

Банников Андрей Валерьевич

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОЗДНЕРИМСКОГО ФЛОТА И ЕГО РОЛЬ В ВОЕННОЙ СИСТЕМЕ ИМПЕРИИ

В III столетии основная часть регулярных военных флотов периода принципата прекратила свое существование.

В IV в. римляне иногда строили крупные эскадры, однако попытки сохранить подобные формирования на постоянной основе ими не предпринимались. Военное судостроение в этот период переживало явный упадок.

Отсутствие опытных инженеров и квалифицированных судовых команд стало причиной того, что римляне могли создавать только очень небольшие суда самой простой конструкции.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2015/4/5.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2015. № 4 (94). С. 25-34. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2015/4/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

3. **Волгоградская область в цифрах 2013**: краткий стат. сб. / Терр. орган Фед. службы гос. статистики по Волгоград. обл. Волгоград: Волгоградстат, 2014. 376 с.
4. **Громов И. А., Мацкевич И. А., Семёнов В. А.** Западная теоретическая социология. СПб.: ДНК, 2009. 160 с.
5. **Немерюк А. Н.** О молодёжной политике в современной России // Власть. 2009. № 4. С. 103-105.
6. **Регионы России. Социально-экономические показатели 2013**: стат. сб. / Росстат. М., 2013. 990 с.
7. **Россия в цифрах 2014**: крат. стат. сб. / Росстат. М., 2014. 558 с.
8. **Социология молодёжи**: энциклопедический словарь / отв. ред. Ю. А. Зубок, В. И. Чупров и др. М.: Academia, 2008. 608 с.
9. **Федин С. А.** Стратегия развития государственной молодёжной политики: региональный аспект // Вестник Саратовского государственного технического университета. 2007. Т. 1. № 3. С. 208-217.

SOCIAL ACTIVITY OF YOUNG PEOPLE AS A FACTOR OF THEIR HUMAN CAPITAL FORMATION

Antonenko Veronika Vladimirovna, Ph. D. in Economics, Associate Professor
Volgograd State University
avv1@mail.ru

The paper presents some results of a sample survey of the population of Volgograd city and Volgograd region aged 16-29, aimed at identifying the real effectiveness of investments in the basic components of young people's human capital. The massive questionnaire survey acted as a method of collecting primary data. The numerical values on some indicators of young people's social activity were obtained. It is proved that young people's social activity in modern Russia is quite high. Under certain conditions it may become a significant positive factor of the efficient formation of the Russian young people's human capital.

Key words and phrases: human capital; the Russian young people; evaluation of investments effectiveness; subjects of human capital formation; elements of human capital; investments in human capital.

УДК 94(37).08

Исторические науки и археология

В III столетии основная часть регулярных военных флотов периода принципата прекратила свое существование. В IV в. римляне иногда строили крупные эскадры, однако попытки сохранить подобные формирования на постоянной основе ими не предпринимались. Военное судостроение в этот период переживало явный упадок. Отсутствие опытных инженеров и квалифицированных судовых команд стало причиной того, что римляне могли создавать только очень небольшие суда самой простой конструкции.

Ключевые слова и фразы: Поздняя Римская империя; флот; флотилии; эскадры; корабли; Рейн; Дунай; либурны; лусории; скафы.

Банников Андрей Валерьевич, к.и.н., доцент
Санкт-Петербургский государственный университет
elephantomasha@mail.ru

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОЗДНЕРИМСКОГО ФЛОТА И ЕГО РОЛЬ В ВОЕННОЙ СИСТЕМЕ ИМПЕРИИ[©]

Римским военно-морским силам была уготована странная судьба: на протяжении двух веков Империя располагала мощным флотом, в существовании которого, в общем-то, не было особой необходимости, так как мир, воцарившийся после подчинения римлянами Египта – последнего государства, обладавшего крупным военным флотом, – исключал проведение каких-либо активных операций в акватории Средиземного моря, превратившегося во «внутреннее римское озеро». Когда же в III столетии Империи со всех сторон, в том числе и с моря, угрожали бесчисленные враги, оказалось, что о ее морском могуществе сохранились лишь весьма расплывчатые воспоминания.

Очевидно уже при ближайших преемниках Александра Севера (222-235 гг.) постоянные центральные и провинциальные флоты, созданные в период правления династии Юлиев-Клавдиев, приходят в упадок. Поскольку основная опасность в этот период исходила со стороны сухопутных границ, то правительство перестало выделять средства на содержание военно-морских сил, которые, как это наглядно продемонстрировали пиратские рейды готов и франков, практически прекратили свое существование [19, р. 26].

В IV столетии римляне время от времени создавали крупные морские эскадры, однако это делалось для выполнения какой-либо конкретной операции, после окончания которой попыток сохранить подобные формирования на постоянной основе не предпринималось. Так, готовясь к борьбе с Лицинием, Константин I (306-337 гг.) приказал заложить гавань в Фессалонике, где по его приказу было построено более 200 кораблей [25, р. 92]. Его противник собрал в восточных провинциях империи 300 кораблей [Ibidem, р. 93]. После окончания гражданской войны упоминания об этих флотах более не встречаются, а когда в 400 г. Константинополю стали угрожать из Азии мятежные готы, правительству пришлось строить новые суда [3, с. 162].

Трудно сказать, какие типы кораблей использовались в позднеримский период для проведения морских операций. Вегеций утверждает [10, с. 185], что существовали два основных вида боевых судов: *либурны* [11, р. 141-142; 21, р. 130-156] и *лусории*. Первые предназначались для действий на море, вторые несли патрульную службу на реках. Согласно Вегецию, еще в его время (начало V в.) римский военно-морской флот состоял из судов, строившихся по образцу далматинских *либурн* [10, с. 285]. Впрочем, мы не должны впадать в заблуждение. «Либурны» Вегеция не имели никакого отношения к кораблям, носившим это название в период Ранней Империи. Анализ имеющихся в нашем распоряжении источников показывает, что в IV столетии название «либурна» превратилось в технический термин, использовавшийся в отношении любого военно-морского судна [24, р. 97-99]. Например, Евтропий утверждает, что на пятом году Первой Пунической войны римляне «впервые сражались на кораблях, укрепленных рострами, которые называют либурнами» [4, с. 86]. Тем не менее, Полибий говорит о римских кораблях этой поры как о *пентерах* и *гептерах*, построенных по образцу карфагенских [8, с. 160]. Сам Вегеций поясняет, какой смысл имеет для него слово «либурна»: «Что касается величины кораблей, то самые маленькие либурны имеют по одному ряду весел; те, которые немного больше, – по два; при подходящей величине кораблей они могут получить по три, по четыре и по пяти рядов весел. И пусть это никому не кажется огромным, так как в битве при Акции, как передают, столкнулись между собой гораздо большие корабли, так что они имели по шести и больше рядов весел» [10, с. 287].

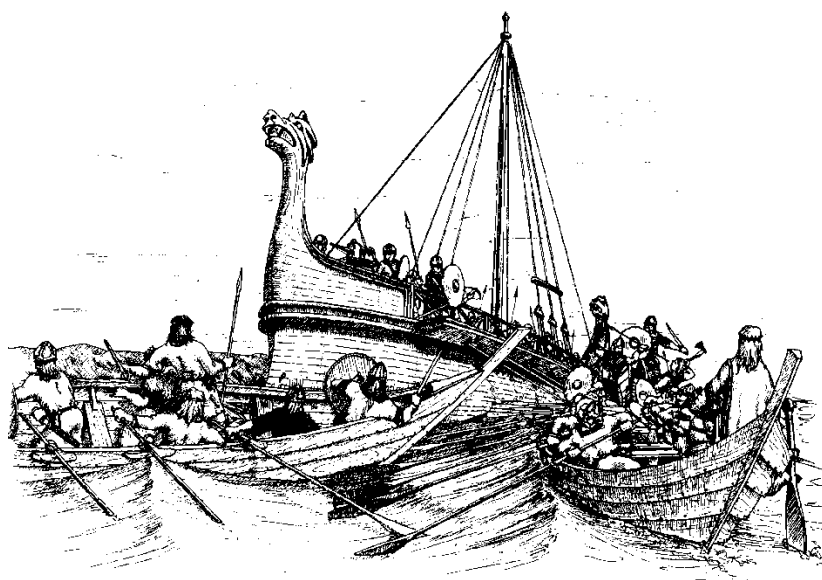


Рис. 1. Сражение римского военного корабля с саксонскими пиратами. Рис. И. В. Кирсанова

Римское военное судостроение в начале IV столетия переживало период явного упадка. Отсутствие опытных инженеров и квалифицированных судовых команд стало причиной того, что римляне могли строить только очень небольшие суда самой простой конструкции (см. Рис. 1). Зосим передает, что корабли, построенные Константином, были всего лишь *триаконтеами* (то есть судами с 15 веслами по борту) [25, р. 92, 95]. В то же время у Лициния флот якобы состоял из *триер* [Ibidem, р. 93]. Если последнее утверждение соответствует действительности, а не является простой ошибкой историка, которого не раз упрекали в терминологической небрежности, то мы должны будем считать, что в 324 г. между двумя претендентами на высшую власть состоялась последняя битва, в которой приняли участие *триеры* [22, р. 164]. Спустя 76 лет о *триерах* уже не было и речи, и «либурны», которые построил Флавитта, были «тридцативесельными судами» [3, с. 162]. «Эти корабли, – сообщает Зосим, – были не менее быстры, чем пентеконтеры, но более медлительны, чем триеры, строительство которых было прекращено за много лет до этого» [27, р. 31].

Позднеримская эпоха оставила нам любопытный памятник того, как античная инженерная мысль пыталась найти решение главной проблемы, подрывавшей силы военного флота Империи, – отсутствие необходимого количества людей. Незвестный автор трактата «О военных делах», писавший в 60-х гг. IV в., предлагает заменить гребцов на кораблях быками, которые с помощью системы зубчатой передачи вращали бы колеса с лопастями, расположенные с каждого борта «либурны» (см. Рис. 2). Подобное судно, утверждает анонимный изобретатель, благодаря своей массе и мощи механизма должно было устремиться в бой с такой силой, что ни один корабль противника не смог бы ему сопротивляться [2, с. 20]. Впрочем, этот проект так и остался нереализованным, поскольку и на море у Империи во времена Анонима не было других противников, кроме пиратов, да и с технической точки зрения предложенная идея была совершенно не применима к условиям реального морского сражения. Но сама мысль, безусловно, – интересная.

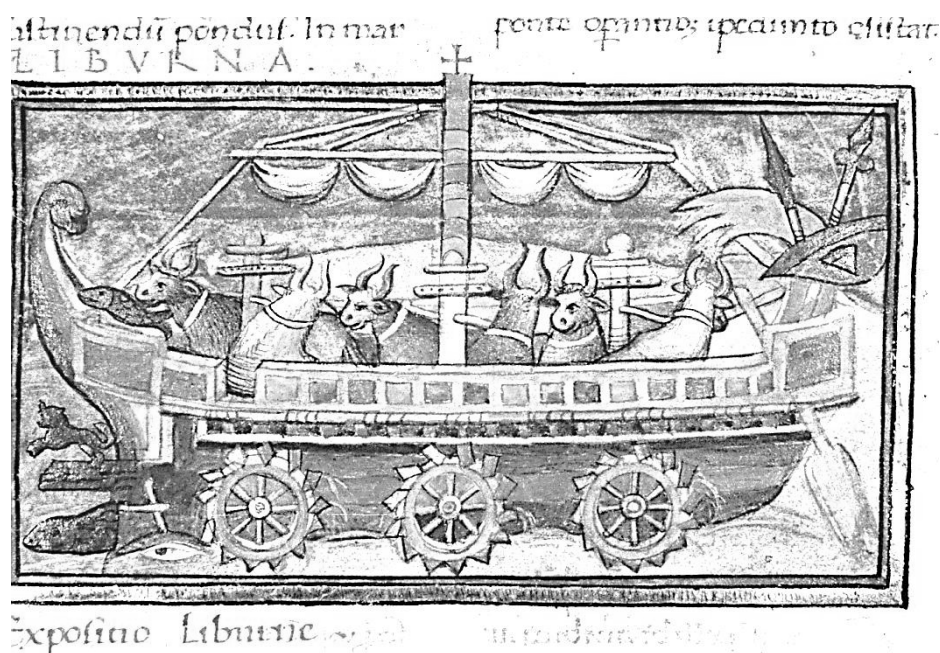


Рис. 2. Либуurna Анонима [2, с. 21]

Кроме «либурн» в позднеримскую эпоху использовались суда, называвшиеся «скафами». Термин *скафа* (*scafa* или *scapha*), который весьма широко применялся в период Республики и Ранней Империи, также сменил свое первоначальное значение. В I в. до н.э. – II в. н.э. *скафы* – это шлюпки, которые были привязаны канатами к кормам военных кораблей. Цезарь использовал их наряду с разведывательными ботами (*speculatores navalia*), чтобы подвозить солдат как можно ближе к берегу во время высадки римлян в Британии [5, с. 82-83]. Петроний также упоминает о *скафе* как о шлюпке, следующей за коммерческим судном [7, с. 162]. Такие спасательные шлюпки имели острый форштевень и плоскую низкую корму [9, с. 306].

В IV-V вв. скафами (*scafae exploratoriae*) стали называть легкие разведывательные корабли особой конструкции [10, с. 287]. «Скафа, – пишет Исидор Севильский, – которая есть катаскоп, это корабль, называемый на латинском спекулятором (*speculatorium*); “скопос” (*skopos*), ведь по-латыни означает “следить” (*intendere*)» [18, р. 735]. Позднеримские *скафы* были, по всей видимости, заимствованы римлянами у бритов [10, с. 287]. Они представляли собой суда, на борту которых находилось 40 гребцов [Там же].

Скафы предназначались не только для разведки. Их использовали также для того, чтобы совершать внезапные нападения на неприятеля и препятствовать подвозу провианта к вражеским кораблям. Корпуса скаф, паруса и корабельные снасти – все окрашивалось краской цвета морских волн; даже форма моряков была такого же цвета [Там же].

Если роль морского флота в оборонительной системе Поздней Империи была ограниченной, то значение речных флотов, напротив, было весьма велико. Главными римскими речными флотами были Рейнский и Дунайский, несшие патрульную службу на двух главных реках, отделявших Империю от варварского мира. Последнее упоминание о рейнском флоте относится к временам правления Валентиниана I (364-375 гг.) [23, р. 205]. У нас нет никаких исторических свидетельств о присутствии кораблей на Рейне после 375 г. Нет данных о рейнском флоте и в *Notitia dignitatum*. Молчание источников позволяет сделать заключение, что начавшийся уже при сыне Валентиниана, Грациане (375-383 гг.), период разрушения римской военной системы на западе привел к тому, что лишенный попечения правительства Рейнский флот прекратил свое существование.

На Дунае флот продолжал существовать на протяжении всего IV в. Несмотря на разгром армии Валента под Адрианополем (378 г.) и последовавшее вслед за ним беспощадное опустошение балканских провинций, римлянам удалось очень быстро восстановить силы Дунайского флота. Поэтому уже к 383 г., когда остготы попытались вторгнуться на римскую территорию, они были встречены не только сухопутными войсками, но и речными эскадрами. В 386 г. варвары повторили свою попытку, однако их челноки были потоплены на Дунае римскими кораблями [6, с. 120; 26, р. 299, 304-305]. Согласно данным *Notitia dignitatum*, оборону Дуная обеспечивали 15 различных флотилий [20, р. 88, 91, 94, 97, 190, 194, 197, 198].

По мнению ряда исследователей, уже со времен принципата постоянный римский военный флот, подобный флотам на Рейне и Дунае, существовал также на Евфрате. Одним из оснований для гипотезы о евфратском флоте служит сообщение Аммиана Марцеллина о Наармальхе («Царской реке») – канале, прорытом по приказу Траяна (98-117 гг.), а потом и Септимия Севера (193-211 гг.) с тем, чтобы обеспечить проход судов из Евфрата в Тигр [1, с. 319]. Вместе с тем ни надписи, ни тексты не содержат никакой информации о римских патрульных кораблях на Евфрате [12, р. 250]. Те сведения, которые можно найти в литературных источниках, сообщают о флотах, построенных специально для участия в каком-то конкретном предприятии. Хорошо известен поход Юлиана (361-363 гг.), когда был построен флот, состоявший, согласно Аммиану, из

1000 грузовых кораблей, 50 боевых и 50, предназначенных для возведения понтонных мостов [1, с. 282]. Зосим утверждает, что всего было сделано 600 деревянных судов, 500 судов, имевших кожаную обшивку, 50 военных кораблей и множество понтонных [26, р. 28]; наконец, Малала доводит общее количество кораблей Юлиана до 1250 [17, р. 329]. Однако речь в данном случае идет о флоте, построенном ради одного похода (363 г.), во время которого, к тому же, он весь был уничтожен по приказу самого Юлиана [1, с. 322].

Учитывая все вышесказанное, большинство ученых склоняются к мысли о том, что ни во времена принципата, ни, тем более, в период Поздней Империи патрульные римские эскадры никогда не ходили по Евфрату [14, S. 76].

Хотя мы не имеем никаких неопровержимых исторических свидетельств, доказывающих присутствие на Евфрате постоянного римского флота [12, р. 250], однако, как считают некоторые специалисты, флот, созданный Юлианом, показывает, что на Евфрате должны были находиться какие-то судостроительные верфи и корабельные стоянки [14, S. 76]. В качестве одной из возможных баз строительства флота исследователи предлагают рассматривать находившуюся в Эдессе оружейную мастерскую щитов и оружия (*fabrica scutaria et armamentaria*) [20, р. 32]. Предполагается, что, так как слово *armamentaria* (склады снаряжения или оружия) имело самое широкое значение, то оно могло, в том числе, обозначать и корабельные арсеналы. Характерно, что в списках *Notitia dignitatum* нигде не упоминается о корабельном снаряжении (*navalia, armamenta navium*). Отсутствие подобных элементов инфраструктуры особенно странно для областей *дунайского лимеса*, которые должны были снабжать всем необходимым дунайскую флотскую группировку. Поэтому допускается возможность того, что в одной и той же оружейной мастерской могли производить самую разнообразную продукцию, начиная от обычных щитов и заканчивая небольшими патрульными кораблями, такими как *лусории*.

Вместе с тем, совсем не обязательно, чтобы в Эдессе находилось что-то подобное верфям или корабельным базам; как те, так и другие, пусть даже в зачаточном состоянии, должны были располагаться вдоль берега Евфрата, в противном случае было бы очень трудно объяснить с технической точки зрения появление огромного флота Юлиана. По приказу императора могли быть возведены новые *navalia*, а старые, находившиеся в наполовину заброшенном состоянии, отремонтированы в количестве, достаточном для быстрого строительства флота в 1000 судов [13, р. 24-25].

Впрочем, феномену евфратской армады Юлиана можно найти и другое, более правдоподобное и простое, на наш взгляд, объяснение. По большому счету, военных кораблей во флоте насчитывалось всего около 100. Вряд ли среди них были те, что превышали своими размерами классическую *пентеконтеру* (судно с 25 веслами по борту). Поэтому построить их могли команды опытных рабочих, никогда ранее не практиковавшихся в подобном виде деятельности. Таким образом, при определенной затрате времени и ресурсов основная часть флота могла быть создана в любом достаточно крупном портовом городе, имевшем собственные верфи для строительства торговых и грузовых судов. В частности, Малала дает понять, что корабли Юлиана были построены в Самосате [17, р. 329]. Это не исключает возможности того, что и в других городах на Евфрате строились какие-то суда. К тому же, как нам представляется, большая часть грузовых кораблей была не построена, а попросту реквизирована в процессе подготовки к военной кампании.

Кроме нескольких дунайских флотов в *Notitia dignitatum* упоминаются также флотилии на внутренних реках (см. Рис. 3). Ученые пытаются объяснить их размещение вдали от границ особыми задачами, которые были на них возложены. Три флотилии находились на территории Галлии. Считают, что период экономического расцвета, который переживали галльские провинции во времена правления Валентиниана I, в значительной степени способствовал развитию речной навигации, дополнявшей сухопутный трафик. Объем перемещения товаров по рекам в Галлии был большим, чем где бы то ни было на западе Империи, и уступал только речному товарообороту в Египте.

У частных торговых корпораций, корпораций общественных перевозок, таких как *навикуларии анноны* (корабельщики, доставлявшие продовольствие), и корпораций грузового транспорта имелось в распоряжении большое количество транспортных судов [13, р. 25]. Чтобы обеспечивать безопасность перевозок грузов по рекам, и были сформированы военные флоты на внутренних реках. Если начинать с юга, то это был *Роданский флот* (*classis Rhodani*) [20, р. 215] с местом пребывания в Виенне или Арелате. В тесной связи с этим флотом находилась *префектура солдат-мускуляриев* (*praefectura militum musculariorum*), базировавшаяся в Массилии [Ibidem]. *Апарский флот* (*classis Ararica*) [Ibidem, р. 216] в Кабаллодуне защищал Апар (Саону). *Флот Андеретианов* (*classis Anderetianorum*) [Ibidem] в Паризиях защищал Секвану (Сену) и ее ближайшие притоки.

Какой бы убедительной не казалась на первый взгляд эта теория, согласиться с ней довольно трудно. Действительно, учитывая трудности доставок грузов сухим путем, наиболее рентабельным и безопасным средством транспортировки выступали речные перевозки. Однако не нужно переоценивать масштабы расцвета внутренней навигации и объемы речного трафика. Воспользоваться всеми преимуществами речных грузоперевозок жителям Империи не позволяли, прежде всего, трудности технического характера. Ввиду того, что техника применения шлюзов была в то время неизвестна, римляне не смогли организовать в широком масштабе искусственную связь естественных речных путей. Все, что им удавалось сделать, это прокапывать каналы скромных пропорций, настолько скромных, что ни у кого никогда не зародилось мысли соединить Мозу с Араром (Саоной), и, тем более, никто не решился соединить Рейн с Роданом. В конечном итоге, рудиментарное состояние античной гидравлической техники заставило римлян, несмотря на все трудности и неудобства, по-прежнему уделять свое основное внимание наземным перевозкам. На этом направлении они приложили огромные усилия, связав страны, лежащие вокруг Средиземного моря, сетью дорог, никогда прежде не виданной [13, р. 34-35].

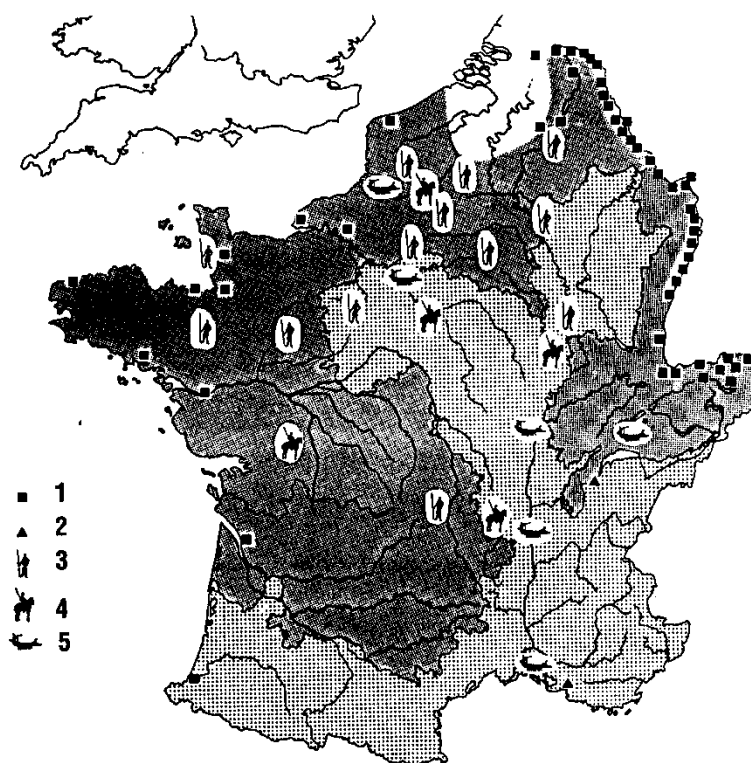


Рис. 3. Военная организация Галлии в начале V в. (по *Notitia dignitatum*): 1 – пограничные форты; 2 – форты, находящиеся на внутренней территории; 3 – места расположения префектур летов; 4 – места расположения префектур гентилов-сарматов; 5 – речные флотилии. Темным цветом выделены пограничные дукаты и военные округа

Какой бы убедительной не казалась на первый взгляд эта теория, согласиться с ней довольно трудно. Действительно, учитывая трудности доставок грузов сухим путем, наиболее рентабельным и безопасным средством транспортировки выступали речные перевозки. Однако не нужно переоценивать масштабы расцвета внутренней навигации и объемы речного трафика. Воспользоваться всеми преимуществами речных грузоперевозок жителям Империи не позволяли, прежде всего, трудности технического характера. Ввиду того, что техника применения шлюзов была в то время неизвестна, римляне не смогли организовать в широком масштабе искусственную связь естественных речных путей. Все, что им удавалось сделать, это прокапывать каналы скромных пропорций, настолько скромных, что ни у кого никогда не зародилось мысли соединить Мозу с Араром (Саоной), и, тем более, никто не решился соединить Рейн с Роданом. В конечном итоге, рудиментарное состояние античной гидравлической техники заставило римлян, несмотря на все трудности и неудобства, по-прежнему уделять свое основное внимание наземным перевозкам. На этом направлении они приложили огромные усилия, связав страны, лежащие вокруг Средиземного моря, сетью дорог, никогда прежде не виданной [13, р. 34-35].

Относительно экономического расцвета Галлии, можно заметить, что, действительно, энергичные меры по укреплению рейнской границы, предпринятые Валентинианом, обеспечили на некоторое время спокойствие западным провинциям. Однако мирный период оказался весьма недолгим. Поэтому представляется маловероятным, чтобы, просуществовав всего несколько лет, «внутренние» флотилии оказались внесены в списки *Notitia dignitatum*.

Согласно другой гипотезе, все эскадры на внутренних реках имели важное военное значение и должны были не столько охранять купеческие товары, сколько отражать неприятельские нападения. Их присутствие в Галлии было, с одной стороны, следствием стратегической важности данного региона, а с другой, объяснялось новой стратегической концепцией, выработанной, как предполагается, в период кризиса III в., когда линейная система обороны была заменена системой обороны, состоящей из нескольких эшелонов. Роль таких внутренних оборонительных рубежей и должны были выполнять флоты на реках Галлии [Ibidem, р. 27]. В этом случае задачей флота Андеретианов могла быть борьба с проникновением саксонских пиратов в среднее и верхнее течение Сены. Солдаты-мускулярии из Массилии контролировали участок Саоны вплоть до Средиземного моря. Поэтому в случае прорыва рейнской границы, пройдя через дукаты Могонциака и Секваники, варвары находили бы в Кабаллодуне и Массилии флотские силы, которые, как предполагается, должны были остановить их дальнейшее продвижение [12, р. 251].

Гипотеза об эшелонированной обороне, в системе которой стратегически важная роль возлагалась на небольшие флотилии, находящиеся в глубине римской территории, зачастую на значительном удалении от границы, выглядит довольно несостоятельной. Во-первых, она приобретает смысл только в том случае, если мы примем как не вызывающий сомнения тезис о существовании в то же самое время *Рейнского флота*: действительно, было бы странно отражать противника на внутренних реках, не попытавшись воспрепятствовать

его переправе через Рейн. Во-вторых, мы не должны переоценивать возможности речных флотилий. Конечно же, неудачная попытка варваров переправиться через Дунай, описанная Зосимом, показывает, что речной флот мог сыграть ключевую, решающую роль в отражении неприятельского нашествия. Однако если разбирать конкретно данный эпизод, то римское командование было заранее проинформировано о готовящемся нападении варваров. Поэтому оно смогло принять все необходимые меры и, по сути, устроить для них о чем не догадывавшегося врага самую настоящую засаду. Другими словами, варвары были уничтожены не потому, что на Дунае был сильный римский флот, а потому, что своевременное донесение разведки заставило римлян собрать свои корабли в нужное время и в нужном месте. Таким образом, варвары имели все шансы переправиться через Дунай, если бы их план не был раскрыт, и флот, каким бы большим он не был, не помешал бы им это сделать. К примеру, в 375 г. гревтунги, заметив, что римские корабли на Дунае находились в бездействии, сколотили наспех лодки и без помех переправились на римский берег [1, с. 498].

Поэтому вряд ли мы можем утверждать, что небольшие флотилии на внутренних реках могли оказать какое-нибудь эффективное сопротивление противнику, для которого не стали помехой даже эскадры *Рейнского флота* (если допустить, конечно, что таковые еще существовали на тот момент).

Существует также мнение, что «внутренние» флотилии были всего лишь простым элементом *лимеса*; патрулируя реки, они были обязаны препятствовать проникновению вглубь римской территории малочисленных групп неприятеля и пресекать попытки локальных вторжений [13, р. 29]. Такие нападения, совершавшиеся, как правило, ради грабежей, происходили достаточно часто, поскольку, как нам известно, варвары весьма умело форсировали даже очень крупные реки. Они могли переправляться вплавь, на стволах поваленных деревьев, на плотах, на барках, отнятых у рыбаков, а иной раз на судах, построенных по случаю. Следовательно, как нам представляется, было практически невозможно воспрепятствовать переправам варваров (особенно если речь идет о каких-то небольших грабительских отрядах) через галльские реки. Даже если мы предположим, что по их водам постоянно курсировали римские корабли, это ничего не меняло: дождавшись ухода патрулей, германцы всегда могли без особых усилий достичь противоположного берега. Для того чтобы помешать им, нужны были конкретные данные разведки о месте и времени их переправы. Здесь можно вспомнить об одном столкновении с франками, описанном Аммианом Марцеллином. В 357 г. магистр конницы Север, двигаясь в Реми (Реймс), неожиданно для себя встретил отряд из 600 франков. Варвары заняли два заброшенных римских укрепления на реке Мозе, после чего были осаждены римлянами. Пока шла осада, на помощь своим соплеменникам выступили более крупные силы франков [1, с. 118-119]. Характерно, что *Рейнский флот* никаким образом не смог помешать варварам проникнуть на римскую территорию, хотя, несомненно, что корабли у римлян в это время были, и не только на Рейне, но и на Мозе [Там же, с. 119]. Юлиан использовал их для того, чтобы ломать на реке лед и не дать осажденным сбежать под покровом ночи. Эти события происходили в Германии Второй, где не было внутренних речных флотилий. Но они показывают, насколько ограниченными были возможности речных флотов, когда дело касалось отражения набегов неприятеля. В большинстве случаев основную задачу должны были выполнять сухопутные войска. На корабли же возлагались узкоспециальные задачи вспомогательного характера.

Предположив, что ко времени составления *Notitia dignitatum* *Рейнский флот* уже прекратил существование, мы должны найти объяснение присутствию флотилий внутри Галлии. Действительно, отказавшись от содержания флота на главной пограничной реке, зачем нужно было сохранять небольшие эскадры уже непосредственно на территории провинций? На наш взгляд, флотилии на галльских реках появились только в начале V в., после того, как в 406 г. вандалы, аланы и свевы перешли Рейн и проникли до самых отдаленных галльских территорий. В этих обстоятельствах появление внутренних эскадр было насущной необходимостью: они играли бы, практически, ту же самую роль, которую ранее играл *Рейнский флот*.

Наряду с флотилиями на внутренних реках, в *Notitia dignitatum* значатся также озерные флотилии. Их было всего три: первую образовывал *отряд барочников* (*numerus barcariorum*) [20, р. 201] в Конфлюэнтах, патрулировавший воды Констанциева озера; вторую – *флот барочников* (*classis barcariorum*) [Ibidem, р. 215] в Эбрудуне, контролировавший либо озеро Нёшатель, находящееся в одноименном швейцарском кантоне, либо Женевское озеро; третью – *Комский флот* (*classis Comensis*) в провинции Лигурия, базой которого был город Ком [Ibidem]; задачей этого флота было патрулирование озера Комо, расположенного в 40 км от Медиолана.

Относительно стратегических задач озерных флотилий мнения расходятся. Считается, что флотилия Констанциева озера могла быть составной частью *Рейнского флота* [12, р. 251] и отвечала за оборону гельветского плоскогорья между Альпами и Юрой. *Комский флот*, вероятно, должен был служить защитой коммуникациям между Медиоланом и Августой Винделиков, имевшей такое же значение для *ретийского лимеса*, как Колония Агриппина и Могонциах для рейнского. Снабжение войск всем необходимым: вооружением, обмундированием, одеждой, утварью, могло осуществляться через озеро Комо, а потом по дороге в Винделикию. Более того, *Комский флот* образовывал аванпост, созданный для того, чтобы преградить варварам проход на Медиолан, который в IV столетии стал политическим и военным центром Италии.

Что касается *флота барочников* в Эбрудуне, то о его назначении говорить еще труднее, поскольку мы не можем однозначно ответить на вопрос, где находился этот город. Некоторые исследователи идентифицируют его с современным Ивердоном на озере Нёшатель, другие – с Ивуаром или Вильнёвом на Женевском озере. Тексты и топонимастика заставляют нас склоняться к первой интерпретации, но стратегическая необходимость и здравый смысл побуждают отдать предпочтение второй [13, р. 28]. Действительно, противник, двигавшийся с верхнерейнского участка границы, чтобы достичь Италии, должен был преодолеть препятствие в

виде Альп, но если он имел намерение проникнуть в Галлию, то перед ним открывались 2 дороги: одна вела на гельветское плоскогорье, а другая – через долину Ду (*Doubs*). Первое направление возможного движения неприятеля шло через Вогезы и Юру; здесь его встречал *Аларский флот* (*classis Ararica*), размещенный в Кабиллоне на Саоне. Второе направление было заблокировано Лиманским озером, которое находится между Юрой и Альпами. Стоявший на озере флот должен был выполнять задачу, аналогичную той, что выполнял флот в Кабиллоне, перекрывая на той же широте путь вторгнувшемуся неприятелю. Если бы флотилия находилась на озере Нёшатель, у подножья Юры, у края большого дефиле гельветского плато, то она не могла бы в случае военной необходимости действовать сколько-нибудь эффективно. Эти наблюдения заставляют исследователей связывать Эбрудун с Женевским озером, идентифицируя его с Ивуаром или с Вильнёвом [Ibidem, p. 29].

Если в отношении военно-морских кораблей можно сказать, что позднеримское судостроительство переживало несомненный регресс, то с речными судами складывается совсем иная ситуация. Вегеций сообщает, что частое применение речных эскадр привело к тому, что в его время для развития речного флота было сделано больше открытий и усовершенствований, «чем могла бы похвастаться древность» [10, с. 295].

Корабли речных флотов, как отмечалось выше, Вегеций называет *лусориями* (*lusoriae*). В I в. н.э. этот термин использовался для прогулочных яхт. Однако затем он выходит из употребления и появляется уже только в сочинениях авторов IV в., обозначая исключительно военный патрульный корабль [9, с. 308].

К сожалению, ни Вегеций, ни другие источники не сообщают ничего конкретного о конструкции подобных кораблей. Вместе с тем, благодаря археологическим находкам из Майнца, относящимся к концу IV в., *лусория* была достаточно точно реконструирована (см. Рис. 4). Она представляла собой корабль длиной до 20 м и шириной около 3 м с неглубокой осадкой. На лусории была одна мачта с небольшим парусом [23, p. 205]. Компьютерный анализ показал, что скорость такого судна была около 7 узлов (18,53 км/ч), но она могла достигать и 10 узлов. Объем под ватерлинией был 11 тонн [16, p. 155].

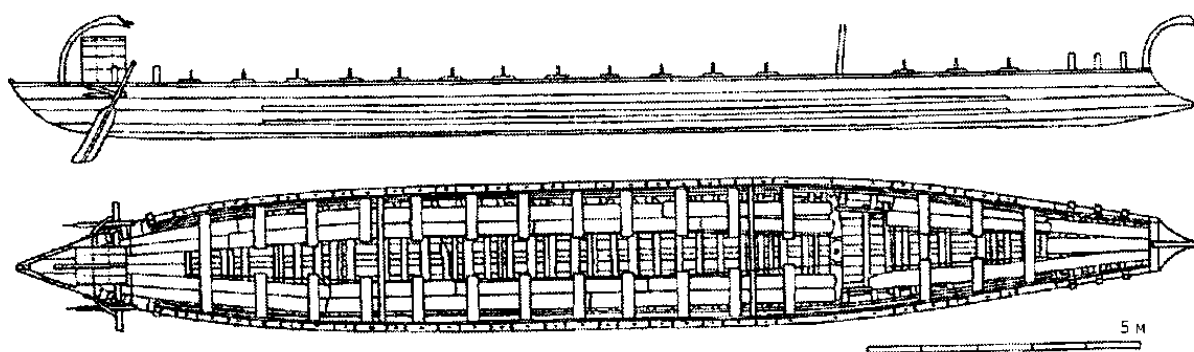


Рис. 4. Реконструкция лусории из Майнца [16, p. 155]

Лусории имели очень много достоинств. Во-первых, их строительство было достаточно простым, и, как считается, они строились по шаблону. Во-вторых, для управления *лусорией* не требовалось большого экипажа. Предполагается, что на ее борту было всего 26 гребцов. В-третьих, форштевень *лусории* давал ей возможность таранить вражеский корабль [15, p. 46-47].

Несмотря на свои небольшие размеры, *лусория* могла взять на борт некоторое количество солдат. Аммиан отмечает, что 40 *лусорий* перевезли по Рейну 300 солдат [1, с. 147], следовательно, на одном корабле, не считая экипажа, находилось 7-8 человек.

Вероятно, существовало несколько типов *лусорий*, имевших некоторые различия в конструкции. В одном из египетских документов IV – начала V в. в списке, фиксирующем поставки зерна, речь идет об одиннадцати транспортных кораблях, из которых два названы *лусориями* [16, p. 157]. Они были нагружены 823 и 2465 артабами (артаба – мера измерения сыпучих веществ в Древнем Египте; равнялась 143,44 кг) соответственно. Подобные грузы не могли бы взять на борт *лусории*, подобные тем, которые ходили по Рейну. Это свидетельствует о том, что некоторые исследователи считают важным доказательством египетского происхождения *лусорий*. Впрочем, данные письменных источников, а также нумизматические свидетельства из Северной Европы ставят под сомнение возможность происхождения северных военных *лусорий* от египетских транспортных кораблей. Ряд ученых, основываясь на данных нумизматики, полагают, что первые *лусории* появились в III столетии на территории Британии (см. Рис. 5) [Ibidem, p. 158-160].

Считается, что экипажи *лусорий* состояли в основном из солдат, не имевших специальной подготовки. Однако тот факт, что описанные в наших источниках операции, в которых принимали участие *лусории*, были достаточно сложны, и порой совершались ночью, позволяет утверждать, что команды кораблей должны были состоять из специалистов своего дела. В тексте Аммиана содержатся всего два эпизода, упоминающие о действиях *лусорий*. О первом из них мы уже говорили. В нем рассказывается о неожиданном набеге отряда франков на римскую территорию зимой 357/378 гг., во время которого варвары заняли два заброшенных укрепления и были осаждены римской армией. Чтобы помешать франкам ускользнуть, Юлиан послал отряд

солдат, которые должны были каждую ночь (от заката до рассвета) разезжать вверх и вниз по Мозе (Маасу), взламывая образовывавшийся лед (см. Рис. 6) [1, с. 119]. По мнению Ф. Химмлера, подобная операция была слишком сложна для людей, не имеющих навыков управления кораблем [16, р. 168].



Рис. 5. Монеты британских узурпаторов: 1, 2 – Караузия; 3-5 – Аллекта [16, р. 159]

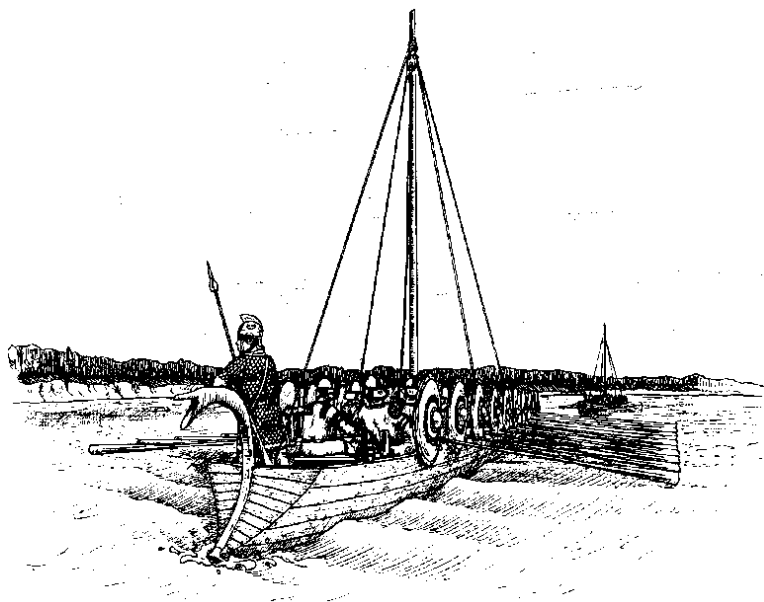


Рис. 6. Римские лусории, несущие патрульную службу. Рис. И. В. Кирсанова

Второй фрагмент описывает ночную атаку, предпринятую римлянами в 359 г. на земли аламаннов. Заслуживает внимания тот факт, что переправа солдат на вражеский берег была осуществлена *лусориями* совершенно незаметно для неприятеля. Это свидетельствует о слаженных действиях корабельных команд. Согласно Аммиану, гребцам было запрещено использовать весла, чтобы не производить никакого шума. Корабли должны были двигаться, подчиняясь течению. Несомненно, что их командам в подобном случае нужно было проявить все свое умение, чтобы сохранять маневренность, то же самое касается и швартовки к берегу. Для этого было необходимо задействовать некоторое количество весел, при этом их движения должны были оставаться бесшумными. Как полагает Ф. Химмлер, с подобным заданием могли справиться только очень опытные гребцы. А это говорит в пользу того, что на *лусориях* были регулярные экипажи [Ibidem, р. 170].

Выше уже сообщалось о неудачной попытке варваров в 386 г. переправиться в одну из ночей на римскую территорию. Варвары были встречены магистром Промотом, который задействовал *Дунайский флот*. По описанию Зосима, Промот образовал из своих кораблей три линии; чтобы охватить как можно большее пространство, он развернул корабли параллельно берегам, носами друг к другу. Таким образом ему удалось создать на реке барьер, простиравшийся на расстояние 20 стадий. Когда безлунной ночью неприятели начали переправу на своих долбленках, Промот выдвинул против них «большие корабли с очень сильными гребцами» и потопил вражеские челны [26, р. 303-305].

По всей вероятности, подобные ночные операции были вполне обычным делом для римских экипажей, поскольку для плавания ночью требовалось очень хорошее знание акватории реки. В рассказе Зосима интересно

также упоминание о больших кораблях. Что это были за суда, можно только предполагать. Возможно, речь идет о *лусориях* более крупного типа.

Кроме лусорий, в наших источниках среди военных кораблей упоминаются *барки* (*bracae*) и *мускулы* (*musculi*). Согласно Исидору Севильскому, *барками* назывались лоцманские лодки, подводившие к портам коммерческие суда [18, р. 735]. Исидор говорит о гражданских *барках*, которые, вероятно, отличались от *скаф* тем, что делались из досок, в то время как *скафы* изначально представляли собой лодки-долбленки [9, с. 306].

Отряды *баркариев* (барочников), которые обозначены в *Notitia dignitatum*, определенно, использовали суда, приспособленные для ведения боевых действий. Возможно, *барки* представляли собой небольшие корабли, очень близкие по конструкции к *лусориям*. Согласно одной гипотезе, *баркарии* на западе были аналогичны отрядам *навикулариев* на востоке. На самом деле, как свидетельствуют данные *Notitia dignitatum*, *навикуларии* были подразделениями *milites* [20, р. 87, 90], которые не входили в состав флота, в то время как *баркарии* образовывали в полном смысле слова эскадры [Ibidem, р. 201, 210, 215]. Поэтому О. Зеек в своем издании *Notitia dignitatum* совершенно справедливо помещает *баркариев* в разделе *classes* (флоты) [Ibidem, р. 315], а *навикулариев* – среди *pedites* (подразделений пехоты) [Ibidem, р. 325].

Что собой представляли *мускулы* (*musculi*) – не ясно. Вполне вероятно, что они отличались от барок только более скромными размерами, по крайней мере, Исидор Севильский относит их к разряду *коротких кораблей* (*curtum navigium*) [18, р. 735]. Существует также мнение, что на *мускулах* устанавливалась мачта, и они могли ходить под парусом [9, с. 307].

Установление римской морской гегемонии в Средиземноморском бассейне оказало огромное влияние на развитие античного военного судостроения. Однако вытеснение небольшими легкими судами (либурнами) остальных типов кораблей связано отнюдь не с техническим прогрессом в этой области. После того как Рим сделался безраздельным хозяином Средиземноморья, строительство мощных военных судов стало просто бессмысленным. Во-первых, это было дорого; во-вторых, для обслуживания таких кораблей нужно было очень большое количество людей, которых необходимо было кормить и содержать, что опять-таки требовало финансовых затрат; в-третьих, единственным противником Римской державы на море могли быть только пираты, а в борьбе с ними были эффективны не тихоходные «плавающие крепости», а легкие и маневренные суда. Скорость и малые размеры – вот главные достоинства либурн, сделавшихся на некоторое время основным типом кораблей римского флота.

Отсутствие серьезного противника на море способствовало быстрому угасанию римской военно-морской мощи и практически привело к исчезновению флота в III столетии, заставило римское правительство создавать береговые линии обороны.

Речной флот в силу своей стратегической важности долгое время поддерживался в достаточно боеспособном состоянии. Однако он был образован из очень небольших судов, многие из которых мало чем отличались от рыболовческих барок. В целом в III-V вв. мы наблюдаем явный упадок античного военного кораблестроения.

Список литературы

1. Аммиан Марцеллин. Римская история / пер. Ю. А. Кулаковского, А. И. Сонни. СПб.: Алетей, 1994. 570 с.
2. Аноним. О военных делах / под общ. ред. А. К. Нефёдкина. СПб.: Алетей, 2014. 248 с.
3. Византийские историки. Дексипп, Евнапий, Олимпиодор, Малх, Петр Патриций, Менандр, Кандид, Ноннос и Феофан Византиец / пер. С. Дестуниса. СПб.: В Тип. Л. Демиса, 1860. 495+31 с.
4. Евтропий. Бrevиарий от основания города / пер. Д. В. Кареева и Л. А. Самуткиной; отв. ред. И. В. Кривушин. СПб.: Алетей, 2001. 305 с.
5. Записки Юлия Цезаря и его продолжателей / пер. и комм. академ. М. М. Покровского. М.: Научно-издательский центр «Ладомир»; Наука, 1993. 559 с.
6. Клавдий Клавдиан. Полное собрание латинских сочинений / пер., вступ. ст., коммент., указ. Р. Л. Шмараков. СПб.: Изд-во С-Петерб. ун-та, 2008. 842 с.
7. Петроний Арбитр. Сатирикон / пер. под ред. Б. И. Ярхо. М.: Совместное советско-западногерманское издательское предприятие «Вся Москва», 1990. 240 с.
8. Полибий. Всеобщая история: в 3-х т. / пер. Ф. Ф. Мищенко. СПб.: Наука; Ювента, 1994. Т. I. 496 с.
9. Снисаренко А. Б. Эвпатриды удачи. Трагедия античных морей. Л.: Судостроение, 1990. 416 с.
10. Флавий Вегетий Ренат. Краткое изложение военного дела // Греческие полиоркеттики. Вегетий / пер. С. П. Кондратьева. СПб.: Алетей, 1996. С. 153-295.
11. Casson L. Ships and Seamanship in the Ancient World. Princeton: University Press, 1971. 441 p.
12. Courtois Ch. Les politiques navales de l'empire romain // *Revue Historique*. 1939. T. 186. Fasc. 2. Mémoires et Études. P. 225-259.
13. Gilli G. La flotta e la difesa del basso impero // *Atti della Accademia Nazionale dei lincei*. Roma, 1946. Ser. VIII. Vol. I. Fascicolo 1. P. 3-43.
14. Grosse R. Römische Militärgeschichte von Gallienus bis zum Beginn der byzantinischen Themenverfassung. Berlin: Weidmannsche Buchhandlung, 1920. 346 S.
15. Haywood J. Dark Age Naval Power. A Reassessment of Frankish and Anglo-Saxon Seafaring Activity. L.: Routledge, 1991. XII+232 p.
16. Himmler F. M. Naves lusoriae – Flusskriegsschiffe der Spätantike // *Revue des Études Militaires Anciennes*. Paris: Éditions A. et J. Picard, 2005. № 2. P. 153-179.
17. Ioannes Malalas. Chronographia / ex recensione Ludovici Dindorfii // *Corpus scriptorum historiae byzantinae* / editio emendator et copiosior consilio B. G. Niebuhrii. Bonnae: Impensis Ed. Weberi, MDCCCXXXI. 796 p.

18. **Isidori Hispaniensis episcopi.** Etymologiarum sive Originum libri XX. Oxonii: E typographeo Clarendoniano, 1911. Volume 1. 888 p.
19. **Le Bohec Y.** Les aspects militaires de la crise du III siècle // L'armée romaine de Dioclétien à Valentinien I: actes du Congrès de Lyon (12-14 septembre 2002) / rassemblées et éditées par Y. Le Bohec et C. Wolf. Lyon, 2004. P. 9-27.
20. **Notitia dignitatum** / ed. O. Seeck. Berolini: Apud Weidmannos, MDCCCLXXVI. XXX+340 p.
21. **Panciera S.** Navis Liburna (rassegna delle fonti, caratteristiche della nave, accezioni del termine) // Epigraphica. Roma. 1956. № 18. P. 130-156.
22. **Paschoud F.** Notes // Zosime. Histoire nouvelle. Paris: Société d'édition Les belles Lettres, 1986. T. III. 1^{re} partie (Livre V) / éd. par F. Paschoud. P. 75-318.
23. **Richardot Ph.** La fin de l'armée romaine (284-476). Paris: Economica, 2005. 410 p.
24. **Scheffer J.** *De Militia Navali Veterum Libri Quatuor. Ad Historiam Graecam Latinamque utiles.* Ubsaliae: J. Jansson, 1654. 348 p.
25. **Zosime.** Histoire nouvelle: en 3 t. / texte établi et traduit par F. Paschoud. Paris: Les Belles Lettres, 2000. T. I. 296 p.
26. **Zosime.** Histoire nouvelle: en 3 t. / texte établi et traduit par F. Paschoud. Paris: Les Belles Lettres, 1979. T. II. 505 p.
27. **Zosime.** Histoire nouvelle: en 3 t. / texte établi et traduit par F. Paschoud. Paris: Les Belles Lettres, 1986. T. III. 1^{re} partie. 355 p.

ORGANIZATION OF THE LATE-ROMAN FLEET AND ITS ROLE IN MILITARY SYSTEM OF THE EMPIRE

Bannikov Andrei Valer'evich, Ph. D. in History, Associate Professor
Saint Petersburg State University
elephantomasha@mail.ru

In the III century the main body of the regular navy of the period of the Principate ceased to exist. In the IV century the Romans sometimes built large squadrons, but the attempts to keep such units on a regular basis were not taken. Military shipbuilding during this period experienced clear decline. The lack of experienced engineers and skilled ships crews was the reason of the fact that the Romans could only create very small vessels of the simplest structure.

Key words and phrases: Late Roman Empire; fleet; flotilla; squadron; ships; the Rhine; the Danube; liburnians; lusoriae; scafae.

УДК 94(37).08

Исторические науки и археология

Стратегия морской обороны во времена Поздней Империи базировалась на принципах, отличных от тех, которые были заложены в период принципата. Римская наземная оборона против нападений с моря была организована различными способами, в зависимости от локальной ситуации. На атлантическом побережье мы находим военные округа, защита рейнской границы в конце IV в. была передана федератам-франкам, на Дунае была создана мощная флотская группировка, а торговые пути в Черном море были защищены обычными гарнизонами.

Ключевые слова и фразы: Поздняя Римская империя; флот; корабли; Рейн; Дунай.

Банников Андрей Валерьевич, к.и.н.
Санкт-Петербургский государственный университет
elephantomasha@mail.ru

ОРГАНИЗАЦИЯ РИМСКОЙ БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ В ПЕРИОД ПОЗДНЕЙ ИМПЕРИИ®

Стратегия морской обороны во времена Поздней Империи базировалась на принципах, отличных от тех, которые были заложены в период принципата. Если в I-II вв. Рим заботился о безопасности морей, используя для этого преторские и провинциальные флоты, то в поздний период, напротив, оставшись практически без флота, он должен был сосредоточить все свое внимание на защите прибрежных территорий.

Согласно мнению некоторых исследователей, в позднюю эпоху у Империи не было постоянных военно-морских флотов [10, р. 236]. Подобная гипотеза, хотя и представляется несколько категоричной, однако вполне согласуется с данными наших источников. И если мы можем найти какие-то свидетельства существования центральных флотов в Италии, то на Востоке, даже в Константинополе, ни о каких эскадрах мы не слышим. Вместо постоянных флотов в случае необходимости создавались флоты, предназначенные для проведения конкретных операций. Так, готовясь к борьбе с Лицинием (308-324 гг.), Константин I приказал заложить гавань в Фессалонике, где было построено более двухсот кораблей [17, р. 92]. Египтяне, финикийцы, киприоты, карийцы и другие народы, населявшие восточные провинции, собрали для его противника более трехсот судов [Ibidem, р. 93]. Что же случилось с флотом Константина после окончания войны? Никаких упоминаний о кораблях, стоявших в гавани Константинополя, в источниках нет вплоть до 400 г., когда столице Восточной империи угрожали из Азии готы Гайны. Согласно Евнапию, для отражения нападения варваров магистр Флавитта приказал построить новые суда [2, с. 162]. После победы над готами в