

УДК 355.49 "1337/1453": 94(44+410)

Михайло Куцин

ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКІ СИЛИ У СТОЛІТНІЙ ВІЙНІ (1337–1453)

У статті проаналізовано сучасну історіографію щодо проблеми стану, технічного забезпечення та тактики військово-морських сил у Столітній війні.

Ключові слова: Столітня війна, Англія, Франція, військово-морські сили, артилерія.

Дослідження еволюції військово-морських вмінь та навичок людства, а також основних морських битв, має давні традиції і складає особливу галузь в історії військового мистецтва. Певну роль відіграв військово-морський флот і у Столітній війні (1337–1453 рр.) – тривалому військово-політичному конфлікті між Англією та Францією, який у той чи інший спосіб втягнули більшість країн Західної Європи. Історіографічний доробок сучасних російських та зарубіжних дослідників, а також сучасну джерельну базу Столітньої війни проаналізовано у попередніх статтях автора [1].

Історіографія військово-морської справи часів Столітньої війни має певні традиції. Однак, серед праць, присвячених в цілому історії військово-морського флоту [2], у яких лише епізодично йдеться про Столітню війну, слід, насамперед, виділити монографію німецького військово-морського офіцера та історика початку ХХ ст. Альфреда Штенцеля [3], неодноразово перевидану. У II томі своєї праці він докладно описав битву при Слейсі (1340 р.) та в загальних рисах охарактеризував стан військово-морської справи часів Столітньої війни. Цими даними історики послуговуються й сьогодні. У французькій історіографії досліджувану тематику репрезентує відома праця військового історика Шарля де ля Ронсьєра "Історія французького військово-морського флоту: Столітня війна" [4–5]. Автор детально описав хід морського протистояння у Столітній війні, зокрема, подав повний список усіх французьких кораблів (202 одиниці за його підрахунками), учасників битви при Слейсі.

З-поміж праць англійських істориків, насамперед, заслуговує на увагу збірник статей (за редакцією Джона Хаттендорфа та Річарда Унгера) "Війна на морі в середні віки та добу Ренесансу (1000–1650)". Зокрема, стаття Т. Раніана присвячена аналізу стану військово-морських сил і морських технологій часів Столітньої війни [6, с. 62–81]. У іншій колективній монографії "Зброя, армії та фортифікації часів Столітньої війни" (за редакцією А. Керрі та М. Хаджеса) [7] Столітня війна охоплена у всіх її аспектах, зокрема тут аналізується битва при Слейсі (1340 р.). З-поміж маси подібних праць вона вирізняється, насамперед тим, що її автори, як самі зазначають у передмові, задля "більш істинного уявлення" про реалії середньовічної війни, використовують "менш очевидні" факти [7, с. 4–5], як-от адміністративні та господарські записи і дані археологічних досліджень. У цілому ж детальний аналіз артефактів – озброєння та фортифікації – приводить авторів до реальних оцінок стану військово-морських сил Англійського королівства у XIV–XV ст.

М. Беннет та Дж. Бредбері також детально розглянули у своєму дослідженні стан військово-морських сил сторін конфлікту. Вони, зокрема, зазначають, що "історія трансформації бойових підходів до морської війни найкраще простежується на прикладі англо-французького протистояння XIII–XIV ст." [8, с. 250–263]. Дж. Шерборн одну із статей присвятив аналізу морської битви при Ля-Рошелі (1372 р.) [9, с. 34–47]. Д. Ніколле, при аналізі стані збройних сил Франції у Столітній війні, принагідно охарактеризував її військово-морський флот [10, с. 57–59].

Джерельну базу дослідження, насамперед, становить видання "Хроніки та документи часів Столітньої війни" (Санкт-Петербург, 2005) [11], до якого увійшли західноєвропейські хроніки та документи, що проливають світло на підготовчий етап Столітньої війни і її найбільш ранню стадію (до 1340 р.). З-поміж них відомі "Правдиві хроніки" Жана Ле-Беля (повний їх текст охоплює період 1326–1361 рр.), а також витяги з "Фландрської хроніки", "Короткої хроніки Бодуена Авенського" (1302–1340 рр.), "Анонімною Бернської хроніки", листування англійського короля Едуарда III та тексти окремих союзних договорів (1332–1340 рр.), "Звіт про вторгнення Едуарда III до Франції", складений Галлуа де Ла-Бомом, командиром загону арбалетників (20 вересня – 17 жовтня 1339 р.), союзний договір Едуарда III з міськими громадами Фландрії (23 березня 1340 р.) тощо.

Доволі інформативними є й "Хроніки" найвидатнішого французького хроніста Столітньої війни – Жана Фруассара (1337–1405) [12], що справедливо вважаються одним з найважливіших і найбільш цікавих джерел з історії Столітньої війни. Хоча він писав тридцятьма-сорока роками пізніше подій, які описував. Цінність свідчень Ж. Фруассара, як хроніста, полягає у тому, що маючи доступ до королівського двору і користуючись заступництвом і покровительством своїх знатних замовників, він багато мандрував Британськими островами і різними регіонами континентальної

Західної Європи і збирав матеріали про війну, що тривала між Англією і Францією, а також їх союзниками.

Хоча у XIV ст. результат війни все ще визначався на березі, в сухопутних баталіях, усе ж відбувалися важливі зміни в галузі кораблебудування. Необхідність перевозити значні маси вантажів стала причиною появи великих вітрильників. До кінця XIV – початку XV ст. великі торгові кораблі почали будувати з трьома (і навіть чотирма) щоглами з прямим вітрильним оснащенням. Військові кораблі мали здебільшого вітрила "латинського" типу [13, с. 44].

Судячи з графічних зображень, у XIV ст. у Північній Європі найбільш розповсюдженим типом корабля був ганзейський когг [10, с. 57]. Це було високортне, однощоглове палубне судно вантажоспроможністю до 200 тонн. Кораблі цього типу досягали 30 м завдовжки та 7,5 м завширшки. Про їх масовість свідчать археологічні знахідки фрагментів суден такого типу, що були виявлені у прибережних водах від Нідерландів до Скандинавії та Польщі. Оригінальний когг, що майже повністю зберігся, випадково знайдено в гирлі р. Везер біля м. Бремен у 1962 р. Корабель був побудований у 1380 р., мав довжину 23,4 м і був завширшки 7 м (вантажоспроможність 120 тонн) [14, с. 74]. Когг був зручний для війни тим, що за його високими бортами зручно ховалися й вели прицільний обстріл лучники та арбалетники, котрі здебільшого розташовувалися на кормі та на носі корабля [10, с. 58].

Англійські кораблі типу roundship ("кругле судно") також мали високо підняті ніс і корму, але їх борти були значно вищими, ніж у когга. Це були малі торгові судна з прямим рейковим вітрилом, декількома парами весел і постійно підвищеним кермом. Вони служили, головним чином, для нетривалого прибережного плавання в районі Британських островів і на річкових шляхах [13, с. 47].

На мініатюрах XV ст. при зображенні битви при Слейсі в основному представлено інший тип корабля – неф. Це було більше за розмірами судно, заокруглених форм, вантажоспроможність якого перевищувала 200 тонн. Укріплені підвищення на носі та кормі корабля, а також площадка на верхівці щогли ("вороняче гніздо") призначались для розміщення стрільців. Для перевезення вантажів та військового спорядження використовувались кораблі менших розмірів – вантажні кнори. Це однощоглове палубне судно завдовжки 20 м та завширшки 4,5 м [14, с. 75].

Визнаним центром французького кораблебудування була верф Кло де Кале в Руані. У цьому місті також знаходився "Галерний двір" (фактично морський арсенал), на якому зберігався запас шоломів, комплектуючих до обладунків (панцирів, гамбезонів), щитів та бацинетів, арбалетів, луків та комплектів стріл до них, а також списів [10, с. 58]. З часів Карла V (1364–1380) тут запроваджувалась посада "доглядача галерного двору, обладунків та артилерії для морських справ" [15, с. 156-157].

Англійський флот комплектувався частково з реквізованих королівським наказом на потреби війни транспортних кораблів, частково в рахунок виконання повинностей портовими містами ("П'ять портів" – союз 5-ти портових міст на узбережжі Ла-Маншу – Дувр, Гастінгс, Хайт, Ромні і Сандвіч), і частково з "кораблів короля". Частина цих кораблів була галерами "північного типу" (на відміну від французьких кораблів середземноморського типу) на 80–100 веслах. У XIV ст. цей флот базувався в Тауері та Реткліффі поблизу Лондонського мосту, а з початку XV ст. головну морську базу з доком і арсенальним складом перенесли в Саутгемптон [6, с. 233–234].

Наприкінці 30-х років XIV ст. було лише 11 "кораблів короля" (в Лондонському Тауері), Т.Раніан за 1337–1360 рр. нараховує лише 31 суто королівський (з майже 1300 різних кораблів, згадуваних у джерелах). Вони часто використовувалися для патрулювання і ескорту. У останні роки правління Едуарда III "королівських" кораблів було близько 40. Але потім їх кількість різко зменшується – з 13-ти у 1374 р. до 5-ти у 1379 р. Чотири останніх до 1380 р. також були продані [6, с. 234].

Як зазначав Д. Ніколлє, "у XIV ст. море було тим місцем баталій, де загальноприйнятих правил ведення війни дотримувалися вкрай рідко". Найбільша військова активність спостерігалася в акваторії Ла-Маншу та Біскайської затоки. Звичним явищем тут були каперські та піратські напади військових кораблів на торгові судна. З початком Столітньої війни мали місце дрібні морські сутички англійських та французьких каперів та торговців [10, с. 57].

У грудні 1336 р. французький король Філіп VI (1328–1350) уклав союзний договір з королем Леону і Кастилії Альфонсо XI (1312–1350), що давало йому змогу розраховувати на допомогу кастильського флоту [16, с. 110]. У 1338 р. Філіп VI застосував чималий флот, що складався з найнятих у Генуї галер та кастильських кораблів, і здійснив низку спустошливих рейдів до південноанглійських портів, частково зруйнувавши такі міста, як Портсмут, Саутгемптон і Гастінгс, з висадкою на о. Уайт. Ці вилазки фактично припинили постачання англійських військ через Ла-Манш. Дійшло навіть до того, що були захоплені й 2 особистих королівських кораблі – "Едуард" і "Крістофер". У 1339 р. Філіп VI наважився на широкомасштабну вилазку до Англії, однак шторм став на заваді, розкидавши флот французів [5, с. 103]. Не останню роль тут відіграли причини суто

соціально-економічного характеру. Коли генуезький адмірал Айтон Дорія був пійманий на фінансових махінаціях стосовно недоплати морякам, частина залог генуезьких кораблів збунтувалася і відбула додому (близько 2/3 усіх французьких кораблів). Коли у 1339 р. союзників покинули й інші італійські кораблі, у французів залишилося всього 22 королівські бойові галери. На початку 1340 р. 18 з них були знищені англійцями під час рейду на Булонь (зимову стоянку французького флоту) [8, с. 257].

Позбавлені "еліти" свого флоту, французи перейшли до оборони і блокади фламандського берега, до якого англійська експедиційна ескадра планувала безпечно пристати, оскільки Фландрія була традиційним союзником англійців. Завдання протидії англійцям на морі покладалось на так звану "Велику морську армію" (понад 200 каперських та торгових кораблів, переважно когтів). Задля утримання цієї флотилії навіть були підвищені податки в Нормандії [17, с. 172–173].

Англія ґрунтовно готувалася до війни. Едуард III уклав союзний договір з Фландрією. Одним з пунктів зазначалося, що Англія буде "невідкладно посилати необхідну кількість кораблів з латниками щоразу, коли це буде потрібно, доти, доки не буде завершена теперішня війна". Далі в тексті документу йшлося про те, що залоги таких кораблів мають комплектуватися на одну третину з англійців і на дві третини з мешканців Брабанту та Фландрії. Тут вказано й кінцеву мету Англійської корони – "не шкодуючи коштів на видатки і витрати", досягти "панування нашого флоту на морі" [11, с. 303–305]. На особливому значенні для Едуарда III саме морської перемоги наголошувала й російська дослідниця Н. Басовська. Вона вважає, що саме ударом з моря і ліквідацією французького флоту можна було досягти домінування на Ла-Манші і успішної війни на континенті, "у іншому випадку в тилу в англійців знаходилася б небезпечна сила, здатна перервати підвезення підкріплень, спорядження, грошей" [18, с. 39–40]. Сам Едуард III в листі до англійського парламенту від 30 листопада 1340 р. також пояснював причину необхідності упереджувального нападу на французьку ескадру тим, що "велика біда могла статися, якщо ця армада напала б на Англію, а також яку підтримку отримали б наші вороги шотландці, якби така допомога прийшла до них". Далі він особливо наголошує на тому, що був готовий напасти на цю ескадру "в будь-якому місці, де б її не зустрів" [11, с. 322–323].

Всього напередодні морського походу до Франції було зібрано близько 160 кораблів різного класу, переважно приватних. Такі кораблі та їх команди призивалися на службу особливою королівською прокламацією. Декілька кораблів король спорядив за власний кошт, а решту – "П'ять портових міст", що традиційно мали виставити значні морські сили (близько 60-ти кораблів), які ними були частково найняті, частково закуплені. Все мореплавство в англійських гаванях було призупинене і всі кораблі понад 100 тонн були призвані на королівську службу. Однак Едуард III відразу ж зіткнувся з фактами саботажу і дезертирства багатьох капітанів, котрим набридли щорічні реквізиції їхніх кораблів [19, с. 266–267]. З 1339 р. Едуард III почав озброювати цей флот, а 22 червня 1340 р. англійська ескадра, очолена особисто Едуардом III, вирушила до Фландрії [3, с. 454].

Через обміління порту Даме Слейс (анг. – Sluys; голл. – Sluis; фран. – d'Ecluse) став основною гаванню міста Брюгге, що у XIV ст. було одним з центрів світової торгівлі. Через цей глибоководний тоді порт проходив весь товарообіг з Англією, тому Едуард III був зацікавлений в його здобутті. 22 червня 1340 р. він вийшов в море, а біля берегів Фландрії до нього приєдналася ще північна ескадра під командуванням адмірала Роберта Марлея, так що загальна сила флоту досягла 260 кораблів [21, с. 479–480]. Щоправда значна частина з них була транспортними допоміжними засобами.

Оскільки Фландрія перебувала в союзі з Англією, Едуард III отримував від фламандців детальні відомості [21, с. 481].

Французький флот поділявся на три ескадри: під командуванням адмірала Г. Кір'є, скарбника Н. Бегюше і генуезця Егідіо Боканегро (на прізвисько "Барбавера"). Кір'є був здібним адміністратором, але до свого призначення на адміральську посаду досвіду ведення морської війни не мав. Лише генуезець Барбавера, командувач галерним флотом, був професійним військовим моряком. Саме він наполягав дати бій у відкритому морі, але не був почутий [11, с. 150]. Весь флот стягнули в гирло ріки Евейн (західна притока Шельди), з метою дати бій у вузькому фарватері, "на якорях", і тут вишикували його в чотири лінії, при цьому в першій лінії стояли найбільші кораблі, зчеплені між собою ланцюгами. В тилу розташувалися також у чотири лінії галери Барбавери зі стрілками (генуезькими арбалетниками) на бортах. За даними А. Штенцеля, на кожній галері перебувало по 210 осіб екіпажу, 25 арбалетників і 80 веслувальників [3, с. 457–458].

Диспозиція французького флоту була здійснена відповідно до звичної середньовічної морської тактики боротьби в обороні. Очевидно, французи вирішили будь-що перекрити шлях англійській ескадрі. За таких обставин лише наступ англійців міг врятувати ситуацію, адже у разі відступу у

відкрите море французи могли поодиноці перебити англійські кораблі. Відступ також суттєво би похитнув військовий престиж Едуарда III.

Сама битва при Слейсі почалася 24 червня 1340 р. Французьку стратегію визначали адмірالی Гюго К'єре і Ніколя Бегюше. Вони не очікували баталії, а сподівалися до останнього, що англійці уникнуть прямого зіткнення і висадять за першої слушної нагоди своє військо на сушу. Тому французи повністю блокували гирло ріки, розтягнувши поєднані ланцюгами кораблі на 5 км. Очевидно, що окремі досвідчені капітани також заперечували проти цього, адже такий зімкнений стрій був вразливим, бо позбавляв кораблі маневровості [16, с. 116]. "На боці англійців і вітер і Сонце і приплив", – зазначає "Коротка хроніка Бодуена Авенського" [11, с. 150].

Ж. Фруассар повідомляє, що "кораблі з надбудовами, щільно зімкнені між собою, нагадували замки" [12, с. 243]. Історики досі не дійшли згоди стосовно того, що змусило французів обрати таку недолугу тактику побудови кораблів перед боєм, адже такий стрій у вузькому гирлі був практично приречений. Після першої ж атаки англійців передовою лінією великих кораблів, французькі "кораблі зрештою розкували, але здійнявся хаос", – продовжує далі Ж. Фруассар [12, 244].

У першій з трьох ліній у англійців знаходилися наймасивніші коggi, такі, як флагман Едуарда III "Томас". Домінуюча висота бортів першої лінії відіграла вирішальну роль, оскільки у англійців було вдосталь важкоозброєних воїнів та лучників сухопутного десанту [5, с. 120]. Саме при Слейсі англійські лучники відіграли вирішальну роль у здобутті перемоги, про що дослідники часто забувають під враженням від битв при Кресі (1346 р.) та Пуатьє (1356 р.).

А. Штенцель налічує у французів 400 кораблів (покликаючись на "Коротку хроніку Бодуена Авенського" [11, с. 149] та анонімну хроніку Ms.4960, що зберігається в Паризькій Національній бібліотеці [11, с. 161]), однак слушно зазначає, що власне бойовими кораблями були лише близько 200, та понад 19 тис. осіб корабельної залоги (з-поміж яких лише 650 професійних солдат, менше 500 арбалетників і близько 150 латників). Завдяки союзникам (фламандці та іспанці) на день битви у них було 213 кораблів [3, с. 459]. В одному з листів Едуарда III до його сина Едуарда Чорного Принца від 28 червня 1340 р. сам король повідомляє, що "у наших ворогів було до 190 нефів, галер і великих барж; усі вони були захоплені, окрім 24 кораблів" [11, с. 321].

Французький морський десант складала переважно генуезькі арбалетники, котрі не могли забезпечити такої швидкострільності, як англійські лучники. Жан Ле-Бель повідомляє про "нормандців, бретонців, гасконців та генуезців" у лавах французів [11, с. 104]. Втративши значну кількість залоги своїх кораблів, французи, як останній засіб, почали організовувати метання каміння зі своїх кораблів, але для цього також були потрібні чималі людські ресурси, яких у французів просто не залишилося [3, с. 460].

Сама битва, що перетворилася на низку локальних обстрілів "борт у борт" і абордажів із застосуванням важкої піхоти, тривала, як зазначає Жан Ле-Бель у "Правдивих хроніках", приблизно з 13-ї години й до темряви [11, с. 103]. Едуард III особисто брав у ній участь і був легко поранений в бедро [11, с. 150]. Хоча окремі кораблі ще билися на світанку. У той час, як англійці добивали французький флот на воді, на березі загони їхніх союзників – фламандців топили французькі човни і вбивали кожного француза, котрий намагався вибратися на берег [11, с. 104]. Сам Едуард III у вже згаданому листі від 28 червня 1340 р. до сина говорить лише про те, що "фламандці виявили велику рішучість, беручи участь у битві від початку до кінця" [11, с. 322].

Англійці влаштували справжню різанину на кораблях, взятих на абордаж. За різними підрахунками від 18-ти до 20-ти тис. французьких солдатів і матросів загинули у битві. Сам Едуард III у згаданому листі до сина говорить про 35 тис. латників і інших воїнів у французів, з яких лише 5 тис. вдалося врятуватися [11, с. 321]. Таку ж кількість вбитих французів (близько 30 тис.) наводить і Жан Ле-Бель [11, с. 104]. Хоча, звичайно, що ці цифри "очима переможця" та його офіційного хроніста перебільшені. Так, А. Штенцель також вважає цифру у 30 тис. загиблих французів значно перебільшеною [3, с. 460].

Загинули обидва французьких адмірали, причому Гюго К'єре спочатку потрапив у полон, а згодом був повішений на щоглі флагманського вітрильника "Томас" за наказом Едуарда III, коли той дізнався про його керівну участь у нападах та пограбуванні англійських портів. Лише Барбавера скористався здатністю галер вільно і швидко ходити на веслах і під час відпливу легко втік зі своїми 4 галерами мілководдям у відкрите море. Там він захопив і пограбував 2 англійських кораблі, вантажені коштовностями, на яких перебувало "багато знатних принців і багатих англійських сеньйорів" [11, с. 161–162].

Жорстокість англійців легко пояснюється. По-перше, це була помста за спустошення англійського узбережжя упродовж двох попередніх років, коли французький флот домінував у Ла-Манші. По-друге – на морі не надавали особливого значення кодексу лицарської честі. Французи також не жаліли навіть жінок [11, 207].

У англійців не загинув жоден більш-менш значний бойовий корабель (окрім декількох допоміжних транспортів), хоча втрати живою силою сягали за різними даними від 500–600 (англійські джерела [19, с. 131]) до 10 тис. осіб, як про це повідомляється у "Анонімній Бернській хроніці": "у англійців загинуло 10 тис. воїнів, та ще 200 дам, котрих король віз до Гента, щоби вони прислуговували його дружині королеві" [11, с. 207]. Про те, що англійський флот також зазнав відчутних ушкоджень, свідчить той факт, що кораблі після битви ще декілька днів стояли на якорі (очевидно для ремонту). Сильно постраждав й флагманський вітрильник "Томас". Особливою гордістю Едуарда III було повернення великого нефа "Крістофер" та низки інших значних кораблів, захоплених колись французами [11, с. 322].

При Слейсі, де англійський флот кількісно і якісно поступався французькому, військовий геній англійського короля Едуарда III виявив себе сповна, оскільки французький флот практично був знищений. Жан Ле-Бель зазначав у своєму творі, що "благородний король Едуард поводився так самовіддано і здійснив стільки подвигів, що зумів додати бадьорості і рішучості всім іншим" [11, с. 13]. Російський історик М. Анікієв (автор передмови до видання збірки джерел) також наголошує на тому, що "нагородою за цей героїзм стало цілковите знищення ворожої флотилії і нечуваний ріст престижу англійського монарха" [11, с. 13].

"Фландрська хроніка" докоряє головнокомандувачеві французького флоту Ніколя Беґюше, котрий вирішивши зекономити скарбові кошти на фінансування флоту (шляхом привласнення їх частини), наwerbбувавши бідних рибалок та матросів, котрі мало тямали у військовій справі. Недалекоглядність і самовпевненість адмірала виявляється ще й в тому, що він не послухав слушної поради досвідченого корсара Барбевери вивести кораблі з тісної Цвінської бухти, де їх неодмінно чекало знищення [11, с. 22].

На думку А. Штенцеля, висновки з цієї битви очевидні: перемога англійців стала можливою завдяки правильно і вміло використаній ними маневровості власних кораблів проти скutih ланцюгами французьких ліній; відсутність злагодженості у діях французького командування – як наслідок, замість битви у відкритому морі, пасивна "якірна" оборона, яка дала змогу противнику самому обрати час, місце і спосіб атаки, що створило вирішальну стратегічну перевагу англійців; перевага англійських довгих луків над арбалетами, як і злагодженість дій англійських лучників [3, с. 462]. У цьому сенсі недоречно було б говорити про роль корабельної артилерії у битві при Слейсі. Зауважимо, що хоча перша джерельна згадка про оснащення бойових кораблів часів Столітньої війни гарматами стосується 1338 р. (тоді одна гармата була встановлена на англійському королівському судні "Ког Всіх Святих" і стріляла мініатюрними ядрами) [6, с. 77–78], все ж вирішальним чинником перемоги англійців став довгий лук.

Історичне значення цієї битви важко перебільшити. Фактично саме з цього моменту Англія починає поступово претендувати на домінування на морі. Як зазначає Жан-Ле Бель, "ніколи згодом король Франції вже не мав таких значних сил на морі, а віднині повновладним володарем там став благородний король Едуард" [11, с. 104]. Н. Басовська вважає, що битва при Слейсі "остаточно порушила рівновагу і невизначеність, характерні для перших років війни; тепер ініціатива перейшла до Англії". Про зростання таких амбіцій свідчить монета, викарбувана в Англії у 1344 р., на якій Едуард III стоїть на кораблі у позі повелителя морів [18, с. 40]. Все ж зауважимо, що хоча міць французького флоту була суттєво підірвана, французькі королі продовжували наймати для військово-морської служби іспанські та генуезькі кораблі з їх досвідченими залозами й капітанами [15, с. 158].

Коли у 1346 р. виникла необхідність здобуття англійцями порту Кале, який Едуард III обложив після битви при Кресі, і який мав особливо важливе значення, англійці знову зібрали потужний флот з 120 кораблів з 60 воїнами на кожному, тоді як французи не змогли виставити рівних сил [20, с. 32]. Крім того, англійський король особисто надав 25 кораблів з 410 матросами і за його ж рахунок було найнято ще 28 кораблів; Лондон виставив 25 кораблів з 660 бійцями, Брістоль 24 кораблі з 610-ма. З тих 60 осіб, що складали екіпаж корабля, меншу частку складала матроси. Флот цей встановив настільки якісну блокаду міста, що відрізав будь-яке сполучення, і у вересні, після річної облоги, гарнізон Кале здався [3, с. 461].

Після розгрому при Слейсі і перемоги при Кале, в 1350 р., англійці здобули ще одну морську перемогу, що остаточно довела вирішальну роль англійського довгого лука. Ця битва відома під назвою "Л'Еспаньйол-сюр-Мер" (дослівно "іспанський танець на морі"), оскільки була здобута проти флоту союзної Франції Кастилії в Ла-Манші, неподалік м. Уінчелсі (графство Східний Суссекс). 29 серпня 1350 р. кастильський флот у складі 40 бойових кораблів вийшов з Фландрії і слідував до берегів Іспанії, однак був атакований англійським флотом під командуванням самого Едуарда III. Хоча іспанці були готові до відсічі, швидкострільність англійських луків і тут вирішила справу. Англійці за різними даними захопили від 14 до 26 кораблів кастильців з багатою здобиччю [8, с. 253].

А. Штенцель особливо наголошує на ролі лучників, пишучи, що "у абордажному бою екіпажі англійських кораблів, складені з добірних людей і підтримані чудовими лучниками, здобули цілковиту перемогу і битва закінчилася повним ураженням іспанців". Втрати англійців обмежилися двома затонулими кораблями [3, с. 461].

Ж. Фруассар з цього приводу писав, у дусі лицарської традиції, що "флагманський когг Едуарда III пішов на лобове зіткнення з флагманом кастильців, отримавши при цьому значні ушкодження" [12, с. 247]. Історики легко спростовують це повідомлення, оскільки у доволі детальних звітах про стан англійського флоту цього періоду жодним чином не йдеться про ремонт флагмана "Томас", а така подія просто не могла залишитися непоміченою.

У 1372 р. англійці зазнали й першої суттєвої поразки у морських битвах Столітньої війни, при Ля-Рошелі. Битва між англійським (Джон Гастінгс, граф Пембрук) і франко-кастильським флотом (Амбросіо Боканегра, адмірал Кастилії, Кабеса де Вака, дон Фернандо де Пеон і Родріго Діас де Рохас) відбулася 22–23 червня 1372 р. [9, с. 34]. Англійський дослідник Дж. Шерборн пише, що граф Пембрук привів 36 кораблів (типу "неф"), згідно з "Великими Французькими хроніками", однак тут же зауважує, що Ж. Фруассар пише лише про 14 великих англійських кораблів, не рахуючи "маленьких кораблів" (чи 4-х барж) з Ля-Рошелі, що прибули на допомогу англійцям вранці 23 червня [9, с. 35].

Знаючи рельєф місцевості та бойові характеристики кораблів обох сторін, Пембрук вирішив почекати наступного дня. Однак почався відплив, англійські вітрильники з глибокою осадкою застрягли на мілководді і стали легкою жертвою для генуезьких галер. Англійський флот був повністю знищений (спалений на віддалі брандерами та метанням запальної суміші), а Пембрук полонений. За англійськими джерелами нам відомо, що на борту англійського флоту перебували – 1 граф, 24 лицарі та 55 есквайрів [19, с. 133–134]. До того ж англійці везли значні кошти для виплати англійським військам в Гені, що дісталися союзникам [9, с. 37].

Базуючись на джерелах, Дж. Шерборн зазначає, що існують суттєві розбіжності у підрахунках флоту союзників: так кастильці вислали 40 великих кораблів і 13 барж (згідно з Ж. Фруассаром); 20 галер (згідно з "Хронікою перших чотирьох Валуа"; 22 галери (згідно з "Фламандською хронікою" [9, с. 38]. Одна галера в середньому мала від 180 до 210 осіб залоги [10, с. 58]. Союзники застали англійців зненацька і спалили на березі більшість англійського флоту. Поспіхом вони обливали кораблі горючими сумішами і здалеку обстрілювали їх запаленими стрілами [8, с. 262].

Битва при Ля-Рошелі цікава, насамперед, тим, що стала рідкісною успішною операцією галерного флоту проти вітрильного – бій відбувався в гавані Ля-Рошелі, і низька осадка галер дозволяла їм легко обходити й оточувати кораблі противника.

Французи неодноразово успішно нападали на англійські порти з частковим проникненням вглиб ворожої території: Уінчестер (1360 р.), Портсмут (1369, 1377 рр.), Грейвсенд (1380 р.). Французькі та шотландські кораблі спільно активно діяли проти англійських у Північному морі [10, с. 58]. На щастя для Англії, у 1386 р. значний французький флот, що складався майже з 1300 кораблів, з 60-ти тисячним десантом, який повинен був висадитися в Англії, потрапив у шторм на Ла-Манші і був майже весь знищений [3, с. 462].

З кінця XIV ст. посилюється роль корабельної артилерії. У 1386 р. англійці захопили 2 французьких кораблі, що вже були озброєні декількома гарматами. У 1394 р. каталонський бойовий корабель (союзники французів) під командуванням Франческо Фогассо, що базувався у Барселоні, мав на борту 3 бомбарди і 60 кам'яних ядер. Кожен із 40 "великих" іспанських бойових кораблів, що на початку XV ст. були споряджені на допомогу французьким під Ля-Рошель, мали бути забезпечені 4 кулевринами з порохом і свинцевими ядрами, а також 2 великими гарматами, при кожній з яких мав бути запас кількістю 120 кам'яних ядер і 60 фунтів пороху [22, с. 141–142].

Однак, як зауважують автори книги "Війни та битви Середньовіччя": хоча "у XIV ст. гармати все частіше включалися в арсенал озброєння кораблів, вогнепальна зброя ще мало впливала на боєздатність флоту; бортові гармати мали бути невеликими, бо при відкаті могли постраждати каноніри і саме судно, а при залповій стрільбі виникала ще й загроза перевертання" [8, с. 262].

До початку XV ст. значення військово-морських сил суттєво зросло. Країни акваторії Атлантики та Північного моря намагалися забезпечити себе потужним флотом. Так, французи, замість застарілих галер, перейшли на використання каракк (широких вітрильників), хоча й надалі наймали у свої команди генуезьких моряків. У 1405 р. французи висадили морський десант в Ірландії для підтримки повстання Оуена Глендоуера, а також ненадовго захопили англійський острів Уайт [23, с. 85].

У серпні 1415 р. Генріх V з армією, чисельність якої оцінюють у 1 тис. рицарів та 3–5 тис. лучників, відплив із Саутгемптона через Ла-Манш, до берегів Франції. Висадка англійської армії на територію континенту відбулась не у Кале, як очікувалось, а поблизу Гарфлера – одного з найбільш

важливих портів Нормандії. Тривала і виснажлива облога Гарфлера англійським флотом задокументована в джерелах, які вказують на важке становище городян та відважну оборону міста. Генріх V здобув цей порт лише 25 вересня 1415 р., коли Гарфлер зрештою капітулював [24, с. 377].

Після висадки Генріха V на континент і англійці почали будувати великі каракки. Принаймні між 1415–1420 рр. Таких було збудовано чотири. Найменший з них – 540-тонний "Трінті Рояль" ("Царствена Трійця") був більшим за всі існуючі тоді аналоги, не кажучи вже про 1400-тонного "Грас Дьйо" ("Милість Бога"). Щоправда жоден з цих "гігантів" не брав участі у великих морських баталіях, хоча 2 з 4-х відіграли важливу роль при знятті облоги з порту Гарфлер у 1416 р. [8, с. 262]. При цьому 400 англійських кораблів знищили або захопили близько 500 французьких та генуезьких. У 1417 р. англійці здобули чергову перемогу над генуезько-французьким флотом в гирлі р. Сени [3, с. 463].

Інвентаризаційний опис 1420 р. дозволяє визначити оснащення "Грас Дьйо". Він мав на борту 3 гармати, які тоді ще були маловипробуваною і новою зброєю. Поруч з цим на кораблі традиційно мався й чималий арсенал металевих холодної зброї, призначеної для метання на палуби противника при близькому бої або абордажі [23, с. 86].

У часи Генріха V змінилося й ставлення до каперства. Він видав морський закон, згідно з яким морський розбій прирівнювався до державної зради. Тут доречно буде нагадати, що його предок Едуард III особисто брав участь у піратських рейдах [3, с. 463].

Слід зауважити також, що хоча гармати до кінця Столітньої війни все частіше включали в арсенали бойових кораблів, вогнепальна зброя мало впливала на ефективність дій флоту. Бортові гармати були невеликих розмірів, бо інакше при відкаті після пострілу могли постраждати й борти й канонірска обслуга. Існувала й реальна загроза перекидання судна, оскільки лише з початку XVI ст. корабелі почали вводити в практику гарматні гнізда і гарматні палуби, зміщуючи важкі гармати ближче до ватерлінії [8, с. 262].

Більш ефективною була берегова артилерія. У 1453 р. (рік завершення Столітньої війни) під час облоги турками Константинополя, турецькі гармати успішно відбили підхід венеційського флоту, що йшов на допомогу обложеному місту. Вже тоді окремі ґатунки важких гармат в стані були потопити корабель [8, с. 263].

Важливими чинниками, що вплинули на розвиток мореплавства у XIV–XV ст., були компас і різні навігаційні прилади для контролю за курсом, а також для визначення місцеположення судна при плаванні у відкритому морі. Розроблені були досить детальні зоряні каталоги; морські капітани знали напрям морських вітрів у різних районах, напрям і швидкість течій [25, с. 141].

В цілому ж, упродовж XIV–XV ст. із зростанням ролі артилерії відбувався незначний поступ у організації, оснащенні та модернізації військово-морських сил Англії та Франції як учасниць конфлікту. Однак основні морські битви цього періоду й надалі відбувалися у рутинний спосіб. Вдосконаленню стратегії ведення морських баталій, насамперед, суттєво перешкоджало те, що до кінця Середньовіччя традиційною у військово-морській справі залишалася тактика, за якої першочерговим завданням ставилося захопити (а не потопити) ворожий корабель.

Список використаних джерел

1. Борискін Ю. Еволюція лицарського обладунка часів столітньої війни: захисне озброєння англійського та французького лицарства / Борискін Ю.В. // Військово-науковий вісник. – № 11. ЛВІ. 2009. – С. 17–31.; Борискін Ю. Сучасна британська історіографія про столітню війну (1337–1453) / Борискін Ю.В. // НАОУ (Науково-популярний журнал "Воєнна історія"), 6 (42). – Київ, 2008. – С. 105–112.
2. Кладо Н. История военно-морского искусства. Лекции. / Кладо Н.Л. – Вып. 1–2. – Санкт-Петербург, 1901. – 422 с.; Щеглов А. Опыт изложения истории военно-морского искусства с древнейших времен до наших дней / Щеглов А.Н. – Санкт-Петербург, 1906. – 261 с.; Шершов А. История военного кораблестроения с древнейших времен до наших дней / Шершов А.П. – Москва-Ленинград, 1940. – 360 с.; История военно-морского искусства: В 3-х т. / Отв. ред. Р.Н. Мордвинов и др. – Москва, 1953. – Т. 1. – 436 с.; Ханке Х. Люди, корабли, океаны (6000-летняя авантюра мореплавания) / Ханке Х. / Пер. с нем. – Ленинград, 1976. – 432 с.; Дыгало В. История корабля / Дыгало В., Аверьянов М. – Москва, 1991. – 64 с.
3. Штенцель А. История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики / Штенцель А. – Петербург, 1916–1918. Ч. 1–2. [Перевидання: Штенцель А. История войн на море. В 2-х т. Том 1. – Москва, 2002. – 704 с.]
4. Ronciere Ch. de la. Histoire de la marine francaise: la guerre de Cent Ans / Ronciere Ch. de la. – Paris, 1914. – 361 p.
5. Ronciere Ch. de la. Histoire de la marine francaise / Ronciere Ch. de la. – Paris, 1932. – Vol. 2. – 375 p.
6. Runyan T. Naval power and maritime technology during the Hundred Years War / Runyan T. // War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance [1000–1650] / Ed. by John B. Hattendorf and Richard W. Unger. – London, 2003. – 292 p.
7. Arms, Armies and Fortifications in the Hundred Years War / Edited by Anne Curry and Michael Hughes. – Woodbridge, 1999. – 264 p.
8. Беннет М. Война на морях и реках / Беннет М., Бредбери Дж. // Войны и сражения Средневековья. 500–1500 гг. / Пер. С англ. А. Коллина. – Москва, 2006. – 264 с.
9. Sherborn J.W. The Battle of La Rochelle and the War at Sea (1372–1375) / Sherborn J.W. // Bulletin of the Institute of Historical Research. – London, 1969. – Vol. 42. – P. 34–47.
10. Николле Д. Военно-морские силы / Николле Д. // Французская армия в Столетней войне / Пер. с англ. Н.А. Феногенов. – Москва,

2004. – С. 57–59. 11. Хроники и документы времен Столетней войны / Пер., сост., предисл., прим., указат., генеал. Табл., карты М.В.Аникиева; Под ред. Ю.П.Малинина. – Санкт-Петербург, 2005. – 425 с. 12. Фруассар Ж. Хроники. 1325–1340 / Жан Фруассар / Пер., вст. статья и прим. М.В. Аникиева. – Санкт-Петербург, 2008. – 655 с. 13. Дыгало В. История корабля / Дыгало В., Аверьянов М. – Москва, 1991. – 64 с. 14. Латнишки Г. Амфоры, затонувшие корабли, затопленные города (очерки подводной археологии) / Латнишки Г. – Москва, 1982. – 160 с. 15. Фаулер К. Эпоха Плантагенетов и Валуа. Борьба за власть (1328–1498) / Фаулер К. / Пер. с англ. С.А. Кириленко; вступ. статья А. Ю. Карачинского. – Санкт-Петербург, 2002. – 352 с. 16. Перруа Е. Столетняя война / Перруа Е. – Санкт Петербург, 2001. – 480 с. 17. Rogers C.J. War Cruel and Sharp. English Strategy under Edward III. 1327–1360 / Rogers C.J. – Woodbridge, 2000. – 480 p. 18. Басовская Н. Столетняя война (1337–1453) / Басовская Н. – Москва, 1985. – 184 с. 19. The Wars of Edward III. Sources and Interpretations / Edited by Clifford J. Rogers. – Woodbridge, 2000. – P. 265–267. 20. Rose S. Calais: An English Town in France. 1347–1558. – Woodbridge, 2008. – 256 p. 21. Пиренн А. Средневековые города Бельгии (V–XIV вв.) / Пиренн А. – Санкт-Петербург, 2001. – 512 с. 22. Контамин Ф. Война в Средние века / Контамин Ф. / Пер. с фр. Ю.П. Малинина, А.Ю. Карачинского, М.Ю. Некрасова; Науч. ред., предисл. Ю.П. Малинина. – Санкт-Петербург, 2001. – 414 с.: карт. – С. 141–142. 23. Эйрл П. Жизнь и эпоха Генриха V / Эйрл П. – Санкт-Петербург, 2003. – С. 85. 24. Wilkinson B. The later Middle Ages in England, 1216–1485 / Wilkinson B. – Harlow, 1969. – 485 p. 25. Ханке Х. Люди, корабли, океаны (6000-летняя авантюра мореплавания) / Ханке Х. / Пер. с нем. – Ленинград, 1976. – 432 с.

Михаил Куцин

ВОЕННО-МОРСКИЕ СИЛЫ В СТОЛЕТНЕЙ ВОЙНЕ (1337–1453)

В статье проанализирована современная историография по проблеме состояния, технического обеспечения и тактики военно-морских сил в Столетней войне.

Ключевые слова: Столетняя война, Англия, Франция, военно-морские силы, артиллерия.

Myhaylo Kutsyn

NAVAL FORCES IN THE HUNDRED YEARS WAR (1337–1453)

The article analyses the look of modern historiography on the problem of application and efficiency of the first standards of shooting-iron in the Hundred Years War.

Keywords: Hundred Years War, England, France, navy, artillery.

УДК 94 (438)

Уляна Безпалько

ПОЧАТКОВИЙ ЕТАП СТРУКТУРИЗАЦІЇ ГРОМАД КАТОЛІКІВ СХІДНОГО ОБРЯДУ В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ 1907–1909 РР.

У статті проаналізовано особливості початкового етапу структуризації та інституалізації східнообрядового католицизму в Росії, охарактеризовано основні аспекти діяльності О. Зерчанінова, як глави громад російських греко-католиків зазначеного періоду.

Ключові слова: А. Шептицький, О. Зерчанінов, уніонізм, католицизм східного обряду, патріархат.

Проблема реалізації доктрини уніонізму в Росії, становлення російського греко-католицизму, перспективи його подальшого розвитку в сучасному конфесійному світі є предметом активного наукового пошуку та релігійно-філософських дискусій.

Актуальність статті полягає у необхідності детального висвітлення й аналізу початкового етапу структуризації католицької церкви східного обряду в Російській імперії в контексті поглиблення російсько-ватиканських взаємин, підкреслюється новітніми викликами глобалізаційних процесів у світі, що спонукають до активізації екуменічного діалогу та канонічного спілкування церков.

Наукова новизна публікації безпосередньо пов'язана з актуальністю теми і полягає у комплексному дослідженні співпраці митрополита Галицького Андрія Шептицького та його намісника на території Росії Олексія Зерчанінова, а також внутрішніх взаємин у середовищі греко-