

„jelige: Rómaiak úszógumi nélkül”

Kora római haditengerészet

Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	3
Külföldi eredmények összefoglalása.....	3
Kronológia.....	5
Alkalmazott harcászat.....	11
Összegzés.....	14
Gazdaság, stratégia és a haditengerészet kapcsolata.....	15
Alkalmazott módszerek.....	15
Pyrrhus-i háború hatásai.....	17
Tengeri nagyhatalommá válás.....	18
Összegzés.....	19
Utószó – a római tengeri hatalom jellege.....	20
Bibliográfia.....	21

Bevezetés

A dolgozatom témája a római hadiflotta legkorábbi időszaka, az I. pun háború előtti korszak. Céloom bemutatni, hogy a római haditengerészet már ekkor is létezett, nem az I. pun háborúban, hirtelen létrehozott szervezet. A háború kitörésekor évszázados előzményekkel rendelkezett már, csupán különböző okok miatt háttérbe szorult. A témával számos külföldi írás foglalkozik, ezek a munkák az utóbbi kb. 10-20 év eredményei, tehát viszonylag frissek még. Sajnos magyar nyelven eddig egyik sem jelent meg, és magyar kutató által írt hasonló műről nincs tudomásom. Dolgozatom megírásához ezért nagy hányadban külföldi szakirodalmakat használtam. Fontos megjegyezni azonban, hogy ezek a szakirodalmak néhány kérdéssel nem foglalkoznak a témával kapcsolatban, ilyen például az etruszkok hatása a római hajózás fejlődésére. Számomra különösen érdekes kérdés a hadiflotta és a gazdaság kapcsolata, valamint stratégiai megfontolások a flotta létrehozásánál és fejlesztésénél. Erről szintén nem lehet olvasni a külhoni szerzőknél, dolgozatomban azonban kitérek ezekre a kérdésekre is.

Külföldi eredmények összefoglalása

Mivel magyar fordításban nem olvashatók a külföldi kutatás eredményei ezért szükségesnek tartom összefoglalni ezeket. A számos kutató közül aki írt a témáról véleményem szerint C. Steinby¹, M. Pitassi², L. Casson³, J. Grainger⁴, J. S. Morrison⁵ és W. M. Murray⁶ művei adják a legfrissebb képet. Ez a felsorolás természetesen nem teljes körű és nem szándékom más kutatók érdemeinek kisebbitése sem. Az előbb felsorolt szerzők mellett külön ki kell emelni J. H. Thiel⁷ és W. W. Tarn⁸ munkásságát, akik még a XX. század közepén kezdték el a téma kutatását és írásaik alapműnek számítanak a témában, annak ellenére, hogy számos állításukat meghaladta azóta a tudomány. A kutatás újabb hulláma a XXI. század elején indult el igazán, a bűvárrégészet fejlődésének köszönhetően.

¹ The Roman Republican Navy from the Sixth Century to 167. B. C. (Commentationes Humanarum Litterarum). 2007. Helsinki

² The Navies of Rome. 2009. Woodbridge; The Roman Navy. 2012. Barnsley

³ Ships and Seamanship in the Ancient World. 1995. Baltimore

⁴ Hellenistic and Roman Naval Wars 336BC – 31BC. 2011. Barnsley

⁵ Greek and Roman Oared Warships 399-30BC. 1997. Oxford

⁶ The Age of Titans. 2012. Oxford

⁷ Studies of the history of Roman sea-power in republican times. 1946. Amsterdam; A History of Roman sea-power before the Second Punic War. 1954. Amsterdam

⁸ Hellenistic Military and Naval Developments. 1930. Cambridge

Mielőtt belevágnék az eredmények összegzésébe először az írók által felhasznált forrásokról említenék néhány szót. A kutatás által felhasznált források két csoportra oszlanak: tárgyi és írásos. A tárgyi forrásokat a régészeti feltárások szolgáltatják, amelynek speciális válfaja a bűvárrégészet. A bűvárrégészet nagy fejlődésen ment át és napjainkban rengeteg víz alatti kutatás folyik. Ennek köszönhetően temérdek mennyiségű hajóroncsot és azok rakományát találták meg. Az általam tárgyalt témához azonban nem kapcsolódnak szervesen ezek a felfedezések⁹. Ezzel ellentétben a Róma városi és Ostia-i feltárások annál fontosabbak a témával kapcsolatban: Róma korai történetéről csak jóval később születtek írásos feljegyzések, így a régészeti anyag előtérbe kerül ennek tárgyalásakor.

A másik csoport az írásos források. Mivel feliratok nem maradtak fent nagy számban a köztársaság korából, főleg nem a haditengerészettel foglalkozók¹⁰, ezért az írásos források az antik auktorokat jelentik. A téma szempontjából a legfontosabb Livius *Ad urbe condita* című műve, amelynek I-X. könyvei egészében fennmaradtak, valamint a X-XV. könyvek kivonatai maradtak ránk. Ezek a könyvek Róma alapításától kb. az I. pun háborúig veszik számba a római történelmet. A művében azonban ritkán említi római hajók meglétét, flottáról pedig nem tesz említést. A kutatók azonban rámutattak, hogy a műve későbbi részeiben is csak elnagyoltan beszél a római hadihajókról és akkor is pontatlanul, így a hiányosságokat a tudatlanságának a számlájára írják a kutatók. Ezzel ellentétben indirekt utalások olvashatók ki Livius sorai között, amik egyértelműen egy római hadiflotta meglétére utalnak.

A másik fontos auktor a témában Polybios. Ő a *Historiai*-ban részletesen tárgyalja az I. pun háborút. Eleddig Polybois műve volt a meghatározó a római flotta kialakulását illetően, ugyanis állítása szerint ekkor alakult meg a római haditengerészet. Ennek ellentmond néhány más elszórt adat (mint pl.: Livius), viszont nagyszerűen beleillik Polybios koncepciójába, aki a rómaiak nagyszerű erényeit kívánta bemutatni, amivel kiérdemelték, hogy a Mediterráneum urai legyenek. Ennek érzékeltetésére megfelelő egy sebtiben felállított római hadiflotta, amely semmilyen tapasztalattal nem rendelkezik és mégis győzelmet arat a kor tengeri nagyhatalma, Karthágó felett. Művében később is előfordulnak koncepcionális leírások (pl.: Hannibal megesketése, hogy mindig a rómaiak ellensége lesz). Ezen kívül érdemes megemlíteni még Diodoros *Bibliothéké*-jét, Appianos *Historia Romana*-ját, valamint Tacitus *Annales*-ét, amelyek mind tartalmazznak elszórva néhány indirekt utalást a római flotta múltjára.

⁹ Az egyetlen kapcsolódási pont az I. pun háborúból származó döfőorrok találása, ezek alapján megkísérelték rekonstruálni a hajókat.

¹⁰ Izgalmas kivételt képez Gaius Duilius consul felirata, amelyet a müléi győzelem emlékére állítottak

Fontos leszögezni, hogy a kutatás újabb eredményei nem ezen források félreállításán alapszik, hanem újraértelmezésén, kritikai olvasásán. A kutatók nem kényük-kedvük szerint értelmezték át a forrásokat, hanem tudományosan megalapozottan, más forráshelyekkel összeütköztetve tették mindezt, s ezek alapján jutottak el eredményeikhez, amiket az alábbiakban fogok összefoglalni¹¹.

Kronológia

A könnyebb áttekinthetőség érdekében kronológiai felsorolással kezdem, majd utána az egyes pontoknál bővebben kifejtem, hogy a fentebb felsorolt kutatók értelmezése szerint az egyes események milyen jelentőséggel bírnak¹².

- Kr. e. VI. sz.-tól: dokkok kiépítése és tengeri kereskedelem (régészeti feltárás)
- Kr. e. 509.: első szerződés Karthágóval (Pol. III. 22)
- Kr. e. IV. sz: Ostia kiépítése és megerősítése (régészeti feltárás)
- Kr. e. 394.: első feljegyzés római hadihajóról (Liv. V. 28)
- Kr. e. 348.: második szerződés Karthágóval (Pol. III. 24)
- Kr. e. 338.: első indirekt feljegyzés római tengeri ütközetről (Liv. VIII. 14)
- Kr. e. 326.: Neapolis hódoltatása, első socius navalis (Liv. VIII. 25)
- Kr. e. 311.: Duumviri navales tisztség létrehozása (Liv. IX. 30)
- Kr. e. 306.: harmadik szerződés Karthágóval (Pol. III. 25)
- Kr. e. 282.: háború Tarentummal (App. 7.1)
- Kr. e. 278.: megállapodás Karthágóval (Pol. III. 25)
- Kr. e. 267.: Quaestores Classici tisztség létrehozása¹³ (Tac. 11.22.8)
- Kr. e. 264.: I. pun háború kitörése (Pol. I. 13)
- Kr. e. 260.: első tengeri győzelem Karthágó felett (Pol. I. 23)

Kr. e. VI. század és Kr. e. 509.:

A rómaiak első kapcsolata a tengeri hajózással még a királyság korában létrejött. Erre egyrészt bizonyítékot nyújthat a régészet, amely feltárta és datálta Róma városának első dokkjait (Kr. e. VI. század) és ehhez kapcsolódóan több tengerentúli árut is találtak. Ez önmagában nem jelentené még,

¹¹ Mivel más kutatók munkáját foglalom össze (lásd 1.o.) az esetleges saját kommentár lábjegyzetekben kerül leírásra.

¹² A kronológia Pitassi, M.: *Navies of Rome* c. könyve alapján készült

¹³ A forrás csak a quaestorok számának 4-ről 8-ra emelését írja

hogy a rómaiak saját maguk hajóztak, viszont a Kr. e. 509-ben Karthágóval kötött első szerződés megtiltotta a rómaiak számára, hogy a Hermaeum-foknál nyugatabbra, illetve délebbre hajózzanak¹⁴. Egy ilyen tiltásnak csak akkor van értelme, ha a rómaiak rendelkeztek ilyen hosszú tengeri útra alkalmas hajókkal. Ezen két bizonyíték alapján tehát feltételezhető, hogy római tengerjáró kereskedőhajók már a Kr. e. VI. században is léteztek, hadihajókról, illetve szervezett tengerészetről még csak közvetlen bizonyíték sincs ebből a korból.

Kr. e. 394 és Ostia kiépítése:

Az első római hadihajóról Kr. e. 394-ből hallunk. Ekkor a Delphoi-ba küldött követeket egyetlen hadihajó szállította¹⁵. Ebből két dolog következtethető ki: egyrészt a rómaiak rendelkeztek hadihajóval, másrészt nem állt rendelkezésükre annyi, hogy egy diplomáciai küldetésre egynél többet küldjenek. Ugyanis egy diplomáciai küldetéshez is több hadihajóra lett volna szükség, egyetlen darab magányos hadihajó szinte ugyanolyan könnyű célpont volt, mint egy kereskedőhajó. A hajó további sorsa ezt be is bizonyítja: a Lipara-szigeteken megtámadták és elfoglalták, bár később útjára engedték. A rómaiaknak mindenképpen tisztában kellett lenniük azzal, hogy egyetlen hadihajó nem tudja megvédeni magát komolyabb ellenféllel szemben. Lehetséges, hogy a hadihajónak reprezentációs célja volt, de ebben az esetben szintén többet küldtek volna, ha pedig nem számítottak volna támadásra, akkor kereskedelmi hajón utaztatják a küldötteket. A leglogikusabb magyarázat a hadihajók szűkös létszáma: nincsen annyi, hogy egynél többet elküldjenek diplomáciai útra. Lehetséges magyarázat, hogy görög mintára a hadihajó egy bizonyos arisztokrata család tulajdona volt (ebben az esetben az egyik küldötté), s nem állami kézben lévő hajóról van szó¹⁶.

Az első római hadihajóról szóló feljegyzést alátámasztja Ostia kikötőjének e kor körüli kiépítése (kb. Kr. e. IV. század eleje). A Róma városában épült dokkokat ugyanis csak azok a hajók tudták használni, amelyek elég kicsik voltak ahhoz, hogy a Tiberisen hajózzanak. Nagyobb méretű hajók kénytelenek voltak a folyó torkolatánál átrakodni az árut, ezen segített az Ostia-i kikötő megépítése. A tengerparti kikötő megépítése a kereskedelem fellendítése mellett lehetővé tette hadihajók építését is, s Ostia volt Róma fő haditengerészeti bázisa. Fontos megjegyezni, hogy ez a kikötő nem egyezik meg a császárkori Ostia kikötőjével.

¹⁴ Pol. III. 22

¹⁵ Liv. V. 28

¹⁶ Véleményem szerint egy másik lehetséges magyarázat is adódik, ami gazdasági és stratégiai eredetű. Ebben az időszakban Róma területe még nem volt nagy, ekkor indult meg Itália „meghódítása”, eleinte igencsak lassan, s Róma csak keskeny tengerparti sávval rendelkezett. Ennek fényében valószínűsíthető, hogy nem volt szüksége nagy flottára a kicsiny parti sáv védelméhez. Ezen kívül nem volt akkora anyagi bázisa sem, amivel egy nagy méretű flotta fenntartásához elegendő lett volna.

Kr. e. 348:

Kr. e. 348-ban a rómaiak megkötötték a második szerződésüket a punokkal. Ez tulajdonképpen az első szerződés felelevenítése, újabb kikötésekkel. Fontos, hogy a rómaiaknak immáron a fosztogatásokat is megtiltották¹⁷. Az első szerződésben erről nem esett szó, és ez újabb következtetésekre ad lehetőséget. Lehetséges, hogy kifejezték az első szerződésből, viszont akkor nem vártak volna másfél évszázadot ennek pótlására. Ami sokkal valószínűbb, hogy az első szerződés megkötésekor nem rendelkeztek még hadihajókkal a rómaiak, amikkel portyázhattak volna. A második szerződés megkötésekor viszont már igen, és valószínűleg vezettek kisebb fosztogató támadásokat, ami sértette a térség tengeri (kereskedelmi) nagyhatalmának érdekeit.

Kr. e. 338:

Az első római tengeri csatáról is ebből az időszakból van tudomásunk. Kr. e. 338-ban, a latin háborúk alatt Antium környékén a rómaiak tengeri győzelmet arattak¹⁸. A hadiflottáról (vagy egyáltalán meglétéről) nem esik szó a forrásban. A kutatók azonban mégis feltételezik, hogy Róma ekkor már hadiflottával rendelkezett, s méretét (későbbi adatok alapján) 20 hadihajóra becsülik. A rómaiak által használt hadihajók típusára csak találgatások vannak, a kutatás szerint triremis-ek vagy pentaconteres-ek voltak, az azonban több mint valószínű, hogy döfőorral ellátott hajók voltak. A győzelem emlékére ugyanis az ellenséges hajók döfőorrait kiállították a Forumon, ez lett a Rostra, amelyet Polybios is említ munkájában¹⁹. Márpedig ha az ellenséges hajókon volt, akkor a rómaiaknak is kellett, hogy legyen, máskülönben nem valószínű, hogy le tudták volna győzni őket²⁰.

A tengeri ütközet hatására Róma szerződést kötött Tarentummal (dél-itáliai vezető görög polisa). A szerződés Róma számára előnytelen volt, ugyanis korlátozták mozgásterét, nevezetesen megtiltották, hogy római hajók belépjenek a tarentumi-öbölbe. Ez egyértelmű jele, hogy Tarentum tartott a római terjeszkedéstől, s tengeri erejét még csírájában korlátozni kívánta.

Kr. e. 326:

Kr. e. 326-ban Róma szövetségese lett Neapolis. A szokásostól eltérően a szövetségi szerződésben nem katonákat követeltek, hanem hajókat, illetve legénységet azokhoz²¹. Később több dél-itáliai görög várossal is hasonló szerződésre lépett Róma, őket nevezték összefoglalóan *socii navales*-nek (tengeri szövetséges). A korábbi kutatási eredmények szerint ezek a szövetségesek szolgáltatották volna az összes „római” hajót. Figyelembe véve azonban a szárazföldi hadsereget,

¹⁷ Pol. III. 24

¹⁸ Liv. VIII. 14

¹⁹ Pol. VI. 53

²⁰ Felmerülhet, hogy a Forum Rostrum-on kiállított döfőorrokat nem tengeri ütközetben zsákmányolták, hanem a szárazföldi úton elfoglalt városból zsákmányolták. Ez is előfordulhat, csekély az esélye azonban, hogy ezeket az épségben zsákmányolt hadihajókat trófeaként használták volna, ha nem rendelkeztek volna ők maguk is döfőorral felszerelt hajókkal. Ily módon ez nem befolyásolja az érvelést a tengerészeti fejlődésének folytonosságát illetően.

²¹ Liv. VIII. 25

ahol is a római seregekkel megegyező létszámú szövetséges harcolt, sokkal inkább elképzelhető ezen a téren is egy ilyenfajta felosztás.

Kr. e. 311:

A római haditengerészethez kapcsolódó következő jelentős esemény Kr. e. 311-ben következett be, amikor is duumviri navales néven tisztséget hoztak létre²². Ez a tisztség egyértelműen a flotta élére kinevezett két vezetőt takarja. Ez azért fontos, mert egészen eddig nem hallunk speciálisan a flottához kapcsolódó tisztségről, éppen ezért magyarázatra szorul. A kutatás szerint a flotta ekkor lett állandóan fegyverben lévő hadnem. A szárazföldi hadseregről ismeretes, hogy nem állandó sereg volt, évenként/hadjáratonként állították fel a legiokat, s amint elvégezték a feladatukat, feloszlatták a sereget és a következő évben újat soroztak helyette. Valószínűsíthető, hogy a tengerészettel is hasonló módon jártak el. Azonban a kalózkodás ellen nem lehetett érdemben védekezni, ha a hadihajók nem álltak folyamatos készenlétben, s nem cirkáltak időszakosan járőrhajók a tengeren. Ezen kívül a korban a tengeri közlekedés volt a leggyorsabb, így a kommunikáció biztosítása és az utánpótlás szállítása és kézenfekvőbb volt tengeren, mint szárazföldön. Erre nem lett volna lehetőség, ha nem áll fent folyamatosan a flotta²³.

Ezenkívül a hadihajók „kényes jószágok” voltak, folyamatos karbantartást igényeltek, amit szintén meg kellett szervezni, hogy folyamatosan megfelelő számú hajó legyen hadra fogható. A fából készült hadihajóknak ugyanis elévültek egy idő után (kb. 20 év), ilyenkor újakat kellett készíteni helyettük. A duumvir-ek kinevezése, tehát igazán jelentős fordulat a haditengerészet szempontjából.

Kr. e. 181 és Kr. e. 178-ból konkrét számadatot is kapunk a két duumvir alá tartozó flottáról. Eszerint 10-10 hadihajó fölött parancsoltak, összesen tehát 20 hadihajóból állt a római flotta. Ezt kiegészíthette kb. ugyanennyi szövetséges hadihajó és több kisebb méretű járőr- és szállító- hajó. A flotta méretében tehát nem következett be nagy növekedés, de az állandósulása alapot nyújthatott egy későbbi nagyméretű flotta zökkenőmentes létrehozásához, hiszen a keretek nagyrészt adottak voltak. A haditengerészet tehát már fél évszázaddal a pun háború kitörése előtt is önálló és folyamatosan fennálló hadiszervezet volt.

Kr. e. 306:

Kr. e. 306-ban Róma újabb szerződést kötött Karthágóval, szám szerint a harmadikat. Ebben már sokkal egyenlőbbek voltak a feltételek, ami Róma pozícióinak megerősödését mutatja²⁴. A szerződés ismételen az érdekszférákat jelöli ki, a későbbi események szempontjából fontos kitétel,

²² Liv. IX. 30

²³ A hódítások következtében nőtt a védelemre szoruló tengerpart nagysága és valószínűleg egyre a rendelkezésre álló anyagi bázis is. Így ismételen látható stratégiai és gazdasági ok is.

²⁴ Természetesen nem a tengeri pozíció erősödését jelenti Karthágóval szemben, hanem Róma szárazföldi hódításainak hozománya az egyenlőbb szerződési feltétel

hogy Róma nem léphetett Szicília földjére²⁵.

Kr. e. 282:

Kr. e. 282-ben Thurioi segítséget kért Rómától, amire válaszul Róma hajókat küldött²⁶. Viszont a Kr. e. 338-ban Tarentummal kötött szerződés értelmében ez tilos volt (Rómának tilos volt behajóznia a tarentumi-öbölbe), a tarentumiak nem is haboztak és megtámadták a 10 hajóból álló flottát, amiből 4-et elsüllyesztettek 1-et pedig elfoglaltak. Ez az incidens indította el a háborút, amely során Tarentum segítségül hívta Pyrrhus-t, s utána nevezzük Pyrrhus-i háborúnak. A háború folyamán római részről nem értesülünk tengeri aktivitásról, pedig bizonyosan érdekükben állt volna megakadályozni Pyrrhus átkelését Görögországból Itáliába, vagy akár csak zavarni a kapcsolattartást.²⁷

Kr. e. 278:

Kr. e. 278-ban egy igen figyelemreméltó esemény zajlott le. Az addigra már Szicíliában háborúzó Pyrrhus ellenében Karthágó szövetségre lépett Rómával. A megállapodás szerint Karthágó tengeren, míg Róma szárazföldön háborúzott volna. Ez a szövetségekötés elsőre teljesen logikusnak hangzik, jobban belegondolva azonban igencsak furcsa.

Pyrrhus addigra már Szicília területén volt, tehát a tengeri átkelés megakadályozása már nem lehetett cél, emellett egyetlen római katonát sem vittek Szicíliára, hogy ott szárazföldön segítsék a háborút. Mindehhez ha hozzávesszük, hogy a punok 120 hadihajóból álló „küldöttséggel” érkeztek Ostiába tárgyalni a rómaiakkal, máris kevésbé tűnik az esemény barátságos szerződéskötésnek, sokkal inkább erődemonstrációnak. Ennek szükségét is érezhették a punok, hiszen Róma pár évvel korábban szegett meg egy szerződést, amely a rómaiak terjeszkedését próbálta korlátozni. Pontosan egy olyat, amelyet Karthágóval is kötött Kr. e. 306-ban, amely értelmében római katona nem léphetett Szicília földjére. Ennek fényében Karthágó jogosan tarthatott attól, hogy Róma a Pyrrhus-al folytatott háborúra hivatkozva átkel Szicíliára és ott megveti lábát. Egy megelőző erődemonstráció igencsak kézenfekvő választás, ha ezzel felvonultathatnak 120 hadihajót megakadályozva, hogy Róma a jóval kisebb hajóhadával lábatlankodni próbáljon.

Róma végül győztesen került ki a Pyrrhus elleni háborúból, amelynek köszönhetően újabb területekkel gazdagodott. Ezen területen sok tengerparti város is volt, amelyek *socii navales*-ek lettek. Ez ismét növelte Róma tengeri haderejét, azonban a háború során első kézből tapasztalhatták

²⁵ Pol. III. 25

²⁶ Valószínűleg utánpótlást szállítottak

²⁷ A magyarázat erre igen egyszerű: Róma legjobb esetben is kb. 40 hadihajóval rendelkezhetett a szövetségesekkel együtt, amiből 5-öt nem sokkal korábban veszített el. Pyrrhus ezzel szemben több mint száz hadihajóval rendelkezett.

meg, hogy még így is mennyivel el voltak maradva Karthágó tengeri ereje mögött. Ez Róma számára nyilvánvalóvá tette, hogy ha befolyását tovább akarja terjeszteni tengeri haderőre lesz szüksége, hiszen délen elérték Szicíliáig, azaz a pun befolyási övezetig.

Kr. e. 267:

Kr. e. 267-ben a quaestorok számát 4-ről 8-ra emelték. A témával foglalkozó kutatók szerint ezeket a haditengerészethez nevezték ki²⁸, s questores classici-nek nevezték őket. Jogos lenne a kérdés, hogy miért volt rájuk szükség, amikor már volt 2 magistratusuk (duumviri navales). A válasz a különböző feladatkör: a duumvir-ek a flotta folyamatos működéséért feleltek, míg az új quaestorok egy „hajóépítési programért” feleltek volna. A pun erődemonstrációra válaszul ugyanis Róma a flotta fejlesztése mellett döntött, s a 4 quaestor feladata lett volna ennek a megszervezése. A flottafejlesztés ugyanis nem csak hajók építését jelentette: a legénység és a hajók megépítése mellett biztosítani kellett az infrastruktúrát is. Elsődlegesen a hajóépítő műhelyeket, azok anyagellátását, megfelelő kikötőket kellett létrehozni, a legénység szárazföldi elhelyezéséről kellett gondoskodni, s mindehhez a pénzt biztosítani kellett.

M. Pitassi elmélete szerint a hajóépítés még jóval az I. pun háború előtt megkezdődött, számítása szerint, ha egy hadihajót 2 hónap leforgása alatt felépítettek²⁹, pontosan megkapjuk a Polybios által leírt adatokat (beleszámolva az elfoglalt hajókat is). A különbség csak az időben van: Polybios nem ír hosszan tartó hajóépítésekről³⁰, narratívájában ha hajókat kellett építeni, azt mindig gyorsan véghezvitték³¹.

Noha ez egy teória csupán (ami néha zavaróan túl precíz és életidegen), mégis helyénvalónak tűnik. Ugyanis ha feltételezzük, hogy nem került sor egy ilyen tudatos „hajóépítési programra” még az I. pun háború előtt (és alatt), akkor az egyetlen magyarázat Polybios leírása, miszerint a rómaiak pár hét leforgása alatt több száz hadihajót felépítettek és felszereltek volna. Mindezt teljesen saját kútfőből, a socii navales-ek kihagyásával, anélkül hogy korábban rendelkeztek volna hajóépítő műhelyekkel (hiszen ha nem építenek hajókat, akkor minek kellene hajóépítő műhely) és tapasztalattal. Ez a leírás szintén igencsak életidegen, sőt kivitelezhetetlennek tűnő³².

²⁸ Teljesen egyértelműen azonban nem lehet állítani, más kutatók szerint a szövetségesek megnövekedett száma miatt nevezték ki őket.

²⁹ Polybios leírásában két hónap alatt építették fel a hajóhadat, M. Pitassi szerint az adat jó, csupán félreértelmezzük, s a két hónap egyetlen hajó elkészítésére vonatkozik

³⁰ M. Pitassi szerint a rómaiak évi kb. 25 hajó megépítésére voltak képesek, s ezt az ütemet folyamatosan tartották.

³¹ Pitassi, M.: *The Navies of Rome*. 49. o.

³² Pontosan ezért felel meg Polybios céljainak, aki a rómaiak erényeit magasztalta.

Kr. e. 264:

I. pun háború kitörése, a háború első három éve tengeri ütközet nélkül telt el.

Kr. e. 260:

Polybios közlése szerint a római hadiflotta felállításának ideje, amit nem sokkal követ Róma első tengeri győzelme Karthágó felett. A győzelem kivívásában Polybios szerint lényeges szerepe volt a *corvus*-nak. A *corvus* lényegében egy hosszú (7-10 méter) csapóhíd, amelynek az aljára egy vascöveket erősítettek. Ez a csapóhíd egy forgó állványra volt szerelve a hajó elején, így három irányba is bevethető volt. A *corvust* alaphelyzetben függőlegesen tartották, majd amikor a közelbe ért egy ellenséges hajó elvágta a tartóköteleket. Ekkor a csapóhíd rázuhant az ellenséges hajó fedélzetére, a vascövek pedig átszakítva a fedélzetet odarögzítette azt, ezzel összekötve a két hajót. Ezután a római legionariusok zárt sorban, pajzsuk védelmében átnyomultak a csapóhídon, ahol általában fölényben voltak. Az átkelést segítő a csapóhidat korláttal látták el, erre ha a legionarius rárakta a pajzsát akkor a támadható felülete szinte nullára csökkent. Ennek a taktikának köszönhetően a rómaiak már Kr. e. 260-ban vereséget mértek a punokra. Karthágó nem talált ellenszert a *corvusra*, szinte kivétel nélkül mindig vereséget szenvedett a *corvussal* felszerelt ellenségtől, mivel nem tudott úgy támadni, hogy ne tette volna ki saját magát a római ellentámadásnak³³.

Egy hatalmas hátránya volt a *corvus*nak, ami azonban nem csata közben jelentkezett: a *corvus* orr-nehézzé tette a hajókat, így a hajók amúgy sem túl jó tengerbírása jelentősen csökkent. Noha csatákban győzelmet arattak, később a tenger könnyedén legyőzte a diadalmas római hajóhadat. Ezért a *corvus* nem maradt hosszú életű, az Aegates – szigeteknél vívott ütközetben Kr. e. 241-ben már nem használtak *corvust*.

Alkalmazott harcászat

A kutatás ezen a téren is jelentős eredményeket ért el, s számos helyen árnyalta a korábban kialakult képet. A korábbi elképzelések szerint ugyanis a flotta csak egy féle harcmodorra volt képes³⁴. Noha H. T. Wallinga már 1956-ban is megállapította³⁵, hogy ez a kérdés túlzott leegyszerűsítése, a köztudatba mai napig beleégett, hogy a rómaiak a lékeléses harcászat helyett a csáklózást alkalmazták, ahol a katonáik ügyesebb kardforgatása megnyerte számukra a küzdelmet.

³³ A források előszeretettel emlegetik a római legionariusok képzettség beli fölényét. Ennél valószínűleg sokkalta többet nyomott a latba a létszámfölény, mivel a római hajókon több tengerészgyalogos volt, mint a pun hajókon.

³⁴ Ebben nagy szerepe van a *corvus*nak, mivel az valóban lényegesen leszűkítette a parancsnok lehetőségeit.

³⁵ Wallinga, H. T.: The Boarding-bridge of the Romans. 1956. Groningen: Wolters

Ez azonban nem így van, egyrészt a punok sem kizárólag csak a lékelésbe fektették bizalmukat, másrészt a római hadihajókat ugyanúgy felszerelték döfőorral. Ennek oka, hogy csáklázni sem volt olyan egyszerű, mint az próbálják beállítani az ilyen leegyszerűsített elméletek. Általánosságban csáklázásra akkor volt lehetőség, ha az ellenséges hajó huzamosabb ideig közel volt a csáklázókhoz. Erre praktikusán egy esetben került sor: amikor az ellenséges hajó támadott és nekiütközött a másiknak. Ekkor a védőknek lehetősége nyílt összekötni a két hajót, így támadásba mehetek át, valamit semlegesítették az ellenség döfőorra által okozott kárt is. A döfőorr ugyanis akkor okozott kárt, ha sikerült kihúzni (kihátrálni) a megtámadott hajóból, s a víz beömlhetett a léken. Az újabb kutatások kimutatták, hogy extrém esetben ha tökéletes szögből sikerült kivitelezni a lékelést, akár az ellenséges hajó gerincét is széttörhették, aminek következtében az egész hajó darabjaira esett szét. Erre az Aegates – szigeteknél talált döfőorrok alapján következtetnek a kutatók³⁶.

A képletet tovább bonyolítja az idő múlása és a távolsági fegyverek használata. Minnél tovább tartott ugyanis egy csata az evezősök annál jobban kimerültek. Ilyenkor értelemszerűen csökkent a hajó sebessége, tehát megnőtt az esély egy lékelés esetén a sikeres ellentámadásra. Mindeközben a lassabban mozgó hajókat immáron könnyebb volt távolsági fegyverekkel támadni. Pontosabban a hajó fedélzetén lévő tengerészgyalogosokat, akiknek lékeléses támadás közben feladatuk volt az ellenséges csáklázás megakadályozása, ameddig a hajójuk kihátrált a támadás után.

H. T. Wallinga mindezekre hivatkozva a tengeri ütközeteket három fázisra osztotta:

- Első fázis: a gyorsabb hajókkal rendelkező fél lékeléssel próbálkozik³⁷. Mivel az evezősök még frissek és az ellenséges távolsági fegyverek sem okoztak (valószínűleg) akkora kárt a fedélzetén tartózkodó tengerészgyalogosok között, az ellenséges csáklázás kockázata minimális (kivétel, amikor a döfőorr a túl nagy erő miatt beszorul az ellenséges hajóba).

- Második fázis: az evezősök fáradásával lassulnak a hajók manőverei, s kevésbé lesznek a lékelések hatékonyak. A távolsági fegyverek is pontosabban célba találnak, így egyre nehezebb elhárítani a védők csáklázási kísérletét.

- Harmadik fázis: felhagynak a lékelést célzó manőverekkel, mivel az evezősök már nem képesek olyan gyors manővereket végrehajtani, hogy értelme lenne. A csata ezen szakaszában már csak az ellenséges hajó elfoglalására törekszenek³⁸.

³⁶ A megtalált döfőorrok alapján próbálják rekonstruálni a punok által az I. pun háborúban használt hajókat, a projekt a dolgozat írása közben is aktívan fut, csupán előzetes eredményeket közöltek.

³⁷ Természetesen a másik fél sem riadt vissza lékeléstől, mivel azonban lassabbak voltak az ellenségnél könnyen kimanőverezhették őket és könnyedén válhatott a támadóból célpont.

³⁸ Wallinga, H. T.: The Boarding-bridge of the Romans. 1956. Groningen: Wolters. 49-50. o.

A fentiek ismeretében érthető miért nem lehetett kizárólagosan egy fajta harci technikára alapozni a sikert, egészen a *corvus* használatáig. A csapóhíd használata azonban jelentősen megkönnyítette a védekező fél számára a csáklázást, lehetővé téve, hogy szinte minden esetben ellentámadásba lendülhessenek a rómaiak. Ez azonban korántsem jelenti, hogy bármiféle tengerészeti tapasztalat nélkül le lehetett győzni az ellenfelet. A hajókon lévőeknek ugyanis még így is érteni kellett a tengeri hadviseléshez, csupán egy olyan eszközt készítettek amivel rákényszeríthették ellenfelüket a saját harcmodorukra. Ez különösen sikeres lehetett egy tengeri nagyhatalommal szemben, akik hozzá voltak szokva az események irányításához. A *corvus*al támadást kivitelezni azonban szinte kivihetetlennek tűnik, hiszen a hajón lévő plusz súly miatt lassabbak voltak ellenfeleiknél, ezért a pun hajók könnyedén ki tudták manőverezni a lomhább római hajókat³⁹.

Bár a fenti, a csatát három fázisra osztó leírás több leírásban is megfigyelhető és általánosságban helytálló, mégsem minden csata ez a forgatókönyv alapján zajlott. A tengeri hadviselés is a szárazföldihez hasonlóan nagyban múlik a parancsnok rugalmasságán, alkalmazkodásán, a katonákon és (főleg a tengeri ütközeteknél) nem utolsósorban a környezeten

A *corvus* mellett a kor egy másik találmányáról is szót kell említeni, aminek tengeri ütközetekben betöltött szerepéről szintén viták folytak. Ez a találmány nem más mint a torziós katapult⁴⁰: hajókon két fajtáját is alkalmazták, a nyilat és a követ kilövőt is. Korábban a kutatás egyértelműen úgy gondolta, hogy a katapultokat az ellenséges hajók elsüllyesztésére, esetleg az evezősök kilövésére használták. Ezzel az elmélettel két probléma is akadt: egyrészt egy tengeren hánykódó hajóról (ami esetlegesen még mozgott is) eltalálni egy másik minden bizonnyal mozgó hajót, finoman szólva is nehézkes lehetett. Másrészt egyetlen forrás sem említi, hogy erre használták volna, vagy hogy egyáltalán képesek lettek volna rá a hajókon alkalmazott torziós katapultok. Pedig bizánci Philón szakkönyvében⁴¹ külön fejezetet szentelt az ostromgépek használatáról, amiben kitér a hajókra telepíthető szerkezetekre. Ebben a művében háttérbe szorul a fegyver ostromon kívüli használata, csak az ellenséges tengerészgyalogosok elleni távfegyverként kerül szóba⁴², s más írott forrásban sem szerepel ilyesfajta használata a katapultoknak. Sőt, az első írásos bizonyíték, hogy rómaiak használtak ostromgépeket hajóikon Syrakusai ostromából való Kr. e. 214-ből. Valószínűsíthető tehát, hogy az I., sőt még a II. pun háború alatt sem használtak tengeri ütközetekben hajókra telepített tűzérőket a rómaiak.

³⁹ Ezért is tűnik logikusnak a *corvus* eltűnése a háború későbbi szakaszában, a korábban említett ok mellett.

⁴⁰ A témáról bővebben lásd: Marsden, E. W.: Greek and Roman artillery. 1971. Oxford

⁴¹ Philón: Mékhaniké szüntaxisz

⁴² Murray, W. M.: The Age of Titans. 2012. Oxford. 142. o.

A fejezetben utolsóként még egy kérdéskörre térnék ki, ami a hadihajó roncsok feltűnő hiánya. Meglepő módon ugyanis a számtalan elsüllyedt kereskedelmi hajó mellett egyetlen elsüllyedt hadihajót sem találtak eddig a bűvárrégészeti feltárások során, csupán a hajók döfőorraira leltek rá. A modern ember számára ez első hallásra nagyon furcsa, de jobban belegondolva teljesen logikus magyarázat létezik erre. Számunkra a hajó meglékelése egyet jelent annak gyors elsüllyedésével. Ez azonban annak köszönhető, hogy a modern hajók fémből készülnek, ellenben az ókori hajók fából készültek. Természetesen a fából készült hajó is ugyanúgy elsüllyed, ha elegendő súly van benne, mint pl.: a kereskedelmi hajók. A hadihajókra azonban a lehető legkisebb súlyt rakták, hiszen csata közben csak az evezősök hajtották, és mint feljebb olvasható a sebesség nagyon fontos szempont volt. A kis súly következtében a meglékelt hajó nem süllyedt el teljesen, mert a faanyag természetes felhajtóereje a víz felszínén tartotta, hanem csak lejjebb süllyedt⁴³. Így az evezősöknek el kellett hagyniuk a helyüket és ezzel mozgásképtelenné vált a hajó. A mozgásképtelenné vált hajókat általában a csata utolsó fázisáig békén hagyták, mivel bármilyen újabb támadás veszélyt jelentett a támadóra is (lékelésnél csáklázás, csáklázásnál fenn állt a veszély, hogy közben a támadó hajót egy másik ellenséges hajó meglékeli, vagy megpróbálja elfoglalni). A győztes fél aztán a csata végén begyűjthette a „lesüllyedt” hajókat⁴⁴, amiket javítás után akár ismét szolgálatba is állíthatott. Így lehetséges, hogy az elfoglalt ellenséges hajók döfőorrait ki tudták állítani (Forum Romanum, Augustus Actium-i emlékműve). Természetesen ez nem zárja ki a lehetőségét annak, hogy előkerül egy hadihajó roncsa (hiszen elviekben lehetséges), viszont lényegesen csökkenti az esélyét.

Összegzés

Összességében elmondható, hogy a külföldi kutatás az utóbbi évtizedekben igazán aktív volt a témában. Az fenti nagyon rövid és lényegre törő összefoglalás koránt sem foglalja magában az összes témát, sőt még a legnagyobb eredményeket elért részét sem, ami a hajók és hajótípusok rekonstrukciója. Ezek régészeti leleteknek köszönhetően folyamatosan zajlanak, s újabb és újabb szakmai viták táptalaját képezik. Erre azért nem tértem ki, mert ezen eredmények egy része hazánkba is elért, s munkám ezen részét inkább „tűzoltási” és figyelemfelkeltési cézzal írtam meg.

Vannak azonban olyan témák amelyekkel a külföldi kutatás sem foglalkozott még. Ilyen lehetséges téma pl.: a társadalom és a demográfia változása és azok hatása a haditengerészetre. Arról ugyan sokat írnak, hogy az evezősök a legszegényebb társadalmi rétegekből kerültek ki, azonban a tengerészgyalogosok, a legénység és a tisztek körül még sok a megválaszolatlan kérdés.

⁴³ Pitassi, M.: The Navies of Rome. 2009. Woodsbridge. 8. o.

⁴⁴ Az angol szakirodalom „swamped” vagy „flooded” kifejezést használ.

Az ugyan nyilvánvaló, hogy legionariusok voltak a tengerészgyalogosok, viszont nem tudni hogyan választották ki őket, meddig tartott a szolgálatuk, kaptak-e speciális kiképzést, stb. Demográfiai szempontból pedig főleg az I. pun háború időszakát lehetne alaposabban górcső alá venni: néhányan úgy gondolják, hogy a rómaiak nem hajók hiányában voltak, hanem evezősökében⁴⁵. Ez izgalmas kijelentés, viszont a bizonyítása még várat magára. Nem csak kérdések megfogalmazása a célom azonban, a következőkben néhány eddig fel nem tett kérdésre választ is szeretnék adni.

Gazdaság, stratégia és a haditengerészet kapcsolata

A következőkben gazdasági és stratégiai szempontok alapján szeretném végigvenni a római haditengerészet kialakulásának folyamatát. A gazdaság szerepét különösen kiemelt fontosságúnak tartom, mivel a flotta fenntartása lényegesen több költséggel járt, mint a nem állandó szárazföldi hadseregé. A kérdés egyszerű: hogyan jutott el Róma oda, hogy egy egyszerű, sokáig tengeri kikötővel nem is rendelkező városból a Mediterrán-tenger hullámainak ura legyen, s miként tudta ezt anyagilag fedezni. A kérdésfelvetés magában hordozza a tényt, miszerint egy jelentős flotta kiépítéséhez és fenntartásához hatalmas összegekre volt szükség, véleményem szerint ez vitán felül áll.

Alkalmazott módszerek

Vizsgálódásom ideje tehát kb. a Kr. e. V-III. század. Sajnos ebből az időszakból nem rendelkezünk kellő mennyiségű direkt forrással a római gazdaságra vonatkozóan, így nem lehet ezekre támaszkodni a válasz megkeresésénél. Ezért a kevés direkt forrást analógiákkal lenne célszerű kiegészíteni.

Több állam kínálkozik erre pl.: Athén, Rhodosz, Karthágó. Mindegyikük tengeri nagyhatalom volt, annak ellenére hogy egyik állam sem volt nagy kiterjedésű. Ezen államok berendezkedése is hasonló mint Rómáé, tehát kitűnő alapot nyújtanak⁴⁶. Athén flottájának minden valószínűség szerint az ezüsbányákból származó hatalmas jövedelem lehetett az alapja, Karthágó és Rhodosz esetében pedig a kereskedelem. Azonban a római elit híresen elutasító volt a kereskedelemmel szemben, s a Városban végzett régészeti leletek sem tanúskodnak nagy volumenű kereskedelemről. Tehát a kereskedelemből befolyó gazdagság nem képezhette a római flotta alapját⁴⁷. Mivel a város magterületén nemesfém bánya sem terült el ezért a lehetséges források közül ezt is ki kell húzni.

⁴⁵ Pitassi, M.: The Navies of Rome. 2009. Woodsbridge. 49. o.

⁴⁶ A hasonló nem megegyezőt jelent: a lényeg, hogy egyik állam sem egyeduralkodó alatt állt, ahol is jobban megoldható a jövedelmek összpontosítása egy adott célra.

⁴⁷ Sőt, kutatások kimutatták, hogy Róma még Karthágó legyőzése után sem ragadta magához a kereskedelmi nagyhatalom szerepét.

Ezzel az analógia alapú kutatás is zsákutcába jutott, viszont megbizonyosodhattunk róla, hogy Róma magterületén nem rendelkezett megfelelő forrásokkal a flottaépítéshez.

Egyértelmű tehát, hogy Róma a hódításainak köszönhetően jutott egyre növekvő gazdagsághoz. Szerencsére a római hódítások kitűnően dokumentáltak, így lépésről lépésre nyomon lehet követni őket. Fontos megjegyezni, hogy hódítás alatt nem a fosztogatást értem, hiszen az nem lehet hosszan tartó gazdasági konjunktúra alapja. Ezzel szemben az új területek elfoglalásával egyre jobban nőtt az állam belső termelőereje, ami egyre erősebb gazdasághoz és felhalmozáshoz vezet(het)ett. Ezen megállapítások tökéletesen alátámasztják a tanulmányban korábban közölt kutatási eredményeket, miszerint a római hadiflotta eleinte lassan fejlődő és kicsiny szervezet volt.

Ha ezt elfogadjuk akkor a külföldi kutatás által elért eredményekből (ha megvizsgáljuk mikor mennyi hadihajóval rendelkezett, mikor engedhette meg az állandó fegyverben tartást és mikor engedhette meg nagy számú hajó építését) kikövetkeztethető Róma gazdasági potenciálja. Természetesen nem lehet teljesen pontos következtetéseket tenni, de a tendenciák bemutatására tökéletes. Ezek szerint, ha végigvesszük a flotta kiépülésének kronológiáját, akkor azt láthatjuk, hogy az első római hadihajó megjelenése (Kr. e. 394) nem sokkal a Veii elleni sikeres háború után történt. Veii gazdag város hírében állt (forrásaink szerint), így kézenfekvő lenne a következtetés, hogy a zsákmányból könnyedén fedezni tudták volna egy hadihajó építését. Én azonban ezt mégsem állítom, bármennyire is csábító lenne, mivel ez nem jelenti, hogy ennél a dátumnál korábban nem lehetett római hadihajó, csupán nem tudunk róla. Mindenesetre figyelemre méltó egybeesés, hogy egy nagy hatású győzelem után láthatjuk a haditengerészet fejlődését.

Ez a tendencia jól nyomon követhető, ahogyan Róma sikeresen terjeszkedik tovább, egyre inkább nagyobb aktivitást látunk a flotta részéről. Kr. e. 338-ra már több római hadihajóról is tudomásunk van, de a következtetések szerint a számuk kevesebb mint 20 volt, ami összehangban áll a korábban elfoglalt területek méretével. A gazdasági okok mellett ennek stratégiai jelentősége is volt: mivel Róma nem volt kereskedőállam és nem rendelkezett széles tengerparti sávval sem, ezért nem volt szüksége nagy hadiflottára. A flotta feladatai valószínűleg kimerültek a parti sáv esetleges védelmében, valamint portyázásokban. Mivel nagy hadiflottára nem volt szükség, viszont a szárazföldön kemény harcok folytak, ezért egyértelmű okok miatt inkább a szárazföldi hadsereg pénzelése volt a fő prioritás. A dolgokon az első socius navalis sem változtatott, igaz megnőtt a védelemre szoruló tengerparti sáv, de korántsem annyira, hogy indokolta volna a prioritások megváltoztatását, főleg nem a samnis háború alatt (emellett Neapolis maga is rendelkezett hajókkal).

A hadiflotta Kr. e. 311-ben került a fókuszba, amikor is magistratusokat neveztek ki az élére és állandó hadnemmé tették. A külföldi kutatás a feljebb ismertetett indokok mellett azt is észreveszi, hogy a változás mögött stratégiai szükséglet is húzódott. A rómaiak előző évben foglalták el Pontia szigetét, ahol tengeri bázist is kialakítottak, amely a sziget elhelyezkedése révén kitűnő volt az itáliai tengerpart ellenőrzéséhez⁴⁸. Tehát feltételezhető, hogy a rómaiak szükségét érezték egy állandó bázis létrehozásának, amely segítségével jobban meg tudták szervezni a partszakasz védelmet. Tehát a stratégiai lépésre még a duumvirek kinevezése előtt sor került, ami egyértelművé teszi, hogy a szenátus tudatosan döntött a flotta fejlesztése mellett. Hogy milyen konkrét esemény kényszerítette erre a lépésre Rómát nem tudni pontosan, de a motiváció világos.

A samnis háborúk lezárultával a hadiflotta fejlesztésére tett erőfeszítések még inkább jogosnak tűnnek, eddigre ugyanis Róma fennhatósága alá került az Adriai-tenger egy szakasza is. Így a hadiflottára váró feladatok megsokszorozódtak, mivel két tengerparton is védekezésre kényszerült. Ráadásul Itália keleti fele kikötőkben szegény volt, kalózokban viszont gazdag (gondoljunk csak a későbbi illír kalózok miatt kirobbant háborúkra), emellett hatalmas problémát okozott, hogy a két tengerpart között nem volt tengeri összeköttetés, mivel a Tarentummal kötött korábbi szerződés értelmében (Kr. e. 338) a tarentumi-öbölbe nem hajózhattak be, így Itália megkerülése szinte lehetetlennek tűnt.

Az előbbieken leírtak új fényben tüntetik fel a Tarentum elleni háborút. Rómának ugyanis égető szüksége lett volna egy tengeri támaszpontra a félsziget déli részén, amivel biztosíthatta volna az összeköttetést a nyugati és keleti tengerpart között. Thurioi segítségkérése ezért tökéletesen megfelelt a rómaiak célkitűzéseinek, így nem csoda, hogy habozás nélkül felrúgták a tarentumiakkal kötött szerződést. A kitört háborúnak így stratégiai célkitűzése is volt. Emellett természetesen nem elhanyagolható szempont volt a dél-itáliai görög városok gazdagsága sem. Mindent egybevéve a Pyrrhus-i háborúnak több önmagában is jelentős hatása volt a római haditengerészet további fejlődésére.

Pyrrhus-i háború hatásai

1.: a háború lezárultával Róma déli irányban befejezte az Itáliai-félsziget meghódítását. Ez nagyban megnövelte a védelemre szoruló tengerpart hosszát. Ez nem elsősorban anyagilag jelentett megterhelést, hanem szervezetileg.

2.: mivel a legtöbb tengerparti görög polis nagy tengerészeti múlttal rendelkezett kézenfekvő volt

⁴⁸ Pitassi, M.: The Navies of Rome. 2009. Woodsbridge. 21. o.

Róma számára, hogy ezt kihasználja. A meghódított tengerparti görög városok *socii navales*-ek lettek, így az ő meglévő hajóikat fel tudták használni a haditengerészetben. Ez egyrészt üdvös lett volna, mivel gyorsan és olcsón hajókhoz jutottak, másrészt viszont a sok új szövetséges miatt a szervezet nagyon leterheltté vált.

3.: a *socii navales*-ek más előnyt is jelentettek Róma számára. A nagy tengerészeti múlt nagy tapasztalatot is jelentett, s kiépített infrastruktúrát (hajó építésében és karbantartásában egyaránt). Így a rómaiak kihasználhatták szövetségeseik tudását, valószínűleg lehetővé téve így modernebb hajótípusok építését⁴⁹. A technikai ismeretek és infrastruktúra mellett fontos volt még a rendelkezésre álló emberek miatt is: nagy tapasztalattal rendelkező tengerjáró legénység, evezősök és tisztek kerültek Róma fennhatósága alá.

4.: mint korábban említettem a háború kitörésében szempont lehetett Dél-Itália gazdagsága is. Maróti Egon könyvében⁵⁰ a római pénzverést vizsgálta, s jutott a témához kapcsolható eredményekre. Állítása szerint Rómában a vert rézpénz a latin háborúk végén jelent meg, az ezüst pénz pedig a Pyrrhus-i háború után. A vert ezüstpénz megjelenését az I. vagy a II. pun háború korára vagy a II. pun háború utáni időszakra teszi. Érvelése szerint ekkor jutott Róma elegendő ezüst birtokába, s gondolatmenetét alátámasztja, hogy a Pyrrhus-i háborúk után a pénzverés kikerült a consulok jogköréből⁵¹. A tény, miszerint Dél-Itália meghódítása előtt nem volt a rómaiaknak saját ezüstpénze, majd a hódítás után saját gazdaságuk megerősítésére használták, alátámasztja a fejezet korábbi szakaszában ismertetett érvelést. Ezenkívül egyértelmű, hogy Tarentum legyőzése hatalmas anyagi haszonnal járt Róma számára.

5.: a haditengerészet szempontjából fontos hatás volt a pun erődemonstráció is. Róma szemtanúja lehetett Karthágó tengeri hatalmának, s láthatta mekkora haderőre lesz szüksége egy esetleges konfliktus esetén.

Tengeri nagyhatalommá válás

Miután ismertettem a flotta fejlődése mögött meghúzódó gazdasági és stratégiai okokat a következő kérdés, hogy Róma miért kívánt tengeri nagyhatalommá válni. A válasz egyértelmű: Karthágó legyőzése. De miért került szembe Róma Karthágóval? Mint láthattuk Kr. e. 278-ig a rómaiak békés, ha nem is szívélyes viszonyban álltak a punokkal. Rómának sem kereskedelmi, sem tengeri ambíciói sem voltak (egészen eddig a pontig a saját védelmük érdekében fejlesztették a

⁴⁹ Polybios leírása szerint a rómaiak a punok egy partra futott hajójából ismerték meg a quinqueremis építésének módját, azonban ez az ismeret származhatott a *socii navales*-ektől is.

⁵⁰ Maróti E.: Az itáliai mezőgazdasági áruterelés kibontakozása: A pun háborúk kora. 1981. Budapest

⁵¹ Maróti E.: Az itáliai mezőgazdasági áruterelés kibontakozása: A pun háborúk kora. 1981. Budapest. 70-73. o.

haditengerészetüket), tehát ezek nem lehettek a szembenállás okai.

Más a helyzet viszont az érdekszférák tekintetében: Karthágó szinte saját területeként kezelte egész Szicíliát, s ezért fenyegetve érezte magát Róma lassú, de megállíthatatlan déli terjeszkedése miatt. De miért volt Rómának érdeke szembeszállni a punokkal Szicília birtoklásáért? A válasz a római gazdasági fejlődés sajátosságában keresendő. A fentiekben ugyanis kifejtettem, hogy Róma gazdagsága az uralma alatt álló⁵² területek saját, belső gazdasági erejétől függött. Szicília pedig kitűnő földekkel rendelkező, gazdag sziget volt. Ez Róma számára elsőrangú célponttá tette, sokkal kecssegtetőbbé, mint az észak-itáliai területek.

Véleményem szerint Róma ezért tudatosan készült a punok elleni háborúra. Ezen tudatos felkészülésnek a befejezése egy hatalmas hadiflotta felállítása volt, amivel képes lehetett legyőzni Karthágót és biztosítani uralmát Szicíliában. Ehhez minden adott volt: Dél-Itália hódoltatása után jelentősen megnőtt Róma gazdasági ereje, a *socii navales*-ek révén pedig kellő kikötőhöz, hajóépítő műhelyhez és emberi anyaghoz jutott egy ilyen vállalkozás megvalósításához⁵³.

Összegzés

Összegzésként elmondható, hogy a római haditengerészet több évszázados fejlődése szoros kapcsolatban állt Róma gazdasági fejlődésével. Emellett jól nyomon követhető és bizonyítható, hogy stratégiai megfontolások alapján vitték véghez a változtatásokat, nem pedig a sors hullámain hanykódva és a vak szerencsében bízva. Úgy hiszem a külföldi szakirodalmakban közölt új eredményeket alapul véve sikerült néhány megválaszolatlan kérdésre feleletet adnom, illetve az említett irodalmak állításait alátámasztanom a fejezetben tett megállapításokkal. A munka azonban még távolról sem ért véget, még mindig számtalan kérdés nyitottan áll, s vár feltevésre.

Az új eredményeket olvasva felmerülhet a kérdés az olvasóban, hogy valójában mennyire is volt fontos a rómaiaknak a haditengerészet? Hiszen a régebbi szakirodalmak és a források arról tanúskodnak, hogy ez egy elhanyagolt fegyvernem volt, amire egyáltalán nem voltak büszkék a rómaiak. Hogy lehet tehát a forrásokat és ezeket a kutatási eredményeket összhangba hozni?

Véleményem szerint a kutatások eredményei ellenére nem kell megdönteni ezt a nézetet. Hiába fejlesztették a rómaiak haditengerészetüket, nem dédelgettek tengeri ambícióikat. Elképzeléseik a tengeri hatalomról teljesen különböztek más korábbi vagy későbbi tengeri nagyhatalom nézeteitől.

⁵² Ténylegesen meghódított és a szövetségi rendszer által uralt

⁵³ Ezzel nem kívánok ellentmondani a tanulmány korábbi részében vázolt elképzelésnek, miszerint a *quaestores classici*-k feladata lett volna az infrastruktúra kiépítése. Csupán arra mutatok rá, hogy a *socii navales*-eknek köszönhetően bizonyos területeken erre nem feltétlenül volt szükség.

Utószó – a római tengeri hatalom jellege

A rómaiak az I. pun háború után a Mediterrán-tenger nyugati medencéjének vezető tengeri hatalmává léptek elő. Ezt azonban nem használták ki úgy, mint elődeik, akik a tengeri kereskedelem biztosítására használták fel erejüket, s adott esetben flottájuk segítségével sakkban tartották a tengerparti városokat. A Mediterrán-tenger keleti medencéjében ugyanebben az időben a hellenisztikus államok hatalmas méretű hajókat építettek, amiket elsősorban a tengerparti városok ostromakor használtak fel, s így biztosították befolyásukat más államok/városok fölött.

Ezzel szemben Róma a tengerpart védelme mellett egy feladatot adott a haditengerészet számára: juttassa el a szárazföldi hadsereget a kijelölt helyre és biztosítsa tengeri utánpótlását. A hellenisztikus haditengerészetekkel szemben ezt nem tengerpart menti városok elfoglalásával érte el (ezt a feladatot többnyire a szárazföldi hadsereg egyedül végezte el), hanem az ellenséges flotta nyílt színi legyőzésével. Miután az ellenséges tengeri aktivitást legyűrte, a római flotta is csak támogató szerepet játszott a hadjárat hátralévő részében. A rómaiak tehát nem használták ki olyan sokrétűen flottájukat, mint azt elődeik tették, megelégedtek a tengeri ütközetekben elért győzelmekkel a maradékot pedig a legiokra bízta. Tehát a korábbi feltevések ebben a tekintetben helytállóak, csupán abba tévednek, hogy maga a tengerészet ennek ellenére mégis fejlett és ütőképes volt, csupán más módon, mint azt a hellenisztikus szellemben nevelkedett kortársak elvárták volna.

Bibliográfia

- Casson, L.: Ships and Seafaring in Ancient Times. 1994. Austin
- Casson, L.: Ships and Seamanship in the Ancient World. 1995. Baltimore
- Casson, L.: The Ancient Mariners. 1991. Princeton
- Fields, N.: Ancient Greek Warship: 500-322 BC. 2007. Oxford
- Grainger, J.: Hellenistic and Roman Naval Wars 336BC – 31BC. 2011. Barnsley
- Morrison, J. S.: Greek and Roman Oared Warships 399-30BC. 1997. Oxford
- Morrison, J. S. - Coates, J. F. - Rankov, N. B.: The Athenian Trireme: The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship. 2000. Cambridge
- Marsden, E. W.: Greek and Roman artillery. 1971. Oxford
- Maróti E.: Az itáliai mezőgazdasági árutertermelés kibontakozása: A pun háborúk kora. 1981. Budapest
- Murray, W. M.: The Age of Titans. 2012. Oxford
- Pitassi, M.: Roman Warships. 2011. Suffolk
- Pitassi, M.: The Navies of Rome. 2009. Woodbridge
- Pitassi, M.: The Roman Navy. 2012. Barnsley
- Rodgers. W. L.: Greek and Roman Naval Warfare: A Study of Strategy, Tactics, and Ship Design from Salamis (480 B.C.) to Actium (31 B.C.). 1964. Annapolis
- Steinby, C.: The Roman Republican Navy from the Sixth Century to 167. B. C. (Commentationes Humanarum Litterarum). 2007. Helsinki
- Tarn, W. W.: Hellenistic Military and Naval Developments. 1930. Cambridge
- Thiel, J. H.: A History of Roman sea-power before the Second Punic War. 1954. Amsterdam
- Thiel, J. H.: Studies of the history of Roman sea-power in republican times. 1946. Amsterdam
- Wallinga, H. T.: The Boarding-bridge of the Romans. 1956. Groningen: Wolters
- Wood. A.: Warships of the Ancient World: 3000-500 BC. 2013. Oxford