vode za četiri dana veslanja, ali da će svaki razumni kapetan nastojati dopuniti zalihe vode svoje galije svaka dva dana. Galije nisu isplivjavale dok sve moguće posude nisu bile pune vode, posebno u ljetnom razdoblju. Drugim riječima, pomorska uporišta (baze) za galije trebale su imati na raspolaganju obilje vode, kako u antici, tako i u kasnijim razdobljima. U praksi je to značilo raspored pomorskih baza u razmaku od najviše jednog do dva dana plovidbe. Odmor flote galija je trebao noću biti u nekom zaljevu s ušćem rijeke

ili potoka radi dopune zaliha vode na galijski.

Flota od samo 10 trijera pri polasku je morala ukrcati vodu za dva dana plovidbe, odnosno 15.2 m³ vode, a 30.5 m³ za četiri dana plovidbe. Flota od samo 10 pentera iziskivala je čitav olimpijski bazen za četiri dana plovidbe! Zato je posve logično što je Dionizije postavio Lissos, odnosno Lješ u današnjoj Albaniji kao pomorsku bazu svojih galijski na dnu Jadrana, jer je Lješ na ušću rijeke Drim, odnosno jamči obilnu opskrbu pitkom vodom za posade i veslače na galijski.

Iz istog razloga nerealno je tvrditi kako je pomorska baza antičkih galijski mogla biti na Visu ili na bilo kojem od jadranskih otoka, jer su svi ljeti oskudijevali vodom u antičko doba. Zato Vis nije bio ničija pomorska baza u čitavih dvije tisuće godina ratovanja galijski na Jadranu! Vis je postao značajan kao pomorska baza tek u napoleonskim ratovima, ali kao baza brodova na jedra, s daleko većim teretnim prostorom, koji su mogli provesti mjesec u plovidbi s velikim ukracanom zalihama vode – nezamislivim za ratne galijski!

Drugi ključni problem galijski, kroz čitavih 2000 godina galijskog ratovanja, bio je obraštaj trupa algama i priljepcima, odnosno brodski crv koji je nagrizao daske oplate. Eksperimenti provedeni na replici antičke grčke trijere „Olympias“ pokazali su da obraštaj trupa od svega 5 milimetara iziskuje veću snagu veslača, odnosno usporavanje galijski za 10-15%. U antici nije bilo zaštitnih premaza protiv obraštaja trupa ili brodskog crva. Trgovački brodovi u antici štitili su trupove olovnom limovima, no to je bilo neželjeno povećanje težine za antičke ratne galijski. Zato su ratne galijski izvan ratnih operacija uvijek bile na suhom, na posebnim istezalištima tj. kamenim rampama niskog nagiba, pod krovom. Prava pomorska baza za galijski odlikuje se dakle obiljem vode i velikim brojem istezališta galijski.

Takva pomorska baza za galijski znači i veliki broj kalafata, užara, jedara, majstora za katapulte i ratnu opremu, ali i krčmi i javnih kuća za zabavu posade, te naravno vojnike za zaštitu pomorske baze, brojne stambene prostore i sigurnu opskrbu hranom i vodom za sve njih. Govorimo dakle o tisućama ljudi i stotinama kuća potrebnih za smještaj više desetaka galijski i njihovih posada u ovakvim pomorskim bazama!

Tu razinu usluge pružala je jedino Sirakuza, o čemu piše Diodor. Takvi dragocjeni resursi kao što su ratne galijski – trijere, nisu se mogli rasipati po provincijskim udaljenim bazama, na nekom otoku daleko usred Jadrana! A niti ne postoje ikakvi arheološki dokazi za postojanje takve pomorske baze galijski na Visu.

Zaključak

Prva pomorska bitka u Jadranu, odnosno bitka flote grčkih i ilirskih galijski, odigrala se najvjerojatnije krajem plovidbene sezone 384. godine prije Krista, odnosno u kasnu jesen te godine. Bitka se odigrala vrlo vjerojatno na zapadnom dijelu Starogradskog zaljeva, tj. na ulazu u zaljev i završila je uništenjem ilirske flote koja više nije bila prijetnja grčkim naseljenicima u Farosu.

U ovoj pomorskoj bitci sudjelovali su ilirski lembi (njih nekoliko desetaka) i grčke trijere (10-30). Iz niza razloga se može zaključiti kako je grčka ratna flota

došla iz Lissosa tj. Lješa u Albaniji, a ne iz Isse tj. Visa, za što joj je trebalo oko dva i pola dana plovidbe.

DODATAK

Diodorus Sikulski, *Knjižnica*¹⁴

Diod. 14.42.1-2

[1] U stvari, katapult je izumljen u to vrijeme u Sirakuzi, budući da su najsposobniji radnici okupljeni sa svih strana na jednom mjestu. Visoke plaće, kao i brojne nagrade koje su se nudile radnicima koji su ocijenjeni kao najbolji poticali su njihovu revnost. I povrh ovih čimbenika, Dionizije je svakodnevno kružio među radnicima, razgovarao s njima na ljubazan način, a najrevnije nagrađivao darovima i pozivao ih za svoj stol.

[2] Posljedično, radnici su donijeli nenadmašnu predanost osmišljavanju mnogih projektila i ratnih strojeva koji su bili čudni i sposobni za pružanje velike usluge. Također je započeo s izgradnjom tetraera i pentera, kao prvi koji se sjetio gradnje takvih brodova.

Diod. 14.42.5

[5] Kada je Dionizije prikupio odgovarajuću zalihu drva, počeo je u isto vrijeme graditi više od dvije stotine brodova i prepravljati sto deset koje je već imao; a također je izgradio svuda oko Velike luke, kako se sada zove, stotinu i šezdeset skupih brodskih spremišta, od kojih je većina mogla primiti dva plovila, i popravio je stotinu i pedeset koje su već bile ondje.

Diod. 14.43.4

[4] Za polovicu ratnih brodova koji su bili pripremljeni, piloti, časnici na pramcu i veslači bili su izabrani od građana, dok je za ostatak brodova Dionizije unajmio plaćenike. Kad je gradnja brodova i izrada oružja bila dovršena, Dionizije je svoju pozornost usmjerio na okupljanje vojnika; jer je vjerovao da je korisno ne angažirati ih daleko unaprijed kako bi se izbjegli veliki troškovi.

Diod. 15.13.1

[1] Dok su se ti događaji odvijali, na Siciliji je Dionizije, tiranin Sirakužana, odlučio podići gradove na Jadranskom moru. Njegova je zamisao bila da preuzme kontrolu nad Jonskim prolazom¹⁵ kako bi put do Epira učinio sigurnim i tamo imao vlastite gradove koji bi mogli pružiti utočište brodovima. Jer njegova je namjera bila da se neočekivano s velikim oružjem spusti na područja oko Epira i da opljačka hram u Delfima, koji je bio pun velikog bogatstva.

14 Na hrvatski preveo Tonči Tadić prema: Diodorus Siculus, *Diodorus of Sicily in Twelve Volumes with an English Translation by C. H. Oldfather*, Vol. 4-8, Cambridge, Mass.: Harvard University Press; London: William Heinemann, Ltd. 1989.

15 Grčki glasi *Jonski prolaz, kako se zove*, budući da je to donji dio Jadranskog mora, ujedno je bio izravna ruta između Grčke i Italije.

Diod. 15.13.2

[2] Posljedično je sklopio savez s Ilirima uz pomoć Alketasa Mološanina, koji je u to vrijeme bio izgnanik i provodio dane u Sirakuzi. Budući da su Iliri bili u ratu, on im je poslao savezničke snage od dvije tisuće vojnika i pet stotina grčkih oklopa. Iliri su podijelili oklope među svojim najodabranijim ratnicima i uvrstili grčke vojnike među svoje snage.

Diod. 15.13.3

[3] Sad kad su okupili veliku vojsku, napali su Epir i vratili Alketasu kraljevstvo nad Mološanima. Ali kad se nitko na njih nije obazirao, prvo su opustošili zemlju, a nakon toga, kad su se Mološani suprotstavili njima, uslijedila je oštra bitka u kojoj su Iliri pobijedili i pobili više od petnaest tisuća Mološana. Nakon što je takva katastrofa zadesila stanovnike Epira, Lakedemonjani su, čim su saznali činjenice, poslali snage u pomoć Mološanima, pomoću kojih su obuzdali veliku smjelost barbara.

Diod. 15.13.4

[4] Dok su se ovi događaji odvijali, Parani su, prema uputi proročišta, poslali koloniju na Jadran, osnovavši je na otoku Pharosu, kako se zove, uz suradnju tiranina Dionizija. On je već je prije nekoliko godina poslao koloniju na Jadran i osnovao grad poznat kao Lissos.

Diod. 15.13.5

[5] Iz ovoga kao svoje baze Dionizije...¹⁶ Budući da je imao slobodnog vremena, sagradio je brodogradilišta s kapacitetom od dvjesto trijera i bacio oko grada zid takve veličine da je njegov krug bio najveći u bilo kojem grčkom gradu. Također je sagradio velike vježbaonice uz rijeku Anapus,¹⁷ kao i hramove bogova i sve ostalo što je pridonijelo rastu i glasu grada.

Diod. 15.14.1

[1] Na kraju godine, u Ateni je Diotref bio arhont, a u Rimu su konzuli bili Lucije Valerije i Aulus Malije, a Elejci su slavili Devedeset devetu Olimpijadu, onu na kojoj je Dikon iz Sirakuze osvojio „stadion“. Ove su godine Parani, koji su naselili Pharos, dopustili prethodnim barbarskim stanovnicima da ostanu neozlijeđeni na izuzetno dobro utvrđenom mjestu, dok su sami osnovali grad uz more i podigli oko njega zid.

Diod. 15.14.2

[2] Međutim, kasnije su se stari barbarski stanovnici otoka uvrijedili zbog prisutnosti Grka i pozvali su Ilire sa suprotnog kopna. Ovi, u broju od više od deset tisuća, prešli su na Pharos u mnogim malim čamcima, napravili pustoš i pobili mnoge Grke. Ali namjesnik Lissosa kojeg je imenovao Dionizije doplovio je s dobrim brojem trijera protiv lakih brodova Ilira, potopivši neke i zarobivši druge, i pobio je više od pet tisuća barbara, dok je oko dvije tisuće zarobio.

16 Ovdje postoji praznina koja mora biti duga, jer se sljedeće izjave ne odnose na Lissos, već na Sirakuzu.

17 Ona je utjecala u Veliku luku Sirakuze.

Literatura:

Dostupna nova literatura posvećena dizajnu antičkih galija i antičkih trgovačkih brodova, poput zbornika radova *The age of the galley – Mediterranean oared vessels since pre-classical times* i *The earliest ships – The evolution of boats into ships*, iz edicije Conway's history of the ships, urednik Robert Gardiner, Conway maritime Press, 1995., omogućava analizu ove bitke iz novog kuta gledišta.

- Bicheno, Hugh, *Crescent and Cross: The Battle of Lepanto 1571*, Phoenix, 2004.
- Boršić, Luka–Džino, Danijel –Radić Rossi, Irena, *Liburnians and Illyrian Lembs - Iron Age Ships of the Eastern Adriatic*, Oxford, 2021.
- Coates, John, The naval architecture and oar systems of ancient galleys, *The age of the galley – Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, ed. R. Gardiner, Conway Maritime Press, 1995.
- Connolly, Peter, *Greece and Rome at war*, Greenhill Books, 2006.
- Diodorus Siculus, *Diodorus of Sicily in Twelve Volumes with an English Translation by C. H. Oldfather*, Vol. 4-8, Cambridge, Mass.: Harvard University Press; London: William Heinemann, Ltd. 1989.
- Freeman, Edward A., *The History of Sicily From the Earliest Times*, Vol. 4 (Classic Reprint), Forgotten Books, Annotated Edition, 2018.
- Guilmartin, John Francis, *Galleons and Galleys*, London, 2002.
- Lučić, Ivan, *O kraljevstvu Dalmacije i Hrvatske*, Latina et Graeca, Zagreb, 1986.
- Morrison, John, The Trireme; Hellenistic oared warships 399-31 BC, *The age of the galley – Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, ed. R. Gardiner, Conway Maritime Press, 1995.
- Novak, Grga, *Vis*, knjiga prva, Izdavački zavod JAZU, Zagreb, 1961.
- Pryor, John H., The geographical conditions of galley navigation in the Mediterranean, *The age of the galley – Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, ed. R. Gardiner, Conway Maritime Press, 1995.
- Shaw, J.T., Oar mechanics and oar power of ancient galleys, *The age of the galley – Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, ed. R. Gardiner, Conway Maritime Press, 1995.

THE FIRST NAVAL BATTLE IN THE ADRIATIC IN 384 BC (PHAROS-LISSUS-ISSA)

Summary

The paper examines the first recorded naval battle in the Adriatic, which took place in 384 BC in the Stari Grad Bay. The Greek fleet of triremes, led by Dionysius the Elder of Syracuse, completely defeated the Illyrian fleet of lembos that was besieging the newly established Greek colony of Pharos.

Based on a careful reading of Diodorus Siculus, a Greek historian from the 1st century BC who provides a relatively detailed account of the events in the founding of the new Greek colony on the island of Hvar, as well as the broader activities of Dionysius the Elder in the Adriatic, combined with a reconstruction of the ships, navigation methods, and warfare of that historical period, the authors describe the possible course of the battle in Stari Grad Bay. They argue that Dionysius the Elder's fleet came to help the Pharians from Lissus (Lezhë in Albania) rather than from Issa (Vis).

Keywords: naval battle; 384 BC; Faros; Lissos; Issa