

Розділ 3

ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ

УДК 94+355

ЕДГАР БОСАК

м. Мукачево

bosak.edgar@mail.ru

ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКА ПРАКТИЧНІСТЬ ТА АДАПТАЦІЙНІСТЬ СТАРОДАВНІХ РИМЛЯН (НА ПРИКЛАДІ ПУНІЧНИХ ВІЙН)

Стаття присвячена феномену раціональності та пристосування, що були властиві стародавнім римлянам та були запорукою їх військового успіху. Розглянуто причини та обставини створення першого військового флоту римлян, а також його найголовніші видозміни протягом Пунічних війн (264–146 рр. до н.е.). Акцентована увага на головних проблемах формування та облаштування флоту. Звернуто увагу на приклади адаптації римлян до різних ситуацій і використання їх собі на користь. Розглянуто значення найголовніших військово-морських впроваджень римлян – квінквірем, «воронів» та «самбук».

Ключові слова: римляни, Пунічні війни, карфагеняни, флот, квінквірема, «ворон».

Слідування в ногу з сучасними тенденціями – одна із необхідних умов для досягнення лідерства в будь-якій сфері. Досягнення довготривалого успіху вимагає постійного оновлення знань та пристосування до нових життєвих реалій. Однак це стосується не тільки сьогодення, коли новітні технології та досвід впроваджуються буквально щодня. В історії людства будь-яка спільнота, держава чи тим паче імперія, яка не бажала зникнути зі сторінок цивілізації, мала вміння приймати ключові рішення як пристосуватись до тієї чи іншої геополітичної зміни. Це стосується не тільки політичних рішень, але і оновлення арсеналу та тактики. Застосування нових способів ведення війни, нових типів військових формувань, нової зброї – всього того, чого не було або було мало у супротивника – дозволяло розраховувати на успіх у довгостроковій перспективі і, в кінцевому рахунку, на перемогу.

У римському суспільстві доби республіки чи імперії яскраво простежується такі риси як прагматичність та раціоналізм. Вміння пристосовуватись разом з неперевершеним вмінням до експромту, безперечно, одна із причин

встановлення римського домінування спочатку на Середземномор'ї, а згодом і далеко за його межами. Одним із найкращих прикладів цього слугує побудова флоту та перший досвід ведення морських війн, що були зумовлені безкомпромісною конфронтацією з Карфагеном – Пунічними війнами (264–146 рр. до н.е.).

Дана тема побіжно згадується в роботах радянських істориків, однак більшість досліджень припадає на кінець ХХ – поч. ХХІ ст. Серед найважливіших дослідників слід відзначити А. А. Хлевова [8], С. Ю. Данилова, [4], А. Зорича [5], Е. Разина [6], К. Ревяко [7]. В працях вищеназваних авторів приділяється увага доволі новому аспекту у висвітленні питань римської армії – особистісному фактору римського солдата: його моралі, виучці, патріотичним почуттям.

Головною метою даної статті вважається розглядання Пунічних війн як виклику римській практичності та здатності до швидкої адаптації, зосередження уваги на стрімкому розвитку римського суднобудування та впровадження нових елементів у стратегію й тактику ведення морського бою.

У середині III ст. до н.е. республіканський Рим повністю закріпився в Італії й зміг всерйоз задуматись про розширення свого впливу за межі Апеннінського півострова. Однак тут його інтереси зіштовхувались з інтересами карфагенян – традиційними володарями Середземного моря. Важливою передумовою було те, що співвідношення сил було явно не на користь Римської республіки. Карфагенські послы не безпідставно заявляли майбутнім супротивникам, що без дозволу Карфагену римляни «не зможуть ані рук вимити в морі» [4, 11].

Починати війну слід на вигідних на себе умовах, однак тут римляни були позбавлені вибору – війна з пунами (карфагенянами) була неминучою, не зважаючи на географічні умови – надзвичайну бідність італійського узбережжя островами, що, звісно ж, було аж ніяк не на руку розвитку суднобудування і мореплавства.

Як справедливо зазначає А. А. Хлевов, справа не могла бути вирішеною одноразовою акцією. Одноразово побудований або «позичений» у союзників флот міг бути переможений і потоплений, і тоді все повернулося б до колишнього стану [8, 36–38].

Слід зауважити, що спочатку римські кораблі мало чим відрізнялися від свого «трафарету», за яким були збудовані – кораблів Греції та елліністичних держав Малої Азії. Зміни у проектуванні і впровадження нових доповнень відбувалися разом з нагромадженням досвіду ведення бойових дій на морі.

Основною, найбільш точною та поширеною класифікацією є поділ античних бойових кораблів в залежності від кількості рядів весел. Кораблі з одним рядом весел (по вертикалі) називалися монери (moneris) або уніреми, а в сучасній літературі часто іменуються просто галерами, з двома - бірема або лібурни, з трьома - трієри або триреми, з чотирма - тетрери або квадріреми, з п'ятьма - пентери або квінквереми, з шістьма - гексери [5].

Свого роду «золотою серединою», багатофункціональним крейсером античного флоту була трирема. З цієї причини триреми будувалися сотнями і являли собою найбільш поширений тип універсального бойового корабля Середземномор'я.

Вже в ході Першої Пунічної війни з'ясувалося, що біреми не можуть ефективно боротися проти карфагенських квадрірем з високим бортом, захищеним від таранного удару безліччю весел. Для боротьби з карфагенськими кораблями римляни почали будувати квінквереми. Біреми і лібурни впродовж наступних століть використовувалися переважно для патрульної, посиленої і розвідувальної служби, або для бойових дій на мілководді. Також біреми могли ефективно застосовуватися проти торгових і бойових однорядних галер (як правило, піратських), у порівнянні з якими вони були куди краще озброєні і захищені [5].

Квінквереми – своєрідні лінкори Античності, які часто не облаштовувалися тараном, а, будучи озброєні металевими машинами (до 8 на борту) і укомплектовані великими партіями морської піхоти (до 300 чоловік), служили своєрідними плавучими фортецями, з якими карфагенянам було дуже непросто впоратися [5].

Однак квінквереми викликали певні труднощі. Досвіду їх будівництва просто не було, як не було під рукою і зразків. Є цікава теорія появи цих самих кораблів у складі римського флоту. В одній з дрібних битв один з кораблів, що нападав на римлян, виявився втрачений при наступних обставинах: керманіч не розрахував траєкторію руху корабля і, пробуваючи таранити римське транспортне судно, що вже вискочило на берег, сам вискочив на мілину. У результаті судно в практично ідеальному стані дісталось римлянам [8, 56]. Це був саме той тип квінкверем, який був потрібний як зразок при будівництві власного флоту або, принаймні, дуже близьке до нього судно. Решта було справою техніки.

На початку «морської кар'єри» римляни мали проблеми і з службою доставки на морі. Вони не мали не тільки вітрильних транспортних кораблів, але і взагалі «довгих» суден сучасного типу; не було в наявності і звичайних човнів. Вихід був знайдений за рахунок союзників (власне, для цього Рим їх і заводив). Спорудження та поставка кораблів всіх класів були покладені на кілька союзних Риму міст Південної Італії.

Цікаво, що був застосований ще один прийом, що вельми нагадує сучасну практику

кораблебудування. Корпуси кораблів спускалися на воду, як тільки це дозволяв їх стан, іншими словами, кораблі сходили зі стапелів недобудованими. На них відразу ж приступала до тренувань команда, а робочі верфей, тим часом (в основному ночами і в перервах між тренуваннями, але іноді й паралельно з ними) робили необхідну добудову, установку рангоуту і такелажу і т.д. Це істотно скорочувало термін завершення будівництва і дозволяло звести до мінімуму втрати в часі, який ставав все цінніший [8, 54–56].

Виробництво базових елементів конструкції корпусу, не кажучи вже про масове виробництво весел, частин рангоуту та інших речей, могло серйозно прискорити спорудження, і було виправдано в умовах масового «держзамовлення», коли в одному місці будувалися десятки кораблів. Крім того, в цій ситуації можна було розподілити частину замовлень серед численних столярнях та теслярських майстерням - як самого Риму, так і суміжних з ним міст. Саме подібна раціоналізація праці могла сприяти і справді блискавичному створенню флоту. Це було максимально важливо, адже Рим відчутно програвав у стартових позиціях Карфагену, тому слід було якнайшвидше мінімізувати різницю у бойовій силі і перехопити ініціативу.

У 260 році до н.е. при Мільському мисі, що на північний захід від Мессани, стався перший морський бій між римським (120 кораблів) і карфагенським (130 кораблів) флотами. Технічна перевага щойно створеного римського флоту полягала в тому, що кораблі його мали абордажні містки - «ворони», які могли опускатися на ворожі кораблі. Це дозволяло важкоозброєним римським воїнам переходити на корабель противника і там вести рукопашний бій. При бої кораблів на відстані в якості метальної зброї широко використовувалися балісти, катапульти, стріли і дротики. Нова тактика виявилася ефективною. Карфагеняни втратили 50 кораблів і зазнали поразки [6, 294].

Відомостей про «ворони» карфагеняни не мали. Їх розвідка працювала погано. Незграбні пристрої на носах римських кораблів викликали у моряків Ганнібала глузування. Карфагеняни, які протягом століть панували

на морі, почувалися в безпеці; вони вважали, що одне їх наближення повинно налякати ворога і спонукати його до втечі. Ймовірно, звідси й їх нехтування збором відомостей про ворога [4, 12].

Використання «воронів» - блискучий зразок римського вміння пристосування. Вже на той момент добре вишколений та озброєний римський легіон мав мало гідних конкурентів на полі бою. Розуміючи свою необізнаність у веденні морського бою, римляни просто перетворили його у аналог сухопутного, де карфагеняни були їм не рівня.

Повністю погоджуємось із думкою А. Хлевова, що значення битви при Мілах полягає навіть не стільки у втраті карфагенянами неабиякої частини корабельного складу - вешті-решт, цю втрату можна було відносно легко заповнити. Проблема полягала в тому, що був створений прецедент розгрому карфагенського флоту - і ким? Противником, який у недалекому минулому самими карфагенянами взагалі всерйоз на морі не сприймався. У цій моральній перемозі крився ключ до переможного завершення Першої Пунічної війни і взагалі до перемоги над Карфагеном [8, 70].

До 256 р. до н.е. римляни вже цілком адекватно почувалися на морі. Певні проблеми продовжували зберігатися. Безумовно, головною серед них все ще була певна залежність самих римлян від їхніх союзників - як італійських, так і грецьких. У певному сенсі римляни продовжували залишатися заручниками своїх союзників, лояльність яких значною мірою залежала від стану справ на фронтах.

У 256 р. до н.е. римський флот зустрівся з карфагенським біля берегів Сицилії, недалеко від мису Екном. Бій при Екномі став однією з найбільших битв Стародавнього світу. Участь у ньому не менш ніж 680 кораблів і приблизно 290 000 чоловік дійсно вражає. Виключно велике було значення битви при Екномі як з тактичної, так і зі стратегічної точок зору.

Така велика кількість кораблів в одному бої чітко продемонструвала, що при виході за певні кількісні рамки флоту перестають бути керованими в ході бою. Бій перетворюється в ізольовані локальні битви, і тут першорядну

роль починають грати як тактична підготовка командирів кораблів, так і моральні якості і виучка команд. Слід зауважити, що в питанні підготовці новобранців і дисципліні римляни докладали більше зусиль, а один із головних «козирів» пунів – талановиті та досвідчені адмірали, не зміг бути використаний, оскільки у вихорі битви кораблі залишилися без командування і були вимушені давати собі раду самостійно.

До слова сказати, кораблі мали відносно низьку мореплавність і у випадку сильного раптового шторму флот ризикував загинути чи не в повному складі. Зокрема, під час тієї ж Першої Пунічної війни через шторми і буревії римляни втратили щонайменше 200 кораблів першого класу. З іншого боку, за рахунок досить прогресивних технологій, якщо корабель не гинув від негоди або в бою з ворогом, він служив достатньо довго. А. Зорін вважає, що нормальним терміном служби вважалися 25–30 років. Для порівняння: англійський лінійний корабель «Дредноут» (1906 г.) морально застарів вже через вісім років з часу будівництва, а американські авіаносці типу «Ессекс» були виведені в резерв через 10–15 років після початку експлуатації [5].

Чисельність квінкверем все більше росла. Справа в тому, що тактика таранного бою вимагала від стародавніх мореплавців великої майстерності при маневруванні, а головне, стала основною причиною, що викликала боротьбу за досягнення античними судами більшої швидкості і маневреності, причому в будь-якому напрямку. І це природно, адже в таранному бою перемагав той корабель, який не тільки пробивав борт супротивника, але і міг вчасно «ретироватися», йдучи від абордажного бою і оголюючи пробоїну в корпусі ворожого судна. Таким чином, поява тарана побічно підхльснула гонку за швидкість, а отже і будівництво багатоярусних кораблів [3].

Чергові вибори посадових осіб та перестановки в римському командуванні в 214 р. до н.е. підкреслили роль флоту і його начальників. Згідно з виданим указом, ті громадяни, які при цензорах Луцію Емілію і Гаю Фламінію володіли майном (самі або їхні батьки) на суму не менше п'ятдесяти і не більше ста тисяч асів, виставляли одного моряка і забез-

печували йому платню на шість місяців. Ті, у кого майно визначалося в розмірі від ста до трьохсот тисяч асів – трьох моряків і забезпечували їх платнею на весь рік. Володіли майном в межах від 300 000 до мільйона асів виставляли п'ятьох моряків, більше мільйона – сімох. Батьки-сенатори зобов'язувалися забезпечувати вісьмох моряків і їх річну платню. Згідно з цим указом заможні громадяни озброїли моряків і забезпечили їх місячним запасом продовольства. Показово, що вперше в історії римський флот був споряджений на приватні кошти [8, 180–181].

Цікавою була й тактика облоги міст. На кожній парі квінкверем знімалися весла з бортів. Після цього два кораблі міцно швартувалися канатами один до одного, утворюючи імпровізований катамаран. Вантажопідйомність та стійкість такої конструкції, зрозуміло, істотно зростали, а весел, що залишилося, цілком вистачало для руху малим ходом в тій ситуації, коли швидкість і маневреність не грали істотної ролі. На утворену конструкцію встановлювався загальний міцний настил, на якому зводився цілий облоговий комплекс. Він складався з облогових веж, що налічували кілька поверхів, а також тарани, призначених для безпосереднього руйнування ділянок стіни міських укріплень. Такі кораблі повинні були, користуючись підтримкою кораблів вогневого супроводу, підходити впритул до укріплень і вести облогу та штурм, рівнозначні сухопутним.

На загальних палубах таких спарених квінкверем римляни встановили ще один засіб для полегшення штурму – так звані «самбуки» (самбікою, або самбукою, називався струнний інструмент, що нагадував за формою арфу). Вони представляли собою в певному сенсі подальший розвиток знаменитого «ворона», що застосовувався при абордажних боях. Його збільшений, ускладнений і набагато більш адекватно захищений аналог був призначений для безпосереднього десантування воїнів на стіни міста.

Аналіз даних показує, що римляни майже завжди діяли меншими силами, ніж карфагеняни, і майже завжди «перегравали» супротивника. Серед причин цього можна назвати неповороткість, відсталість мислення, відсутність

зухвалості та ініціативності карфагенського командування.

Важливу роль у морських перемогах римлян (і часто недооцінену) здійснювала не тільки самі легіонери, які брали корабель противника на абордаж. Слід згадати про такі посади як начальник веслярів і флейтиста (*trieraules*), які повинні були організувати і регулювати роботу веслярів. Якщо згадати, що веслярі представляли собою основну рушійну силу військових судів і що число їх було надзвичайно велике, стане ясным винятково важливе значення правильної організації праці в цій галузі [2].

Цікаво, що квінквірема до кінця війни практично витіснила з ужитку кораблі інших класів. Зрозуміло, вони теж були, але заповнювали досить обмежену нішу, несучи патрульну службу і виконуючи допоміжні функції. Будівництво квінквірем дозволяло використання «воронів» – а ККД їх використання був надзвичайно високим, щоб зважати на потреби патрульної служби або ціну на будівництво однієї квінквіреми.

Під кінець Третьої Пунічної війни однак майже не спостерігається будівництва нових квінквірем і «воронів». Це можна пояснити двома причинами. По-перше, римляни, не зустрічаючи вже серйозного опору з боку пунів, «розслабились» і зменшили витрати на будівництво військового флоту, якого тепер і так було вдосталь. По-друге, практична і ощадлива душа римлянина частіше за все намагалася за будь-яких обставин захопити корабель противника, а не пустити його на дно. Захоп-

лені кораблі ремонтувались і долучались до римського флоту, або ж йшли на деталі.

Отже, римський військово-морський флот постав через необхідність – Пунічні війни – конфлікт, який мав визначити господаря Середземного моря. Майже завжди римляни діяли в скрутніших умовах – менша кількість кораблів, гірше оснащення, менше досвіду, однак це були не перепони, а радше мотиваційні фактори, що прискорювали розвиток та адаптацію. Використання чужого досвіду та його переробка під реалії сьогодення, на нашу думку, одна з «візитних карточок» римлян, що визначили їх успіх в багатьох сферах життя, в тому числі й військовому.

Список використаних джерел:

1. Богомолов В. А. Армия древнего Рима [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.xlegio.ru/ancient-armies/military-organization-tactics-equipment/army-of-ancient-rome/>
2. Болдырев А. В., Боровский Я. М. Техника мореходства [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.xlegio.ru/throwing-machines/antiquity/military-engineering/seamanship-engineering.html>
3. Гончарук П. К вопросу об античном мореплаваннии [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.xlegio.ru/navy/ancient-ships/to-the-question-of-ancient-seafaring>
4. Данилов С. Ю. Главные морские сражения от триера до авианосцев / Сергей Данилов. – М.: Яуза: Эксмо, 2013. – 288 с.
5. Зорич А. Римский флот. Конструкция и типы кораблей [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.xlegio.ru/navy/ancient-ships/roman-navy/>
6. Разин Е. А. История военного искусства, в 3-х т.: Том 1. История военного искусства XXXI в. до н. э. – VI в. н. э. – СПб.: ООО «Издательство Полигон»; 1999. – 560 с.
7. Ревяко К. А. Пунические войны. – Минск, 1988. – 271 с.
8. Хлезов А. А. Морские войны Рима. – СПб.: Изд-во С.-Петербург. университета, 2005. – 496 с.

EDGAR BOSAK
Mukachevo

MILITARY PRACTICALITY AND ADAPTATION OF ANTION ROMANS (ON THE EXAMPLE OF PUNIC WARS)

The article is devoted to the phenomenon of rationality and adaptation, which was inherent in the ancient Romans and was the key to their military success. The reasons and circumstances of the creation of the first military fleet of the Romans, as well as its most significant modifications during the Punic Wars (264–146 years BC) were considered. The emphasis is on the main problems of formation and arrangement of the fleet. The attention is drawn to examples of the adaptation of the Romans to different situations and the use of them in their favor. Considered the significance of the most important naval implementations of the Romans – quinquires, «ravens» and «sambuk».

Key words: Romans, Punic wars, Carthaginians, fleet, quinquirema, «raven».