

Grécke loďstvo a jeho vývoj v archaickom a na počiatku klasického obdobia



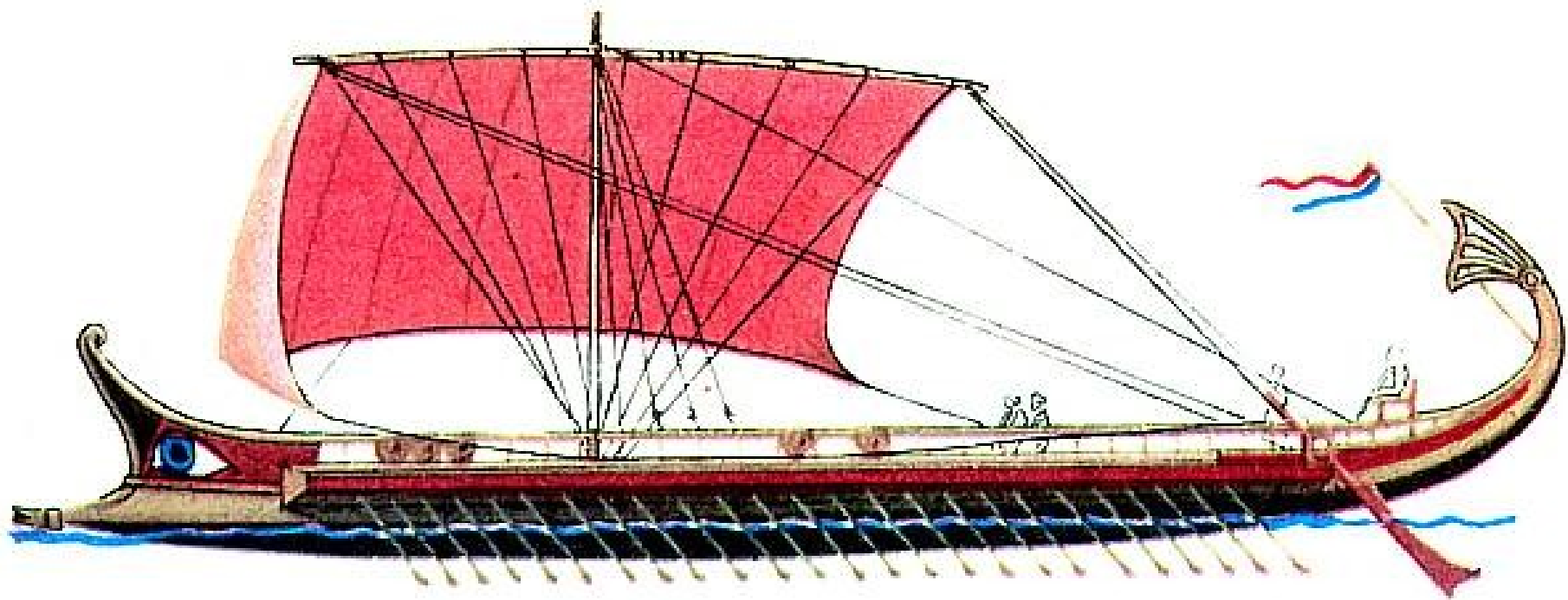
Počiatky

- Počiatkom archaického obdobia – existencia viacerých, početne menších flotíl lokálneho charakteru
- Hlavné typy lodí v tomto období – tzv. 20, 30 a 50-veslice (*pentekontoroi*)
- Ich zameranie - hlavne pirátstvo – vďaka menšej veľkosti a väčšej rýchlosti sa používajú najmä pri koristnícko-lúpežných prepadoch.
- Vlastníctvo – **spočiatku súkromné** – v čase vojny všetky lode oficiálne podliehali pod jednotné velenie hlavných predstaviteľov jednotlivých obcí – počas mieru však bolo ich pôsobenie od nich nezávislé a riadili sa výlučne príkazmi svojho vlastníka – toho, na koho osobné náklady boli vybudované - často sú preto využívané na pirátstvo a lúpežné výpravy s cieľom osobného obohatenia sa ich vlastníkov a posádok.
- Zloženie posádok – zväčša dobrovoľníci, hľadajúci osobný prospech
- Výzbroj si zabezpečoval buď každý na vlastné náklady, alebo ich zabezpečil vlastník lode
-

Organizácia a vplyv štátu na budovanie a organizáciu loďstva v archaickom období

• 1.)Athény

- na úrovni teritoriálnej správy – existencia tzv. naukrárii (*naukrariai*) – územno-správne celky - v čele stáli tzv. *naukraroi* (kapitáni lodí) - ich úlohou bolo každoročne určiť spomedzi najbohatších občanov danej naukrárie tých, ktorí mali z vlastných prostriedkov financovať výstavbu určitého počtu lodí – 1 občan = 1 loď.
- Velenie flotily – na „celoštátnej“ úrovni - *polemarchos* (*de iure*) – *de facto* - jednotliví kapitáni (t.j. vlastníci lodí) vďaka financovaniu ich výstavby a celoročnej starostlivosti - zisk viacerých výhod najmä politického charakteru (napr. zastávanie vysokých štátnych úradov...) – **obec sa na financovaní výstavby lodi prakticky vôbec nepodieľa.**
- Starosť o posádky – každá naukrária zvlášť – výber mali na starosti kapitáni.
- Ostatné obce (napr. Samos, Korint, Eretria, Kerkýra, Chalkis...) – rovnaký spôsob financovania výstavby a organizácie, **založený na súkromnom vlastníctve lodí.**
- Negatíva :
 - 1.)neangažovanie sa štátu na financovaní výstavby – nemá priamu kontrolu nad ich užívaním - lode sú preto častokrát svojimi vlastníkmi využívané na ich osobné „avantúry“ s cieľom obohatiť sa.
 - 2.) flotily jednotlivých námorných obcí sú v dôsledku náročnosti a spôsobe ich financovania a materiálneho zabezpečenia malé (napr. Athény 50, Alalia 60, Samos 100...)



Triery – revolúcia v námorníctve

- Rozmery – c dĺžka - 35m; šírka - 6m; výška - 3m.
- Posádka – do 200 mužov – z toho 170 veslárov + ostatné zložky (10 hoplitov + 4 lukostrelci + dôstojníci a veliace zbory)
- Charakteristické vlastnosti – rýchlosť a mobilita – denne až 240km.
- Vznik a pôvod :
- cca pol. 6 st. – Fenícia, Egypt – odtiaľ prostredníctvom Peržanov do gréckych *poleis* na pobreží M. Ázie a v Egeide - vznik prvých námorných „veľmocí“ – Chios, Lesbos, Samos, Efezos, Miletos... – dokopy cca 350 trier .
- Ich budovanie v jednotlivých M.A. obciach bolo priamo financované Peržanmi – grécke obce poskytovali hlavne posádky a starali sa o ich výcvik a zásobovanie – všetky boli integrálnou súčasťou perzskej flotily.
- Pevninské Grécko - len ojedinele - kvôli veľkej finančnej náročnosti na ich výstavbu a celkovú údržbu – mohlo si ich dovoliť len zopár najmajetnejších jedincov (pre nich mali hlavne reprezentatívnu úlohu) – väčšina preto pokračovala v budovaní a využívaní 50-veslíc.

- Koncom 6st. – zmena - 3 faktory:
- 1.) snaha prispôbiť sa a držať krok s prednými námornými obcami v M. Ázii.
- 2.) reakcia na narastajúci vplyv a tlak Perzskej ríše (vytváranie mocenských pozícií v Egeide a preberanie kontroly nad tamojším obchodom a obchodnými cestami).
- 3.) konkurencia a vzájomná rivalita medzi niektorými obcami (napr. Athény – Aigína)

- Mení sa charakter financovania výstavby – **namiesto súkromných zdrojov bohatých vlastníkov sa začínajú využívať financie z verejných prostriedkov** – budovanie námornej flotily sa pre mnohé obce stáva hlavným programom a prioritou č.1. – z dovtedy čisto súkromného, sa stáva verejný, štátom priamo podporovaný a financovaný podnik.
- medzi prvé obce disponujúce „väčším“ počtom trier patria napr. Korint, Athény, Aigína, Eritreia, Kerkýra...)
- Podmienky – okrem zabezpečenia potrebného množstva financií bolo nutné tiež zabezpečiť potrebný počet mužov do posádok – 1 triera = cca 200 mužov - veľký problém najmä pre menšie obce.
- Vo väčších *poleis* - vytvorenie špeciálnych fondov na financovanie + viacerých nových centrálnych úradov, dohliadajúcich jednak na výstavbu a technické zabezpečenie lodí resp. na zabezpečenie potrebného počtu mužov do ich posádok.





ΟΛΥΜΠΙΑΣ

• Postup pri financovaní výstavby námornej flotily na príklade Athén

• 90 roky 5 st. – zisk prvých trier – kúpou od Korintu za verejné prostriedky – slúžili jako vzor při budovaní vlastnej flotily.

• 483 – začiatok tzv. námorného programu – Themistoklés

• Dôvod – vojna s Aigínou (ostrov neďaleko Attiky, tradičný konkurent a nepriateľ Athén)

• Postup – 100 najbohatším z občanov boli z verejných prostriedkov (výnosy z laurijských strieborných dolov) poskytnuté financie na vybudovanie lodí – každý jednu

• Financie na výstavbu síce poskytol štát, ale starosť o ich údržbu mali spočiatku na starosti práve oni

• Postupne sa námorný program stal v Athénach hlavnou prioritou - poskytnutie financii na výstavbu flotily, a taktiež jej materiálne zabezpečenie a organizácia spadali priamo pod dohľad výkonného orgánu v obci – rade 500 (*bulé*).

• Popri financovaní výstavby bolo pre obec najväčším problémom zabezpečenie dostatočného počtu mužov do lodných posádok - s narastajúcim počtom lodí (v roku 480 cca 200) preto museli okrem vlastných občanov do posádok povolávať aj cudzincov (*metoikov*), otrokov, po prípade najímať žoldnierov.

• Starosť o loď a jej vybavenie

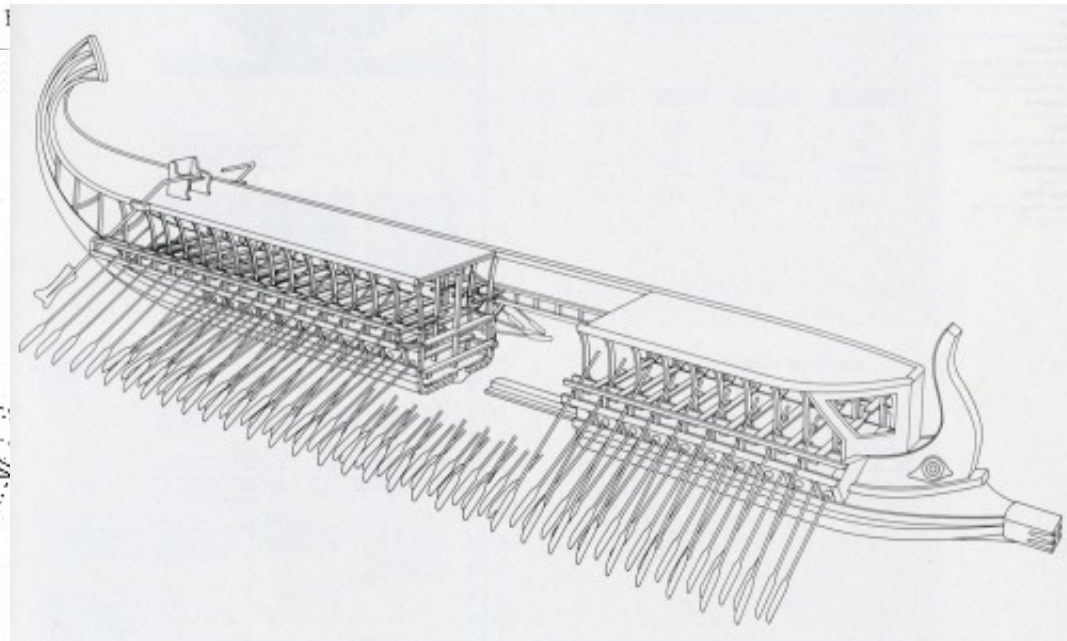
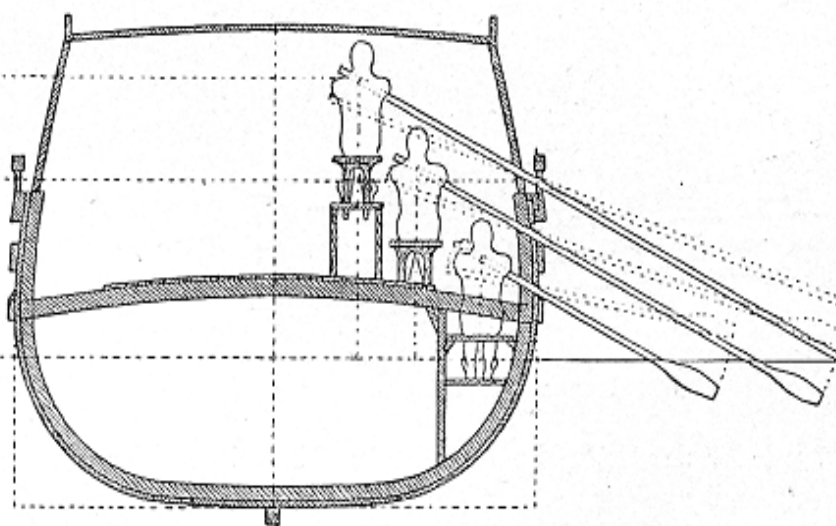
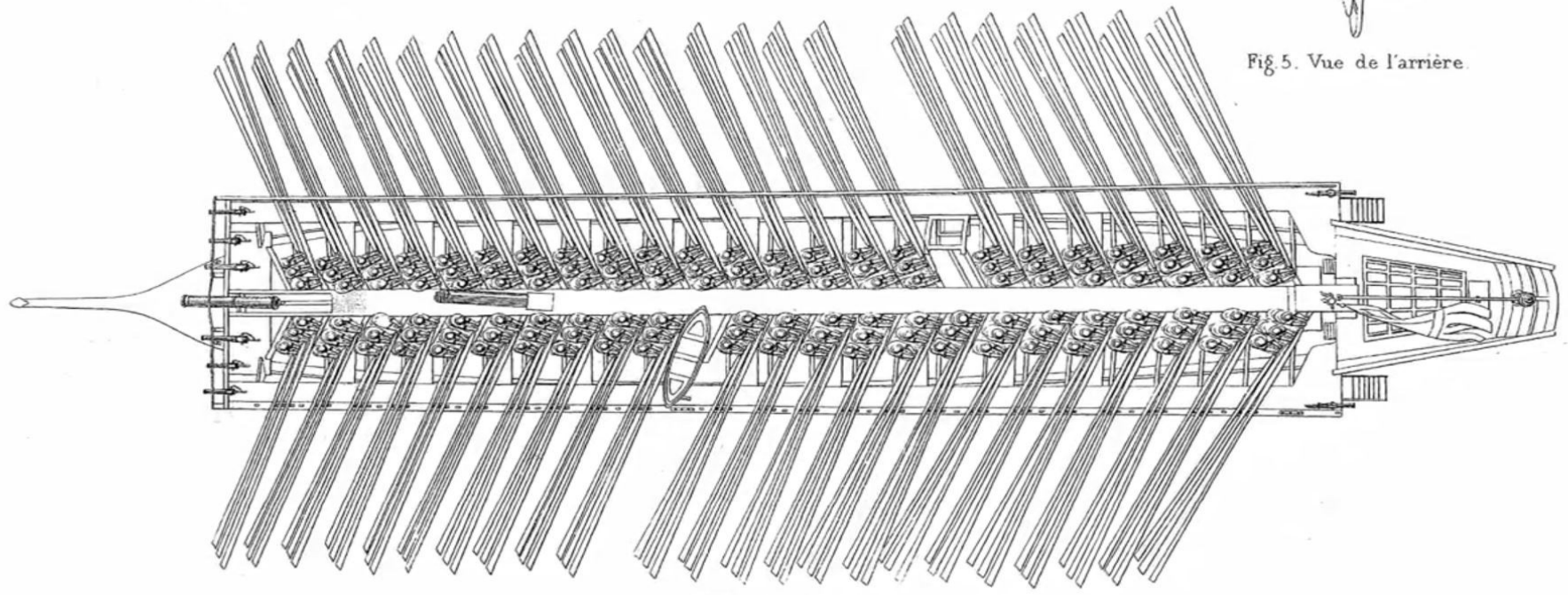
- súčasť tzv. **liturgie** (*leitourgia*) – „čestná“ služba v záujme (prospechu) celej obce – vnímaná skor ako bremeno, než čestná služba.
- Velenie mal v rukách tzv. *trierarchos* – kapitán, ktorý bol štátom poverený vykonať túto službu a na vlastné náklady po dobu jedného roka hradiť všetky výdavky spojené s chodom a údržbou lode (cca 5 000 drachiem) – tzv. **trierarchia**.
- V Athénach ju bolo schopných vykonať c 2-3% najbohatších z občanov (cca 800) – aj tí si však často museli potrebné finančné prostriedky požičať, resp. dať do zálohy časť svojho majetku aby ju boli schopní vykonať
- V snahe o odľahčenie z finančných nárokov, sa na jej plnení mohlo podieľať viacero občanov (najčastejšie 2-3) súčasne a to:
 - 1.)každý z nich iba určité časové obdobie.
 - 2.)každý určitým podielom podľa svojich finančných možností – odstupňovanie právomocí.
- Trierarchoi vyberali a menovali do funkcie stratégovia spomedzi 400 najbohatších občanov - možnosť vyhnúť sa tejto povinnosti ak vybraný našiel za seba náhradu (majetnejšieho občana, ako bol on sám)
- Posádky sice najímal trierarchos, boli však platené z verejných prostriedkov.
- Charakteristickou bola tiež vzájomná súťaživosť medzi trierarchoi – snaha vystrojiť svoju loď čo možno najluxusnejšie a najat' čo možno najkúsenejších spomedzi námorníkov.

• Zloženie posádok a mocenská hierarchia

- 1.) *trierarchos* – skor formálny titul, než vojenská funkcia - starosť hlavne o plat a zásobovanie posádky - často ani nebol na lodi osobne prítomný a svoju moc delegoval na niektorého z členov posádky.
- 2.) *epibatai* – vojaci-dobrovoľníci z radov občanov, slúžiaci ako ochrana lode – spravidla 10 hoplitov + 4 lukostrelci (*toxotai*).
- patrili k tzv. working-class hoplites – služba vo flotile nebola považovaná za vojenskú službu v pravom slova zmysle - neplatila pre ňu povinnosť všeobecnej mobilizácie.
- ako jediní sa mohli spoločne s kapitánom účastniť vojenských porád a politických rokovaní.
- 3.) *hyperesia* – lodná posádka – v čele stál **kybernetes** – kormidelník-navigátor - najskúsenejší člen posádky – v čase kapitánovej neprítomnosti *de facto* velil lodi.
- ostatní členovia posádky - *proirates* – pozorovateľ, *keleustes* – veliteľ veslárov, *naupegos* – lodiar - mal na starosti opravy poškodených častí lode, *pentekontarchos* – účtovník – staral sa o vyplácanie mzdy a zásobovanie posádky + cca 10 ďalších pomocníkov
- 4.) veslári – 170 mužov rozdelených vzostupne do 3 radov po oboch stranách lode.
- vrchný rad – *thranitai* – 62 – najskúsenejší a socialne najvyššie postavení (ath. občania)
- stredný rad – *zygioi* – 54 – hlavne cudzinci a menej skúsení občania
- spodný rad – *thalamoi* – 54 – najnižšie sociálne postavenie zo všetkých – hlavne otroci resp. cudzinci s najmenšími skúsenosťami.
- veslovanie bolo čisto záležitosťou najnižšie postavených sociálnych vrstiev – majetní boli z tejto služby vyňatí i v prípade akútneho ohrozenia.

Fig 5. Vue de l'avant.

Fig 5. Vue de l'arrière.



- I napriek značnému záujmu o službu vo flotile tvorili athénski občania iba menšinu zo všetkých veslárov – najviac bolo žoldnierov-profesionálov, najímaných hlavne z radov občanov spojeneckých *poleis a metoikov* - cudzincov žijúcich v Athénach.
- Otroci – odhadom medzi $1/5$ – $2/3$ všetkých veslárov – boli verbovaní len v prípade akútneho ohrozenia resp. nedostatku ostatných skupín.
- Veľký doraz bol kladený na výcvik posádok – bol povinný i pre najskúsenejších spomedzi veslárov – kvoli jednotnej súhre všetkých (pretože personálne zloženie posádok sa často menilo).

• Námorné výpravy

Organizuje ich obec – všeobecnú mobilizáciu má na starosti jeden zo stratégov – problematickejšia, ako v prípade mobilizovania pešieho vojska – potreba presnej evidencie nielen členov posádky, ale i kompletne zabezpečenie celej logistiky.

- Výpravy - iba počas c 5-6 mesiacov (marec/apríl-august/september)
- V čele flotily – *nauarchos* (admirál) – podliehajú mu všetci trierarchovia, väčšinou sa volí spomedzi uradujúcich stratégov.

• Zásobovanie

- doraz naň sa kladie hlavne v prípade organizovania väčších výprav (1 triera = zásoby iba na c 2-3 dni) - flotilu preto okrem nich tvorí i množstvo zásobovacích lodí, nesúcich všetok potrebný materiál.
- Menšie výpravy – zásobovacie lode len zriedka – flotila sa tak musí plaviť od ostrova k ostrovu a posádky sú často nútené si svojpomocne zaobstarať všetky potrebné zásoby – hrozba nepriateľského útoku, keďže lode ostávajú takmer nechránené.

• Preprava pešieho vojska

- existencia špeciálnych typov upravených lodí - tzv. *stratitides*, *hoplitagogoí* – schopné prepraviť až 100 mužov.
- V prípade ich nedostatku ich funkciu preberajú triery – na úkor ich mobility, stability a bojaschopnosti - 1 triera – okrem posádky max. 30 mužov