

Stanisław Ducin

Typologia statków wykorzystanych do transportu morskiego wojsk w trakcie drugiej wojny domowej w Rzymie

Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio F, Historia 49, 165-178

1994

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Stanisław DUCIN

**Typologia statków wykorzystanych do transportu morskiego
wojsk w trakcie drugiej wojny domowej w Rzymie**

Typologie des navires utilisés pour le transport des armées
au cours de la deuxième guerre civile à Rome

W toku wieloletnich studiów dotyczących wydarzeń drugiej wojny domowej w Rzymie zdawać by się mogło, iż dokonano dogłębnej analizy całości problemu. Właściwe, poczesne w nich miejsce odzyskały zagadnienia związane z działaniami morskimi prowadzonymi zarówno przez cezarian, jak i przez stronników Pompejusza. Nad badaniami problemu transportu morskiego w okresie późnej republiki nadal ciąży brak prób dokonania klasyfikacji jednostek używanych do tego celu. Przeważnie dokonywane jest jedynie zróżnicowanie na okręty wojenne i statki transportowe, te drugie są zwykle utożsamiane z *navis oneraria*. Ma to podłoże w charakterze dysponowanych źródeł. Autorzy antyczni najczęściej nie zadawali sobie trudu uściślenia, o jaki typ statku lub okrętu chodzi w konkretnym opisie. Można to zjawisko wytłumaczyć nieznamomością fachowych terminów samego autora bądź traktowaniem ich jako rzecz oczywistą i wiadomą jemu współczesnym, lub też względami układu i stylistyki dzieła.

Niestety, nie zmienia to w niczym faktu, że badacz podejmujący tę problematykę napotyka zwykle termin *navis*, najpopularniejsze określenie statku zwłaszcza handlowego, pełnomorskiego, w mniejszym zakresie jednostki pływającej w ogóle. Słowo w samej swej treści niewiele znaczące nabiera znaczenia bardziej szczegółowego dopiero z dopełnieniami, będącymi właściwymi określeniami konkretnych typów statków. Najczęściej próba rozszyfrowania *navis* przynosi efekty w wyniku dogłębnej analizy opisywanych w danym źródle wydarzeń.¹ Uściślenia znaczeniowego słowa *navis* trzeba również poszukiwać w innych, tematycznie zbliżonych przekazach.

¹ Tak najczęściej są określane jednostki przeprawowe, patrz: Caesar, *De bello civili*, 1,

Błędne wydaje się przyporządkowywanie wszystkich funkcji transportowych w trakcie działań wojennych okrętom wojennym. Począwszy od pierwszej wojny punickiej, poprzez cały III wiek p.n.e. można odnaleźć źródła opisujące taką właśnie formę przetransportowania sił lądowych.² Niemniej jednak odnoszą się one do specyficznej epoki w dziejach Rzymu, charakteryzującej się działaniami wielkich flot wojennych liczących po kilkaset dużych galer, gdzie chociażby tylko etatowa obsada wojskowa okrętów w skali całej floty wynosiła kilkanaście tysięcy żołnierzy. Przy wyporności *quinqueremis* rzędu kilkuset ton zamustrowanie na ich pokłady kilku legionów nie nastroczało większych trudności. Prócz tego wzorem niech będzie przeprawa P. Korneliusza Scypiona z Italii na Sycylię w 204 roku p.n.e. Krótkie trasy przepraw uwalniały ich organizatorów od konieczności zapewnienia dogodnych warunków żołnierzom w trakcie transportu. Na tym tle wyjątek stanowi przeprawa cezarian w toku drugiej wojny domowej do Afryki, w trakcie której część wojsk pieszych zaokrętowano na galery wojenne: „*Legionibus collectis VI [...] ut quaeque prima legio venarat in navis longas imponebatur, [...]*”.³ Jednakże należy pamiętać o dalszej części przekazu, gdzie autor wspomina również o udziale w transporcie także statków handlowych. Zatem obecność legionistów na *navis longa* należałoby właściwie tłumaczyć jako próbę wzmocnienia załóg galer na wypadek konieczności stoczenia bitwy morskiej, lub też, co bardziej prawdopodobne, z uwagi na niewystarczające środki przeprawowe, jakimi dysponowano — a więc statki. Trudno też porównywać pojemność flot z III i nawet II wieku p.n.e. z tymi pod koniec republiki.⁴ Mimo występowania z reguły tych samych typów okrętów wojennych, ich

27, 1-3; 1, 28, 3; 1, 29, 2; 3, 2, 2; 3, 6, 1-3; 3, 8, 3-4; 3, 14, 1-2; 3, 28, 1; 3, 29, 2-3; Cicero, *Ad Atticum*, 9, 6.

² Polybius, 1, 25, 8-9; 1, 26, 4-5; 1, 26, 7-8; Livius, 28, 46; 21, 49, 2-3. Niemniej i w tym okresie znaczenie statków towarowych w transporcie wojsk było niemałe: J. H. Thiel, *A History of Roman Sea-Power Before the Second Punic War*, Amsterdam 1954, ss. 84, 215-216.

³ *Bellum Africanum*, 2. Por.: *ibidem*, 63, 3; H. T. Wallinga, *The Boarding-Bridge of the Romans*, Groningen, Djakarta 1956, s. 51. Przyjmuje się zwykle liczebność „etatowej” załogi dużej galery wojennej na ok. 30-40 żołnierzy, choć ich liczba mogła zostać podwyższona nawet do 80-120 ludzi (P. A. Brunt, *Italian Manpower, 225 B.C. — A.D. 14*, Oxford 1971, s. 668-669; G. K. Tipps, *The battle of Ecnomus*, „Historia”, 1985, 34, s. 435.

⁴ W trakcie przygotowywania swej przeprawy do Afryki Cezar w portach sycylijskich zgromadził nawet do 100 okrętów. Dzięki temu dysponował zdecydowaną przewagą na morzu w tym rejonie, T. Łoposzko, *Starożytnie bitwy morskie*, Gdańsk 1992, s. 365. Na początku drugiej wojny domowej Pompejusz dysponował wprawdzie kilkuset okrętami (ocenia się je różnie, od 350 do 600 galer), ale większość z nich stanowiły raczej małe galery, z jednym tylko lub dwoma rzędami wiosł — J. Kromayer, *Die Entwicklung der römischen Flotte vom Seeräuberkrig des Pompeius bis zur Schlacht von Actium*, „Philologus”, 1897, 56, s. 433.

proporcjonalna obecność w rzymskiej flocie uległa poważnym zmianom. Ilościowy prymat wiodły w omawianym okresie jednostki dwu- lub trzyczęłdowe o znacznie mniejszej wielkości i wyporności. Wprowadzenie na nie liczne oddziały pieszych żołnierzy zmniejszałyby zdolności bojowe galery.

Stąd, jak i wobec nagminnego występowania w źródłach określeń jednostek cywilnych można wnioskować, iż w trakcie drugiej wojny domowej w Rzymie zdecydowana większość wojsk obu walczących stron dokonywała morskich przepraw na różnego rodzaju statkach.

Tu także pojawia się poważny problem, gdyż dla wielu badaczy termin statek transportowy lub handlowy niemal jednoznacznie kojarzy się z łacińskim określeniem *navis oneraria* lub *navis mercatoria*, odpowiadającym jednak statkom większych rozmiarów służącym do przewozu ciężkich ładunków na trasach pełnomorskich. Stosowanie wspomnianych nazw, a zwłaszcza dopełnienia *oneraria*, poświadczane jest w Rzymie już od okresu wczesnej republiki.⁵ Charakterystyczna, niezgrabna sylwetka *navis*, wynikająca z posiadania wielkich ładowni, skłaniała do wykorzystywania ich możliwości przewozowych we wszystkich aspektach, w tym i militarnych. W odniesieniu np. do przeprawy Skryboniusza Kuriona do Afryki jeszcze w 49 roku p.n.e. pojawia się wspomniany termin *navis oneraria*, sugerujący wykorzystanie tych jednostek między innymi do transportu wojsk: „*Hunc secutus Marcus Rufus [...] navibus XII, quas praesidio onerariis navibus Curio ex Sicilia eduxerat*”.⁶ Nie pozostawiają natomiast najmniejszych wątpliwości anonimowe przekazy dotyczące wojny afrykańskiej Cezara, konkretnie określające *oneraria* jako jednostki, na których zamustrowano pieszych żołnierzy oraz jazdę: „*[...] in navis onerarias imponit legionem XIII et XIII et equites Gallos [...]*”.⁷

Biorąc pod uwagę wręcz powszechne wykorzystywanie *navis oneraria* do transportu wojsk⁸, zarówno w dużo wcześniejszym okresie jak i później, bo w trakcie trzeciej wojny domowej⁹, można z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że był to typ statku chyba najchętniej wykorzystywany do przewozu żołnierzy drogą morską. Nawet Ciceron, niechętny przecież podróżom

⁵ J. Jundziłł, *Rzymianie a morze*, Bydgoszcz 1991, s. 37; A. Göttlicher, *Naves onerariae*, „Antike Welt”, 1977, Heft 3, s. 51–54.

⁶ Caesar, *De bello civili*, 2, 23, 4–5.

⁷ *Bellum Africanum*, 34, 4. Podobny w wymowie jest jeden z kolejnych fragmentów: „*[...] legiones due [...], ex Sicilia navibus onerariis profectae [...]*”. Por. *Ibid.*, 1, 5.

⁸ „*[...] lumina in navibus singula rostratae, bina onerariae haberent [...]*” — Livius, 29, 25, 11. Por. Appian, *Bella civilia*, 1, 79, 363.

⁹ Cicero, *Ad Atticum*, 12, 14, 1: „*Interim cognovi in Lycia esse classem Dolabellae ampliusque centum navis onerarias, in quas exercitus eius imponi posset, [...]*”. Por. Appian, *Bella civilia*, 5, 98, 408.

morskim i starający się je odbywać w jak najlepszych warunkach, dopuszczał możliwość skorzystania z takiej właśnie jednostki: „[...] *si oneraria, statimne freto au Syracusis*”.¹⁰ Musiały więc być statkami bardzo dogodnymi w zastosowaniu, zwłaszcza że wykorzystywano je również do transportu jazdy.¹¹ Pojawia się pytanie, czy tylko w przedstawionych wyżej przypadkach można mówić o wykorzystywaniu w celach transportowych tych statków? Mimo braku dopełnień *oneraria* w nazwie jednostki wielokrotnie kontekst przekazu sugerować może jej typ.

W trakcie ewakuacji swoich wojsk z Brundizjum Gnejusz Pompejusz utracił 2 statki wraz ze znajdującymi się na nich żołnierzami. Zapewne, gdyby to były np. *actuaria*, nie doszłoby do takiego zdarzenia, gdyż ten właśnie typ statku, posiadając również napęd wiosłowy oraz dużo mniejsze zanurzenie, był też bezpieczniejszy od *oneraria*: „[...] *longo itinere ab his circumducti ad portum perveniunt duasque naves cum militibus, quae ad moles Caesaris adhaeserant, [...]*”.¹²

Adwersarz Pompejusza napominając do pośpiechu jednego ze swych dowódców — Marka Antoniusza, wielokrotnie zwracał uwagę na wyjątkowo korzystne wiatry dla przeprawy przez Adriatyk. „[...] *quod certe caepe flaverant venti quibus necessario comittendum existimabat*”.¹³ Pomimo pozornie coraz lepszych dla przerzutu wojsk warunków pogodowych Cezar wykazywał oznaki zniecierpliwienia i niepokoju. Oznaczało to bowiem równocześnie zmniejszenie siły wiatrów północno-wschodnich, korzystnych dla przeprawy z Brundizjum do Apolonii, oraz większą operatywność eskadry adriatyckiej Marka Bibulusa. Oba czynniki — poprawa pogody i zmniejszenie siły wiatrów — mogły odgrywać rolę, o ile przynajmniej część transportowej floty Antoniusza składała się z *navis oneraria*. Sam przebieg tego drugiego już transportu wojsk cezariańskich zdaje się też to potwierdzać. Pomijając pościg eskadry pompejańskiej za flotą Antoniusza, warto chociażby wspomnieć losy dwóch jednostek z jej składu, osaczonych przez przeciwnika tuż przy brzegu. Podobnie jak w przypadku wcześniej opisanych statków Pompejusza w Brundizjum, te nigdy nie znalazłyby się w tak krytycznej sytuacji, o ile dysponowałyby dodatkowo jeszcze (jak na przykład *navis actuaria*) napędem wiosłowym. Każdy z nich miał na swoich pokładach ponad 200 osób. Jak wytłumaczyć tak wielką liczbę transportowanych żołnierzy? Było to stanowczo za dużo na możliwości przewozowe okrętu wojennego lub np.

¹⁰ Cicero, *Ad Atticum*, 16, 6.

¹¹ Por. wyżej przytoczony fragment: *Bellum Africanum*, 34, 4 oraz Caesar, *De bello gallico*, 4, 28.

¹² Caesar, *De bello civili*, 1, 28, 3.

¹³ *Ibid.*, 3, 25, 1–2. Por. 3, 25, 3–4; 3, 26, 1.

actuaria. Cezar w swoich pamiętnikach pośrednio określił właściwie również miejsce, które na tych jednostkach zajmowali legionieści w trakcie przeprawy — wewnątrz kadłuba.¹⁴ A przecież w przypadku okrętu lub *navis actuaria* większość transportowanych musiałaby znajdować się na górnym pokładzie.

Również opis pierwszej, odwołanej zresztą, próby przeprawy Marka Antoniusza i Fufiusza Kalenusa z Brundizjum, zawiera wskazówki co do zastosowanych w niej jednostek handlowych — prywatnych i powolnych statków: „*Una ex his (navis — S.D.) [...] quod erat [...] privatoque consilio administrabatur, [...]*”¹⁵ Te cechy zdają się sugerować zakwalifikowanie przynajmniej części jednostek przeprawowych Antoniusza do klasy *navis oneraria*.

Nie zachowały się niestety żadne miarodajne źródła omawiające z kolei pościg za pokonanym Pompejuszem i przeprawę Cezara do Aleksandrii. Próby utożsamiania środków przeprawowych użytych w tym czasie przez cezarian z dysponowanymi przez nich okrętami wojennymi wydają się być pozbawione realnych podstaw. Wprawdzie Cezar w swych pamiętnikach nie wymienia żadnych statków towarzyszących wyprawie, acz zaokrętowanie 3200 ludzi na kilkunastu galerach zakrawa niemal na miano cudu.

„[...] *quam ex Achaia a Q. Fabio legato evocaverat, equiti usque DCCC et navibus longis Rhodiis X et Asiaticis paucis Alexandriam pervenit. In his erant legionibus hominum milia III CC, [...]*”¹⁶

Zapewne obecność w jego flocie jednostek transportowych była tak oczywista, iż zbędne wydawało się autorowi opisu poruszanie tej kwestii. Zresztą o sile Cezara decydowali przede wszystkim jego legionieści i ewentualnie eska-dra wojenna, z jaką udawał się do Aleksandrii, a nie statki handlowe. Zwa-żywszy występowanie w dalszych częściach przekazu terminu *navis oneraria*, można przyjąć, iż ten właśnie typ statku wykorzystał Cezar w celu przewie-zienia swych szczupłych sił.

Innego typu sugestie odnaleźć można w niektórych fragmentach *Com-mentarii de bello civili* odnoszących się do działań z udziałem *navis onera-ria*, aczkolwiek z niewiadomą rolą, jaką one w nich spełniały.¹⁷ I tu także spostrzec można przyporządkowanie temu typowi statku funkcji transportu wojsk (poza wieloma innymi). Podobne wnioski można wynieść z opisu dzia-łań Cezara na terenie Afryki i pozornie tylko niewiadomej lub może raczej

¹⁴ Świadczy o tym choćby zbierająca się obok nich woda na dnie statku (w zębie) — *ibid.*, 3, 28, 5–6.

¹⁵ *Ibid.*, 3, 14, 2–3.

¹⁶ *Ibid.*, 3, 106, 1–2. Por. Lucanus, *Pharsalia*, 9, 954–1005.

¹⁷ Caesar, *De bello civili*, 2, 43, 3–4; 3, 40, 4–5.

do końca nie wyjaśnionej roli, jaką w nich wypełniały jednostki handlowe, a konkretnie *navis oneraria*.¹⁸

Rzecz oczywista, nie wszystkie wzmianki o tym typie statku dotyczą transportu wojsk. Wielokrotnie *navis oneraria* wykorzystywano do przewożenia żywności dla poszczególnych oddziałów. Można nawet z pewnym prawdopodobieństwem wysunąć tezę o częstszym stosowaniu ich do takich właśnie celów, czyli do przewozu towarów i ładunków zaopatrzeniowych dla obu walczących armii.

Szkoczące mogą wydawać się relacje o bojowym użyciu tych statków towarowych: „*Ibi turres cum ternis tabulatis erigebat easque multis tormentis et omni genere telorum completas [...]*”.¹⁹ Wykorzystanie niektórych cech pełnomorskich jednostek (ciężar i wysokość burt) w trakcie drugiej wojny domowej w Rzymie powtórzyło się jeszcze kilkakrotnie. Może tylko pominąć wypada zastosowanie *navis* przez Gajusza Kasjusza jako branderów celem wywołania pożarów eskadr Publiusza Pomponiusza i Publiusza Sulpicjusza²⁰, gdyż w podobnych sytuacjach używano każdej dostępnej mniej wartościowej jednostki.

Zastanowienia wymagają przyczyny, dla jakich *navis oneraria* w przeważającej, jak wykazują źródła, mierze traktowano jako najdogodniejszy środek transportu morskiego. Ewidentną zaletą tych statków była ich stosunkowo duża dzielność morska w zestawieniu z innymi, nie tylko handlowo-transportowymi typami jednostek. Jednak ta cecha nie mogła odgrywać dominującej roli, zwłaszcza w przypadku krótkich tras, jak np. z Brundizjum do Apolonii, gdzie czas żeglugi mógł być krótszy niż 18 godzin.²¹ Stąd odpowiedzi wypada raczej szukać w pojemności statków, wynoszącej u schyłku republiki nawet kilkaset ton. Tak duże jednostki nie należały do rzadkości, choć zdecydowana większość transportowców nie przekraczała wielkości 70–120 ton.²² Te parametry większości *navis oneraria*

¹⁸ *Bellum Africanum*, 7, 3; 8, 2–3; 11, 4; 21, 3; 62, 5; 63, 5.

¹⁹ Caesar, *De bello civili*, 1, 26, 1. Podobnie również: *ibid.*, 3, 39, 1–2.

²⁰ *Ibid.*, 3, 101, 1–2; 3, 101, 4–5.

²¹ „*Pr. Nonas Sextiles Dyrrachio sum profectus ipso illo die, quo lex est lata de nobis Brundisium veni Noni Sextilibus*” — Cicero, *Ad Atticum*, 4, 1. Por. *ibid.*, 15, 21; L. Casson, *Ships and Seaman'ship in the Ancient World*, Princeton 1971, s. 274. Pora roku i głównie kierunek żeglugi odgrywały znaczącą rolę: Cicero, *Ad familiares*, 16, 9. Rekord L. Emiliusza Paulusa, który w roku 168 p.n.e. pokonał trasę Brundizjum–Korkyra z prędkością ok. 8 węzłów (w 11,5 godziny), o ile przyjmie się go za wiarygodny, należał z pewnością do rzadkości i mógł być uzyskany w wyjątkowo sprzyjających warunkach — wiatr N–E i stan morza 3–5°. „*Profectus ex Italia classem a Brundisio sole orto solvi, nona diei hora cum omnibus meis navibus Corcyram tenui*” — Livius, 45, 41, 3. Por. Casson, *op. cit.*, s. 292.

²² Casson, *op. cit.*, s. 171. Wg. *Dig.* (50, 5, 3) w powszechnym użytku były jednostki od 100 do 150 ton. Wrak z Grand Congloué (połowa II wieku p.n.e.) miał szacunkową

pozwalają zgromadzić na nich nawet po 200–250 żołnierzy²³, uwzględnivszy również zapasy żywności i wody nie tylko na czas morskiej żeglugi, ale i z przeznaczeniem na racje żywnościowe w okresie co najmniej pierwszego miesiąca po wylądowaniu na brzegu.²⁴ Doliczyć też trzeba niezbędne wyposażenie wojenne transportowanych oddziałów. W wyjątkowych tylko sytuacjach dopuszczano możliwość załadunku żołnierzy bez należytego zaopatrzenia: „[...] *ipsi expediti navis conscenderent, quo maior numerus militum posset imponi* [...]”²⁵ Oznaczałoby to zastosowanie przez republikanów przy transporcie 5 legionów i 800 jeźdźców z Brundizjum (w sumie około 30 000 ludzi²⁶) co najmniej 200 statków. Przeprowa 7 legionów i 600 jeźdźców Cezara do Epiru 6 listopada 49 roku p.n.e. (4149 p.n.e. według kalendarza juliańskiego) z pewnością musiała opierać się na jeszcze większej liczbie *navis*, prawdopodobnie powyżej 240.²⁷

pojemność ok. 100 ton (F. Benoit, *L'Épave du Grand Congloué à Marseille*, XIVe supplément a Gallia, Paris 1961, s. 163–164. Por. L. Casson, *Harbour and river boats of ancient Rome*, „Journal of Roman Studies”, 1955, 55, s. 31; L. Casson, *Illustrated History of Ancient Ships and Boats*, Garden City, New York 1964, s. 56; H. Wallinga, *Nautika*, (1) *The unit of capacity for ancient ships*, „Mnemosyne”, 1964, 17, s. 7–8, 25. W roku 43 p.n.e. jednostki handlowe wchodzące w skład floty Dolabelli posiadały pojemność 2000 amfor (Cicero, *Ad familiares*, 12, 15).

²³ Caesar, *De bello civili*, 3, 28, 3–4. Jednostki transportowe z czasów pierwszej wyprawy Cezara do Brytanii mogły mieścić po ok. 125–150 osób (Caesar, *De bello gallico*, 4, 36–37; 4, 22). Dużo mniej żołnierzy zaokrętowano na statki w czasie przeprowy wojsk rzymskich w roku 204 p.n.e. do Afryki (ok. 50–70 osób na jednej jednostce, Livius, 29, 25–26) oraz w trakcie trzeciej wojny domowej (ok. 40–60 osób, Appian, *Bella civilia*, 5, 98, 406). Stosunkowo najmniejsze obsady wystąpiły podczas powrotu Sulli do Italii — 25–35 żołnierzy (*Ibid.*, 1, 79, 363). Por. także: T. Skonieczny, *Rola floty wojennej w kampanii Aleksandryjskiej Cezara*, [w:] *Morze w imperium Rzymu*, pod red. J. Jundziłła, Bydgoszcz 1993, s. 27, przypis 27; J. Jundziłł, *Morskie przewozy pasażerów w epoce rzymskiej*, „Nautologia” 1991, 26, z. 3/4, s. 1–7.

²⁴ Polybius, 6, 39; J. Kromayer, G. Veith, *Heerwesen und Kriegführung der Griechen und Römer*, Abt. 4, Teil 3, Bd. II, München 1928, s. 367, 380; J. Szulczyk, *Problemy wyżywienia armii rzymskiej w wojnach domowych I wieku przed n.e. na obszarze Italii*, „Antiquitas”, 1988, 14, s. 301 — podają zapotrzebowanie miesięczne 1 żołnierza pieszego w ilości 4 modiów (ponad 30 kg). Por. H. M. D. Parker, *The Roman Legions*, London 1958, s. 214.

²⁵ Caesar, *De bello civili*, 3, 6, 1.

²⁶ *Ibid.*, 1, 24, 2; 3, 4, 4. Por. L. Holzapfel, *Die Anfänge des Bürgerkrieges zwischen Caesar und Pompeius*, „Klio”, 1904, 4, s. 365, R. Kamienik, *Kłęska obozu republikańskiego w wojnie domowej 49–48 r. p.n.e. a odpowiedzialność Pompejusza*, „Ann. Univ. Mariae Curie-Skłodowska”, sectio F, vol. 18, 1963, s. 11–14. Na temat liczebności legionu w I wieku p.n.e.: M. Rambaud, *Légion et l'armée romaine*, „Revue des Études Latines”, 1967, 45, s. 118.

²⁷ Dio Cassius, 41, 44, 4; Caesar, *De bello civili*, 3, 6, 2 podają liczbę 7 legionów, ale Plutarch (*Caesar*, 37) tylko 5. Liczebność wojsk cezariańskich, wielokrotnie dyskutowana,

Odrębną sferę problemu stanowi kwestia sposobu transportu koni w omawianym okresie. Znane są świadectwa funkcjonowania specjalistycznych jednostek służących do przewozu jazdy, znanych z języka greckiego jako *hip-pago*. Źródła łacińskie, zwłaszcza w odniesieniu do późnej republiki wspominają o podobnego typu jednostkach wyjątkowo i dosyć lakonicznie.²⁸ Z typu budowy *navis oneraria* można wnioskować, iż to one były środkami transportu koni jazdy. Duża szerokość, wysokie burty oraz ich zanurzenie mogły skutecznie zabezpieczać zwierzęta przed skutkami przechyłów, zaś duża pojemność jednostek umożliwiała zgromadzenie odpowiednio dużych zasobów pożywienia (ok. 30–40 modiów zboża na jednego konia).²⁹

Przedstawione wcześniej źródła, zwłaszcza dotyczące transportu wojsk sullańskich do Italii wiosną 83 roku p.n.e. (patrz przypis 24), zwracają uwagę na generalnie mniejszą liczbę żołnierzy na pokładzie każdej z jednostek, liczoną średnio w skali całej floty przewozowej. Okres kilkudziesięciu lat dzielący obie wojny domowe był zbyt krótki, aby spowodować wielkie przemiany w strukturze morskiego handlu Rzymu i technice budowy statków. A zatem może to sugerować występowanie jeszcze innych typów statków w składzie sullańskiej floty — jednostek o zasadniczo różnych od *oneraria* cechach. Były to prawdopodobnie między innymi *actuaria*, utożsamiane z greckim *acatos* lub *aphractus*, statki towarowe o napędzie wiosłowo-żaglowym, przystosowane do szybkich rejsów na niedalekich z reguły trasach.³⁰ Jednostki te przeznaczano do przewożenia niewielkich ładunków, nielicznych pasażerów lub pilnych informacji, gdyż liczna obsada wioślarska statku uniemożliwiała jego wykorzystanie w funkcji statku ciężarowego.³¹ Również fakt posiadania niewielkiego zanurzenia oraz proporcji kadłuba przypominających bardziej okręt wojenny niż jednostkę handlową musi uświadamiać niewielką pojemność *actuaria*.

oscyluje zwykle wokół 6 lub 7 legionów, por. T. Łoposzko, *Katastrofy morskie antycznych flot wojennych*, Lublin 1993, s. 80; W. Drumann, *Geschichte Roms in seinem Übergange von der republikanischen zur monarchischen Verfassung oder Pompeius, Caesar, Cicero und ihre Zeitgenossen nach Geschlechtern und mit genealogischen Tabellen*, 2. Aufl., hrsg. von P. Groebe, Bd. III, Leipzig 1906, s. 710.

²⁸ Livius, 44, 28; Plutarch, *Pyrrus*, 15; Caesar, *De bello gallico*, 4, 28; por. *Bellum Alexandrinum*, 9, 3.

²⁹ „[...] equites auyem in onerarias [...]” — *Bellum Africanum*, 2.

³⁰ Jundziłł, *Rzymianie...*, s. 38; Casson, *Ships...*, s. 159; F. Walbank, *The treaty of Apamea (188 B.C.): The naval clauses*, „Journal of Roman Studies”, 1969, 69, s. 30–39.

³¹ Źródła zwykle określają liczbę wioślarzy na ok. 30 ludzi: „[...] naves actuarias, quarum nulla plus quam triginta remis agatur” — Livius, 38, 38, 8. Patrz także: Polybius, 1, 72, 2; 21, 43, 13; G. S. L. Clowes, *Sailing Ships. Their History and Development*, London 1931, s. 32–33.

Tak więc na wspomnianej galerze, przy z reguły krótkich trasach obejmujących maksymalnie 1–2 dni żeglugi, mogło się zmieścić zaledwie 20–40 żołnierzy. Warunki, w jakich musieli się oni znajdować, zdecydowanie odbiegały od tych panujących na, dysponujących zwykle dwoma poziomami, *navis oneraria*.³² Nie pozostawało to, rzecz jasna, bez wpływu na stan i morale lądujących oddziałów. Było też z pewnością wiadome ich dowódcom, stąd być może brała się między innymi dążność do posiadania w składzie swej floty dużych statków żaglowych. Tym można również wytłumaczyć, iż *actuaria* w źródłach występują znacznie rzadziej w porównaniu chociażby z *navis oneraria*. Opisywanymi galerami posługiwał się częściowo Pompejusz jeszcze w 49 roku p.n.e.: „[...] atque iis expedito loco *actuaria navigia reliquit*”³³, oraz w trakcie swojej ewakuacji z Grecji.³⁴ Był przecież doskonałym wodzem i organizatorem, o czym świadczy przebieg wojny z piratami. Musiał też znać realia wojny morskiej, możliwości wykorzystania poszczególnych typów statków, ich zalety i wady.³⁵ *Actuaria* stanowiły też pomocniczy środek transportu żołnierzy w trakcie wojny aleksandryjskiej³⁶, jak i jeszcze wcześniej, podczas drugiej przeprawy cezarian z Brundizjum do Apolonii. „[...] *pontones, quod est genus navium Gallicarum, Lissi relinquit* [...]”³⁷ Cezar wprawdzie używa w swoim opisie terminu *ponto*, niemniej w zakresie znaczeniowym samego słowa zawiera się i *actuaria*. *Ponto* oznaczał bowiem jednostkę handlową dysponującą charakterystycznym, wyraźnym dziobem.³⁸ Można przypuszczać, sądząc z przekazu Cezara, iż Marek Antoniusz wykorzystał dla celów transportowych część statków przygotowanych dużo wcześniej specjalnie dla potrzeb kolejnej wyprawy do Brytanii. Zapewne spośród tych 600 jednostek znacząca część jeszcze istniała i mogła pływać wzdłuż północnych wybrzeży Morza Śródziemnego.³⁹ Ponieważ *actuaria* były jednostkami raczej przybrzeżnymi (choć czasami odbywały dłuższe rejsy), dotyczy ich też przekaz Cezara odnoszący się do zarekwirowania wszystkich statków z opanowanych przez siebie wybrzeży z zamiarem przeprowadzenia się na nich do Epiru: „[...] *etsi ad spem conficiendi nego-*

³² Casson, *Ships...*, s. 178–179.

³³ Caesar, *De bello civili*, 1, 27, 6.

³⁴ „*Bidnum tempestate retentus navibusque aliis additis actuariis in Ciliciam atque inde Cyprum pervenit*” — *Ibid.*, 3, 102, 4–5.

³⁵ H. R. Collins, *Decline and fall of Pompey the Great*, „Greece and Rome”, 1953, 22, s. 99–103.

³⁶ *Bellum Alexandrinum*, 44–45.

³⁷ Caesar, *De bello civili*, 3, 29, 2–3.

³⁸ Casson, *Ships...*, s. 169, przypis 6–7.

³⁹ Por. Caesar, *De bello gallico*, 5, 1; 5, 2; 5, 8.

tii maxime probabat coastis navibus mare transire".⁴⁰ Słusznie też chyba gani się Pompejusza za nieumiejętność wykorzystania zdecydowanej przewagi na morzu. Po ucieczce do Grecji nie przeprowadził właściwej blokady Italii, pozwalając, by Sardynia i Sycylia wraz ze swymi portami i statkami handlowymi wpadły w ręce Cezara.⁴¹

Enigmatyczność wspomnianych wzmianek potwierdza wyjątkowość zastosowania *actuaria* do celów transportowych, choć jej wykorzystywanie w armii rzymskiej jest niepodważalne, szczególnie w okresie przed drugą wojną domową. Jak się wydaje *in actuaria* lub na zbliżonych typem galerych odbywał większość swych morskich podróży Cynceron: „*Actuariis autem minutis Patras accedere sine his impedimentis non satis visum et decorum*”. Informacje na ten temat przewijają się bardzo często w zbiorze *Ad familiares* lub chociażby listach do Attyka.⁴²

Trzeba zauważyć, iż rolę transportu ludzi lub zwierząt w okresie wojen domowych przydawano statkom typu *actuaria* raczej wyjątkowo, w sytuacji braku większych jednostek handlowych. Odmienną sferą, w jakiej wykorzystywano ten typ galery towarowej w działaniach wojennych, były szeroko rozumiane funkcje pomocnicze (rozpoznawcze, kurierskie), czy choćby nawet bojowe. Szczególnie często są opisywane *actuaria* w tej ostatniej dziedzinie. Mogło to mieć wytłumaczenie w specyficznej konstrukcji galery, pozwalającej na dokonywanie daleko idących zmian w jej budowie. Dotyczyły one, dla przykładu, nie tylko umieszczania doraźnych osłon burtowych, lecz co ciekawsze, montowania taranów na ich przednich stawach, co czyniło je wręcz jednostkami bojowymi. „*[...] navibus actuariis [...] magnitudo nequaquam satis iusta ad proeliandum, rostra imposuit*”.⁴³ Tu też należy poszukiwać odpowiedzi na zarzuty niektórych badaczy odnoszące się do jednostkowego użycia *actuaria* w celach transportowych w obu flotach — cezariańskiej i republikańskiej. Wobec ewidentnej nadrzędności floty wojennej, nie powinno dziwić zjawisko preferowania jej właśnie przy wyborze przeznaczenia dla nowo budowanych lub zarekwirowanych galery handlowych. „*[...] profectum item Domitium ad occupandam Massiliam navibus actuariis septem, [...] quas a privatis coactas servis, [...]*”.⁴⁴

⁴⁰ Caesar, *De bello civili*, 1, 29, 1.

⁴¹ J. H. Thiel, *Studies on the History of Roman Sea-Power in Republican Times*, Amsterdam 1946, s. 23.

⁴² Cicero, *Ad Atticum*, 5, 9; 5, 11; 5, 12; 5, 13; 6, 8; 16, 3; 16, 6.

⁴³ *Bellum Alexandrinum*, 44, 3. Podobnie również: *Bellum Africanum*, 28, 1-2; *Bellum Alexandrinum*, 45, 1; Caesar, *De bello civili*, 1, 34, 1-3; 3, 62, 2-3; Polybius, 1, 72, 2.

⁴⁴ Caesar, *De bello civili*, 1, 34, 1-3.

Starsza literatura przedmiotu zwykła często utożsamiać nazwę *actuaria* z określeniem *navicula* z powodu wypełniania pozornie podobnych funkcji, być może też z racji stosunkowo niedużych rozmiarów. Bliższym jednak odniesieniem dla wspomnianego określenia byłoby uznanie go jako zdrobnienia od *navis*⁴⁵, a więc ogólnie mały statek, bądź też zakwalifikowanie do kategorii małych jednostek pomocniczych zbliżonych typologicznie do *scapha*: „[...] *naviculum parvulum conscendit cum suis* [...]”⁴⁶

Właśnie w odniesieniu do *scapha* występują dużo większe problemy z kwalifikowaniem i określeniem przeznaczenia w trakcie prowadzonych morskich przepraw. Utarło się tradycyjne pojmowanie tego pojęcia jako nazwy małej łodzi wiosłowej znajdującej się w wyposażeniu dużych jednostek morskich, tak handlowych jak i wojennych. Czyniłoby to *scapha* całkowicie uzależnionym od innych typów. Właściwsze jednak jest dokonanie zróżnicowania w zależności od zastosowania wspomnianej jednostki. Istotnie w okresie schyłku republiki możemy mówić o częstym wykorzystywaniu *scapha* jako pomocniczej łodzi towarzyszącej na przykład *navis oneraria* lub *navis longa*.⁴⁷ Jednak rola, jaką one wypełniały, ulegała stopniowej modyfikacji. Daje się zauważyć stopniowe usamodzielnianie się *scapha* na przestrzeni III—I wieku p.n.e.⁴⁸ Jednostki większe, nawet kilkunastowiosłowe, dzięki swoim walorom mogły wykonywać poważne zadania. Dotyczy to szczególnie okresu cesarstwa: „*Scapha navis non est instrumentum navis*”.⁴⁹ Pomocne może się tu okazać porównanie *scapha* z jego łacińskim odpowiednikiem — *lenuncularii*, występującym przeciw w źródłach już od schyłku republiki rzymskiej.⁵⁰ W dobie pryncypatu *lenuncularii auxiliarii*, forma prawdopodobnie najbardziej zbliżona swą budową do *scapha*, mogła osiągnąć dość znaczne rozmiary — nawet do 18–19 m długości i ok. 5–6 m szerokości.⁵¹ A zatem chronologicznie wcześniejsze jednostki z I wieku p.n.e. prawdopo-

⁴⁵ Takie znaczenie byłoby adekwatne, biorąc pod uwagę listy Cycerona (Cicero, *Ad familiares*, 9, 25; 12, 15) lub fragment *Commentarii de bello civili*, 2, 3, 3: „*Hac adiuncta ad reliquas navis cursum Massiliam versus perficit prae missaque clam navicula Domitium Massiliensisque de suo adventu certiores facit* [...]”.

⁴⁶ Caesar, *De bello civili*, 3, 104, 3; *Bellum Africanum*, 34.

⁴⁷ „[...] *orant atque obsecrant ut in Siciliam navibus reportentur. Pollicetur scaphas ad litus habeant*” — *ibid.*, 2, 43, 1. Patrz także: 3, 24, 1–3; 3, 101, 6–7; *Bellum Africanum*, 28, 1–2; Caesar, *De bello gallico*, 4, 26.

⁴⁸ Livius, 25, 3, 11: „[...] *in alto exceptis in praeparatas scaphas nautis*, [...]”. Por. *ibid.*, 25, 10, 3; Caesar, *De bello civili*, 4, 26.

⁴⁹ *Dig.*, 33, 7, 29.

⁵⁰ „[...] *pauci lenunculi ad officium imperiumque conveniebant*” — Caesar, *De bello civili*, 2, 43, 3–4. Por. Ammianus, 16, 10, 3.

⁵¹ Casson, *Harbour...*, s. 32–34. Znaleziony wrak pochodzący z terenów dawnego portu Klaudiusza dysponował właśnie takimi rozmiarami — patrz: O. Testaguzza, *The Port of*

dobnie nie przekraczały 14–15 m. W zestawieniu ze stosunkowo niską wolną burtą mogło to stanowić generalną przeszkodę w powszechnym wykorzystywaniu przez Rzymian *scapha* do dalekich morskich przepraw, ograniczając ich zasięg pływania tylko do wód przybrzeżnych.

Świadczenia odnoszące się do zastosowania *scapha* w drugiej wojnie domowej w Rzymie potwierdzają różnorodność wykorzystywania tych jednostek. Występowały tam one w roli środków przeprawowych zarówno żołnierzy, jak i zaopatrzenia. Służyły też do celów bojowych (po dokonaniu pewnych modyfikacji) jako przeciwwaga dla okrętów wojennych przeciwnika. Prawdopodobnie właśnie na *scapha* Juliusz Cezar usiłował przedrzeć się z Epiru do Italii.⁵² Jego perypetie w trakcie tej przeprawy zdają się potwierdzać opinię o małej dzielności morskiej *scapha* i raczej przybrzeżnym charakterze tej jednostki, uzależnionej od napędu wiosłowego. Również poważniejsze transporty, już z udziałem całych oddziałów żołnierzy dokonywane na *scapha* odbywały się w odległości nie większej niż kilkadziesiąt metrów od brzegu. Odnosi się to w zasadzie do wszystkich etapów drugiej wojny domowej, szczególnie zaś działań na terenie Epiru i w Aleksandrii: „[...] *magnum numerum levis armaturae et sagittariorum aggeremque omnem noctu in scaphas [...] imponit*”.⁵³ Nawet bojowe wykorzystanie *scapha* nie może zmienić jego wizji jako jednostki jedynie pomocniczej, o drugorzędnym charakterze: „[...] *tectis instructisque scaphis [...]*”.⁵⁴ Wszystkie opisy walk morskich z udziałem *scapha* w latach 49–45 p.n.e. miały miejsce w obrębie portów, brzegów lub w ich najbliższych okolicach. Wiele wskazuje, iż główną przyczynę takiego traktowania jednostek należy upatrywać w ich skromnych rozmiarach, uniemożliwiających nawet w przypadku większych jednostek wprowadzenie nań więcej niż 10–14 żołnierzy wraz z ekwipunkiem.

Szeroko rozumiane funkcje pomocnicze w obu walczących armiach i flotach, w zależności od okoliczności, wykonywały także mało znane w chwili obecnej *catascopum* — zapewne bardzo szybkie i niezbyt duże jednostki.

Rome, „Archaeology”, 1964, 17, s. 179; Le Gall, *Recherches sur le culte du Tibre*, Paris 1953, s. 15–19.

⁵² Suetonius, *Caesar*, 58; Plutarch, *Caesar*, 38; Appianus, *Bella civilia*, 2, 56–57; Florus, 4, 2, 37.

⁵³ Caesar, *De bello civili*, 3, 62, 2–3. Podobnie też: *Bellum Alexandrinum*, 17, 3; 21, 3; 46, 6–7; *Bellum Africanum*, 28, 1–2; 44; *Bellum Hispaniense*, 40, 6. Przeznaczenie *scapha* do działań w pobliżu brzegów, ewentualnie nawet w obrębie portów potwierdzają też inne źródła: *Periplus Mare Erythrei*, 3; Petronius, *Satyricon*, 102, 5; Horatius, *Carmina*, 3, 29, 62.

⁵⁴ Caesar, *De bello civili*, 3, 100, 1; por. *ibidem*, 3, 28, 1; *Bellum Alexandrinum*, 8, 4; 14, 4; *Bellum Africanum*, 21, 3.

Wykorzystywanie ich do działań rozpoznawczych⁵⁵ może sugerować dominację lub nawet wyłączność napędu wiosłowego, zaś przyrównywanie przez antycznych autorów do *scapha* — z kolei relatywnie małe wymiary.⁵⁶ Niemniej jednak *catascopum* stanowiły także środek transportowy, zapewne w sytuacjach wyjątkowych, wobec braku innych jednostek lub też z konieczności dokonania bardzo szybkiej przeprawy. Wiele też wskazuje na to, by pod tą nazwą doszukiwać się również ogólnego określenia dla wszystkich jednostek (tak statków, jak i okrętów) wypełniających funkcje rozpoznawcze. Niektórzy badacze są skłonni utożsamiać *catascopum* okresu wojen domowych w Rzymie z pojawiającym się niekiedy określeniem *myoparo*, oznaczającym zwykle bardzo szybką galerę, której — jak się zdaje — główną zaletą była możliwość jednoczesnego wykorzystywania żagla i wiosel. Podobne wnioski wyłącznie w odniesieniu do drugiej wojny domowej są zbyt daleko posunięte. Dotyczy to chociażby bardzo rzadkiego występowania określenia *myoparo* w źródłach dla tego okresu.⁵⁷ Poza tym *myoparo* biorąc czynny udział w walkach stanowiły raczej element floty wojennej.

Odminną kategorię stanowiły *ratis*, określenia przez niektórych badaczy utożsamiane ogólnie z jednostkami morskimi, zwłaszcza w odniesieniu do okresu republiki. Trudno jednak w stosunku do połowy I wieku p.n.e., a zwłaszcza okresu drugiej wojny domowej, przyjąć podobną koncepcję. Nieliczne wzmianki o *ratis* z lat 49–45 p.n.e. opisują wyłącznie doraźne konstrukcje, ciężkie i masywne, noszące często znamiona robót inżynieryjnych.⁵⁸

Jest to także przykład, jak trudna może okazać się próba rozszyfrowania określeń antycznych jednostek morskich, zatokowych i rzecznych. Większość z nich różniła się między sobą zwykle drobnymi elementami z zakresu wymiarów, wyposażenia i ożaglowania. Po niektórych pozostały zaledwie niewiele znaczące nazwy. Aczkolwiek bogactwo nazewnictwa jednostek pływających występujące w kontekście drugiej wojny domowej świadczy dobitnie nie tylko o mnogości typów statków, lecz co ważniejsze, o umiejętności różnorodnego ich wykorzystywania przez Rzymian.

Nie może to jednak przesłaniać ogólnej wymowy zdecydowanej większości źródeł filologicznych, traktujących działania floty handlowo-towarowej jedynie jako pomocnicze względem armii i floty wojennej. Tylko taki charakter miały, choć wielokrotnie niemal przesądziły o losach walczących:

⁵⁵ *Ibid.*, 26, 3.

⁵⁶ *De bello gallico*, 4, 26; por. Plutarch, *Pompeius*, 64, 1.

⁵⁷ *Bellum Alexandrinum*, 46, 6–7.

⁵⁸ Caesar, *De bello civili*, 1, 26, 1.

„*Erat res in magna difficultate, summisque angustiis rerum necessariorum premebantur adeo ut cogerentur sicuti reliquum commeatum ita ligna atque aquam Corcyra navibus onerariis supportare, [...]*”⁵⁹

Należy też pamiętać, iż podstawową cechą zdecydowanej większości przedstawionych wyżej statków (a także i łodzi) była ich wielofunkcyjność, ułatwiająca zastosowanie ich w zależności od potrzeby chwili.

RÉSUMÉ

Un chercheur, qui se penche sur la classification des embarcations utilisées pour les traversées de la mer au cours de la deuxième guerre civile à Rome, rencontre d'habitude le terme vague de *navis*, étant l'appellation la plus répandue tant d'un navire de guerre que d'un bateau de commerce. Ne signifiant pas grand chose à lui seul, ce mot ne prend de sens qu'avec différents déterminants qui désignent les types concrets d'embarcations. Il semble qu'il soit erroné d'attribuer toutes fonctions de transport, au cours d'actions militaires, aux navires de guerre (*navis longa, tectae, etc.*). Vu que les galères de guerre étaient de toute évidence mal adaptées à un transport prolongé des soldats, il y a lieu de croire que, dans la période en question, une majorité des armées des deux parties belligérantes faisaient leurs traversées non pas sur des navires de guerre, mais sur des embarcations diverses. Les sources font apparaître le plus souvent le terme de *navis oneraria*. L'avantage évident d'une telle embarcation, c'était une vaillance en mer relativement grande par rapport à d'autres types d'embarcations, ainsi qu'une capacité de transport considérable, allant jusqu'à plusieurs centaines de tonnes à l'époque de la république romaine. Outre la *navis oneraria*, on a utilisé, pour les transports militaires, la *navis actuaria*, assimilée habituellement aux *acatos* ou *aphractos* grecques. C'étaient des bateaux de marchandises, marchant à la voile et à rames, qui se prêtaient bien à des traversées rapides mais plutôt courtes. On les avait adaptés au transport de petites cargaisons, de passagers peu nombreux ou de messages urgents, car l'équipage nombreux de rameurs ne permettait pas de les utiliser pour transporter les charges lourdes. Il est encore plus difficile de classer et de définir l'usage des *scapha*, ce terme désignant traditionnellement un petit bateau à rames, faisant partie de l'équipement des grandes embarcations. Différentes fonctions auxiliaires, au sens large du terme, revenaient aussi dans les deux armées et dans les deux flottes au *catascopum*, un moyen de transport probablement très rapide et pas trop grand. En évoquant des traversées, on emploie aussi le terme de *myoparo*, identifié probablement par erreur avec des bateaux de commerce; ces galères, prenant une part active aux combats, appartenaient plutôt à la flotte de guerre. Il convient de dire que certains types d'embarcations ne nous sont connus que de noms. La richesse de la nomenclature relative aux embarcations, utilisée dans le contexte de la deuxième guerre civile, témoigne néanmoins non seulement d'un grand nombre de types de navires, mais aussi, chose plus importante, du fait que les Romains savaient s'en servir à des fins appropriées.

⁵⁹ *Ibid.*, 3, 15, 3-4; por. 2, 32, 12-13; 3, 15, 1; 3, 42, 1; 3, 44, 1; 3, 100, 3; 3, 111, 4-5; Cicero, *Ad Atticum*, 7, 9; 10, 8.