

MARCIN BÖHM

Flota i polityka morska Aleksego I Komnena



avalon

Marcin Böhm, urodzony w 1980 roku w Kędzierzynie-Koźlu, adiunkt w Katedrze Historii Średniowiecza Uniwersytetu Opolskiego. W kręgu jego zainteresowań badawczych znajduje się wojskowość bizantyńska, marynistyka średniowieczna, dzieje Normanów w Italii i Górnego Śląska w XV wieku.

Flota i polityka morska Aleksego I Komnena

Kryzys bizantyńskiej floty wojennej w XI wieku i jego przezwyciężenie
przez Aleksego I Komnena

M a r c i n B ö h m

Flota i polityka morska Aleksego I Komnena

Kryzys bizantyńskiej floty wojennej w XI wieku
i jego przezwyciężenie przez Aleksego I Komnena



AVALON

K r a k ó w

Współpraca wydawnicza Instytutu Historii Uniwersytetu Opolskiego

Recenzenci

Prof. dr hab. Maciej Salamon

Dr hab. prof. nadzw. UŁ. Teresa Wolińska

Redakcja i korekta

Bartosz Heksel

Opracowanie typograficzne

Sławomir Onyszek

Projekt okładki, stron tytułowych

Sławomir Onyszek

Na okładce

Bizantyński dromon używający ognia greckiego, miniatura z madryckiego rękopisu

Kodeksu Skylitzesa

Aleksy I Komnen, miniatura ze starogreckiego manuskryptu

© Copyright by Marcin Böhm, Kraków 2012; wyd. I

ISBN 978-83-7730-959-9

Z a m ó w i e n i a p r z y j m u j e



Wydawnictwo AVALON T. Janowski Sp. j.

ul. Fiołkowa 4/13 • 31-457 Kraków

tel. 48 606 750 749

zamowienia@wydawnictwoAVALON.pl

www.wydawnictwoAVALON.pl

Spis treści

Wstęp	7
Rozdział I:	
Rola floty w morskich działaniach Bizantyńczyków pod koniec rządów dynastii macedońskiej	41
Rozdział II:	
Kryzys floty bizantyńskiej w drugiej połowie XI wieku	
2.1 Kryzys floty w ujęciu Kekaumenosa	79
2.2 Działania floty bizantyńskiej w latach 1055-1080. Długa droga do kryzysu	92
2.3 Udział floty cesarskiej w proklamowaniu Aleksego I Komnena na cesarza	107
Rozdział III:	
Działania Bizantyńczyków na morzu za panowania Aleksego I	
3.1 Wojna z Normanami w latach 1081-1085	115
3.2 Działania morskie przeciwko Turkom w latach 1081-1095 ...	138
3.3 Wojna z Tzachasem. Rebelia na Cyprze i Krecie	143
3.4 Pierwsza krucjata	155
3.5 Flota bizantyńska w okresie kształtowania się państw krzyżowców (1100-1104). Sprawa Pizy i Genui	169
3.6 Wojna z Boemundem	183
Rozdział IV:	
<i>Długa droga</i> sił morskich Aleksego I Komnena	
4.1 Działania cesarza w celu zażegnania kryzysu floty. Funkcje floty bizantyńskiej na przełomie XI/XII wieku	195
4.2 Wenecjanie i rola ich floty w sukcesach Aleksego I	205
4.3 Aleksey I Komnen wobec problematyki morskiej	213
4.4 Cesarz i jego sztab. Dowódcy floty Aleksego I Komnena	217

Zakończenie	241
Aneks	
Aneks 1: Załogi	252
Aneks 2: Okręty	258
Summary	267
Bibliografia	273
Skróty bibliograficzne	286
Indeks osobowy i geograficzny	287

Wstęp

Cesarstwo Bizantyńskie uchodzi za przykład jednego z tych, istniejących w ciągu wielu wieków, mocarstw, których potęga opierała się dominacji nad Morzem Śródziemnym i Czarnym, jako morzach „wewnętrznych” imperium. Bizantyńczycy rolę hegemonu morskiego odziedziczyli po swoich poprzednikach starożytnych Rzymianach, ci bowiem po wojnach z Kartaginą, monarchiami hellenistycznymi i wreszcie piratami zaprowadzili *Pax Romana* również na wodach mórz. Władza nad wszystkimi akwenami Morza Śródziemnego, pozwalała Rzymianom nazywać to morze *Mare Nostrum*. Także Bizancjum trwało przez wieki na podobnej pozycji mając oparcie w swojej flocie wojennej, która strzegła jego granic morskich i szlaków komunikacyjnych, podczas gdy flota handlowa przyczyniała się do dobrobytu w państwie, nadając ogromną ruchliwość kupcom bizantyńskim. Mimo tego, że ci ludzie interesu ustępowali umiejętnościami handlowymi i żeglarskimi Grekom z czasów wielkiej kolonizacji, oraz mieli silną konkurencję w postaci Arabów, potrafili sprawnie wykorzystać sieć portów znajdujących się w rękach Cesarstwa Bizantyńskiego, leżących nad Morzem Egejskim i Czarnym, do pełnienia roli pośrednika w handlu pomiędzy Wschodem a Zachodem.

Jak mówi przysłowie ludowe: *Nic jednak nie trwa wiecznie* i Cesarstwu Bizantyńskiemu przyszło się o tym również przekonać. Dominacja militarna i ekonomiczna Bizancjum na morzu kończy się wraz pojawieniem się silnej konkurencji ze strony dawnych poddanych cesarstwa – mieszkańców komun północnowłoskich. To oni usuwają Greków w XII wieku na dalszy plan na terenie najważniejszych dla imperium akwenów. Co prawda flota Bizancjum nie miała jeszcze wtedy całkiem zaniknąć, jednak przełom był wi-

doczny, bowiem floty Wenecji, Genui i Pizy, przejęły większość tradycyjnych funkcji, jakie wcześniej pełniły okręty i statki bizantyńskie. Włosi penetrowali wody należące do Cesarstwa Bizantyńskiego już zresztą wcześniej, bo od końca wieku X, lecz nie stanowili realnej konkurencji dla silnej ówczesnie floty bizantyńskiej, zarówno handlowej jak wojennej. Dopiero przywileje nadane miastom włoskim, a zwłaszcza Wenecji, na przełomie wieków jedenastego i dwunastego przez cesarza Aleksego I Komnena, pozwoliły im zdominować Morze Egejskie i przyległe akweny w wieku XII, a w XIII w. nawet usunąć, co prawda tylko na pewien czas, z mapy politycznej samo cesarstwo w konsekwencji działań czwartej krucjaty.

Jeśli zaś panowanie Aleksego I ma tak przełomowe znaczenie dla losów floty bizantyńskiej, to należałoby ustalić, jaką politykę prowadził on w stosunku do sił morskich swego państwa, jakie były efekty jego działań, także jaka była sytuacja floty przed jego wstąpieniem na tron, bo to jedynie może wyjaśnić, co Aleksy mógł, a czego nie mógł dokonać. Trudności, z jakimi zmagał się cesarz broniąc morskich granic swego państwa, dowodzą, że w jego czasach doszło do kryzysu floty. Potwierdza istnienie tego kryzysu wypowiedź autora z drugiej połowy XI w., Kekaumenosa (o nim niżej). Nie jest jednak wcale jasne, kiedy ten kryzys zaistniał. Chcąc określić zatem zakres chronologiczny i rzeczowy tej pracy, wypada prześledzić na szerszym tle losy marynarki bizantyńskiej. Rozważmy zatem, jak kształtowały się losy floty cesarstwa w wiekach wcześniejszych, szukając odpowiedzi na pytanie, czy można mówić o nieprzerwanej talassokracji bizantyńskiej, czy raczej o okresach jej potęgi i słabości.

Flota bizantyńska jako zorganizowana siła zbrojna operująca na akwenach mających znaczenie dla obrony cesarstwa nie jest nowym składnikiem sił zbrojnych, imperium kontynuuje bowiem tradycje rzymskie. Jeśli zatem uznamy, że historia Bizancjum w ścisłym sensie zaczyna się na początku VI wieku, to dzieje floty bizantyńskiej, stanowiącej jeden ze środków realizowania celów militarnych cesarstwa, rozpatrywać wypada od tych czasów¹.

¹ J. Haldon, *Warfare, State and Society in the Byzantine World 565-1204*, Londyn – New York 2005, s. 1; J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of Dromon*, Leiden 2006, s. 13.

To w czasie wojen, jakie prowadził Justynian I z Wandalami oraz Gotami, którzy dysponowali swoimi własnymi siłami morskimi, flocie bizantyńskiej przyszło się zmagać z równorzędnym przeciwnikiem. Flota pełniła w tym okresie co prawda raczej sporadycznie zapewne rolę siły bojowej w czasie działań na Sardynii przeciwko Wandalom (choć nie jest to potwierdzone źródłowo)², oraz pod Saloną i Neapolem, gdzie doszło do starć z flotami Witigisa i Totili³. Przede wszystkim jednak przypadały jej funkcje transportowe, jako że przewoziła wojska bizantyńskie na teren Afryki Północnej, Sycylii, Półwyspu Apenińskiego i Hiszpanii⁴. Istotna była również rola defensywna floty bizantyńskiej, która chroniła wybrzeża bałkańskich prowincji Cesarstwa patrolując zagrożone odcinki morskiej granicy, chroniła także Sycylię przed atakami flot wspomnianych powyżej Gotów⁵, jak również kontrolowała rzekę Dunaj, za którą znajdowały się masy Słowian, dokonujących niejednokrotnie wypadów na południe, na teren prowincji bałkańskich⁶.

Sądząc z braku większej ilości danych o aktywności floty po śmierci Justyniana I, pod rządami którego odgrywały stosunkowo dużą rolę, można uznać że siły morskie Cesarstwa, zmniejszając wówczas znacząco swoje rozmiary, lecz z pewnością nie zanikają całkowicie. O ich istnieniu świadczą działania skierowane przeciwko flocie Longobardów, do jakich doszło w roku 599, a także sukces, jaki odniosły okręty bizantyńskie na Dunaju

² A. R. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean A. D. 500-1100*, Princeton 1951, s. 23-24; E. Eickhoff, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland*, Berlin 1966, s. 9-10.

³ J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 14-15.

⁴ C. Zuckerman, *Learning from Enemy and More: Studies in Dark Centuries Byzantium*, Millenium 2 (2005), s. 109-110; T. Wolińska, *Sycylia w polityce Cesarstwa Bizantyńskiego w VI-IX wieku*, Łódź 2005, s. 23-38; J. Strzelczyk, *Wandalowie i ich afrykańskie państwo*, Warszawa 1992, s. 136-191; H. Wolfram, *Historia Gotów*, tłum. R. Darda-Staab, I. Dębek, K. Berger, Warszawa-Gdańsk 2003, s. 388-408.

⁵ J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 17-18.

⁶ Flota na Dunaju musiała operować z baz znajdujących się w pasie umocnień bizantyńskich nad tą rzeką. F. Curta, *The Making of Slavs*, Cambridge 2001, s. 75-89; D. M. Lang, *Bułgarzy*, Warszawa 1983, s. 27.

w roku 602, gdy zniszczono tratwy przepływających się przez rzekę Słowian i Awarów.⁷

Inwazje Longobardów na Półwyspie Apenińskim i Słowian na Półwyspie Bałkańskim rozgrywały się na lądzie, zarazem jednak zmuszały Cesarstwo do użycia floty wojennej w celu utrzymania kontroli nad bazami marynarki leżącymi na wybrzeżach. Tylko dzięki tym bazom i flocie Cesarstwo potrafiło pozostawać w kontakcie ze swoimi zamorskimi prowincjami⁸. Bizancjum nie miało w tym czasie żadnej realnej konkurencji na morzu, poza niewielkimi flotami Longobardów i piratów słowiańskich na Adriatyku⁹. Nie zmienił tej sytuacji najazd Awarów i Persów w roku 626. Wtedy to bizantyńskie okręty dosłownie zmiotły z powierzchni morza łodzie Słowian, oblegających Konstantynopol¹⁰. Flota, która tego dokonała, pochodziła ze stolicy, co może świadczyć o istnieniu w Konstantynopolu znacznych sił morskich, które podlegały cesarzowi¹¹. W sumie, do połowy VII w. flota bizantyńska dominowała na Morzu Śródziemnym i nie wydaje się, by konieczne było jej nadmierne rozbudowywanie.

Zajęcie przez Arabów portów Egiptu i Syrii w latach czterdziestych VII wieku, osłabiło znacząco potencjał morski Cesarstwa Bizantyńskiego. Na przełomie roku 648/649 pierwsze floty muzułmanów zaczynają pustoszyć Cypr. Dalej dochodzi do pierwszych ataków na Sycylię (652 roku)¹². Następne rajdy Arabów skierowane zostają na Rodos, Kretę i ponownie na Cypr¹³. Panujący wówczas cesarz Konstans II zmuszony zostaje do działania, mobilizuje więc potężną flotę. Jednak dowodzona przez niego flota w bitwie zwanej Bitwą Masztów (655 r.) u południowych wybrzeży Azji Mniejszej.

⁷ A. R. Lewis, *Naval...*, s. 31; J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 19.

⁸ E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 10-13.

⁹ A. R. Lewis, *Naval...*, s. 32; E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 13.

¹⁰ M. Hurbanič, *Obliehanie Konstantinopolu roku 626 v byzantskej historiografii, Byzantinoslovaca I* (2006), s. 71-73; C. Zuckerman, *Learning from...*, s. 112-113; F. Curta, *The Making...*, s. 109; J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 19.

¹¹ E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 13.

¹² Ibidem, s. 14-17; T. Wolińska, *Sycylia w...*, s. 49.

¹³ J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 25.

zostaje przez Arabów rozbita, tym samym otwierając im drogę na Morze Egejskie¹⁴. Arabowie dalecy byli jeszcze do zdominowania Morza Śródziemnego, jednak dalsze działania ich flot, jakimi było zdobycie Rodos w 667 r., zajęcie Cypru, wreszcie atak na Afrykę Północną połączony z rajdem na Sycylię, powoli zaczynały przechylać szalę na ich stronę¹⁵. Sukces Bizantyńczyków z roku 678 w odparciu arabskiego ataku na stolicę nie zatrzymał jednak całkowicie ekspansji muzułmanów na morzu¹⁶. Bizantyńczycy utracili wkrótce Afrykę Północną na rzecz wyznawców Proroka¹⁷. Skuteczna obrona stolicy dowodzi mobilizacji sił morskich Cesarstwa, jednak widocznie wysiłek państwa bizantyńskiego nie był wystarczający by zdecydowanie zahamować ofensywę muzułmanów.

Bizancjum do czasu inwazji arabskiej nie przyszło się zmagać z takim przeciwnikiem, który dysponował wystarczającym potencjałem morskim i był zdolny rzucić Cesarstwu wyzwanie. Dopiero dokonali tego Arabowie. Wykorzystali oni bizantyńską infrastrukturę stoczniowo-portową, by zbudować swoją własną flotę, która znacznie rozszerzała zasięg ich działania. Dzięki temu zajmowali kawałek po kawałku dawne prowincje bizantyńskie w Afryce i Hiszpanii. Cesarstwo, aby przetrwać, musiało poszukać jakichś nowych rozwiązań związanych z flotą, które pozwoliłyby utrzymać Bizantyńczykom ich stan posiadania i przejść do kontrofensywy.

Efektem starań panujących cesarzy, w szukaniu nowych i trwałych rozwiązań mających chronić wybrzeża prowincji bizantyńskich przed rajdami piratów arabskich, było powstanie pierwszej regularnej floty wojennej Bizancjum-zwanej Karabisiani¹⁸, która później otrzymała wsparcie w posta-

¹⁴ C. Zuckerman, *Learning from...*, s. 114-117; J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 25; E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 19-20; T. Wolińska, *Sycylia w...*, s. 106.

¹⁵ J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 26-27; E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 24-26.

¹⁶ C. Zuckerman, *Learning from...*, s. 114-117; A. R. Lewis, *Naval...*, s. 70-71; E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 21-23; T. Wolińska, *Sycylia w...*, s. 107.

¹⁷ E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 23-27; J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 28.

¹⁸ Była to reakcja Konstantyna IV na morską blokadę stolicy przez okręty arabskie do jakiej doszło w latach 672-678. H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, Paris 1966, s. 22-25; H. Antoniadis-Bibicou, *Etudes d'histoire maritime de Byzance. A propos du Thème des*

ci temu morskiego Kibyrraioton w Azji¹⁹, a nadto floty prowincjonalnej temu Hellady (Hellas) w Europie²⁰. Powstałe również inne floty prowincjonalne, które podlegały namiestnikom poszczególnych prowincji, takich jak Sycylia i Cyklady²¹.

Regularna flota bizantyńska po reformach rozpoczętych przez Konstansa II i jego syna Konstantyna IV, musiała być już na tyle ważnym elementem sił zbrojnych, że stała się także czynnikiem politycznym, istotnym w walkę o władzę w stolicy na przełomie wieków VII i VIII. Takie działania rozpoczął strateg Hellady Leontios, który w roku 695 obalił cesarza Justyniana II, by później zostać pozbawionym tronu przez flotę sprowadzoną przez kolejnego uzurpatora Apsimarosa, drungariosa Kibyrraioton. Tego ostatniego usunął z tronu po swoim powrocie Justynian II, by znów zostać pozbawionym władzy przez dowodzącego flotą wysłaną z Konstantynopola na Chersonesz stratega Bardanesa w roku 711²².

Floty prowincjonalne, temów morskich i stacjonujące w stolicy siły Karabisiani, miały bronić Bizancjum przed nową inwazją Arabów pogrążyły się w walkach o władzę. Ich dowódcy zamiast patrolować granice morskie Cesarstwa i ochraniać wybrzeża, skupiali się na zdobywaniu korony cesarskiej dla siebie. Jeśli okresowe słabnięcie floty bizantyńskiej, np. w drugiej poł. VI w. jest dowodem spadku zainteresowania flotą, która jednak zasadniczo pełni swoją rolę, to wydarzenia z przełomu wieków VII i VIII, pozwalają na wysunięcie tezy, że mamy wtedy do czynienia z pierwszym widocznym kryzysem sił morskich Bizancjum, bowiem flota bizantyńska, uwikłana w rozgrywki polityczne, mniejszą uwagę skupiała na swych zasadniczych zadaniach.

Caravisiens, Paris 1966, s. 63-68; A.R. Lewis, *Naval...*, s. 72-73. Inaczej sądzi John Pryor, który twierdzi że powstanie tego temy z siedzibą na Samos nastąpiło na krótko po Bitwie Masztów. J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 25.

¹⁹ A. Savvides, *The Secular Prosopography of the Byzantine Maritime Theme of the Karabisiani/Cibyrraeots*, *Byzantinoslavica* 59 (1998), s. 24-45; C. Zuckerman, *Learning from...*, s. 121-123; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 23-24.

²⁰ J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 32.

²¹ H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 32-33, 43-44; T. Wolińska, *Sycylia w...*, s. 107-109.

²² J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 28-31.

niach, tj. na morskich działaniach wojennych przeciw głównemu wrogowi, którym przecież w tym okresie pozostawali muzułmanie. Efektem tego była m. in. porażka wyprawy na Lycję i rozpad floty bizantyńskiej na Rodos.²³

Dopiero przejście władzy przez Leona III, oficera nie związanego z flotą, stanowiło zapowiedź zmiany tej niekorzystnej dla Cesarstwa sytuacji²⁴. Wkrótce przysłyły wielkie sukcesy, odparcie kolejnego ataku floty muzułmańskiej na Konstantynopol w 718 roku, rozpędzenie floty arabskiej w pobliżu Cypru w roku 747, aż wreszcie po 752 roku wydarcie inicjatywy na morzu z rąk Arabów²⁵. Rozbudowano także w tym okresie floty prowincjonalne, które stały się podstawową siłą morską chroniącą oddalone od centrum państwa terytoria, takie jak Sycylia. Na czele takiej floty prowincjonalnej stał oficer- *drugarios* podległy bezpośrednio strategowi danego terytorium²⁶.

Kryzys musiał natomiast najbardziej dotknąć floty Karabisiani, gdyż to ona nie sprawdziła się w czasie działań pod Konstantynopolem w latach 717-718. Obowiązek pełnienia roli podstawowych sił morskimi Bizancjum spoczął na marynarzach z terytorium Kibyrraion, którzy w pierwszej połowie VIII wieku przejęli większość funkcji floty Karabisiani²⁷. Na czele Kibyrraion stał dowódca początkowo w randze *drugariosa*, później stratega²⁸. Oprócz tego, w tym okresie w stolicy wydzielono, zapewne z dawnych okrętów Karabisiani, eskadrę nazwaną flotą imperialną (*basilikon ploimon*)²⁹.

²³ Ibidem, s. 31.

²⁴ Ibidem, s. 31.

²⁵ E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 34-39; A. R. Lewis, *Naval...*, s. 98-100; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 35-37.

²⁶ T. Wolińska, *Sycylia w...*, s. 108; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 51.

²⁷ C. Zuckerman, *Learning from...*, s. 124-125; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 81-85, 131-135; W. Treadgold, *Byzantium and Its Army 284-1081*, Stanford 1995, s. 67; H. Antoniadis-Bibicou, *Etudes...*, s. 86-87; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 50-51.

²⁸ N. Oikonomides, *Les listes de préséance Byzantines des IX et X siècles*, Paris 1972, s. 48-49; E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 82-83.

²⁹ Flota imperialna to termin zaczerpnięty z pracy H. Ahrweiller – we francuskim istnieje tylko jedno słowo o znaczeniu „imperialny” (czyli „cesarski”). Użyłem go po to aby odróżnić ten odłam floty od całokształtu sił morskich Bizantyńczyków. J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 32.

Likwidacja Karabisiani, i rozbudowa sił flot prowincjonalnych przyniosła pozytywny efekt tylko na krótki okres – mniej więcej do roku 773³⁰. Na początku IX wieku bizantyńska flota znów z trudem dawała odpór nowej fali islamskich armad, przybyłych tym razem z Hiszpanii, jak również awanturnikom słowiańskich, którzy zaczęli dominować na Adriatyku. Częściej w tym okresie na morzu Bizantyńczycy doświadczali porażek niżeli sukcesów³¹. Na osłabienie zdolności bojowych flot bizantyńskich wpływ musiało mieć ponowne uwikłanie się sił temów morskich (głównie Kibyrraioton) w walkę o władzę w Konstantynopolu. Floty te aktywnie poparły uzurpacje Tomasza Słowianina³². Zdobycie Krety przez Arabów z Andaluzji, było rezultatem tego konfliktu, gdyż floty temów morskich zostały zniszczone przez flotę imperialną w czasie tłumienia wspomnianego wyżej powstania, a luki w defensywie na morzu powstałej przez brak tych jednostek, nie zdołano uzupełnić na czas³³.

Przełom lat dwudziestych i trzydziestych IX wieku przyniósł również początek podboju Sycylii przez Arabów, który wiązał w tym rejonie przez prawie półtora wieku znaczne siły morskie Cesarstwa³⁴. Porażki na Zachodzie i Południu, jak również zbyt „upolitycznienie” floty Kibyrraioton, wymusiło na panujących w drugiej połowie IX wieku cesarzach szukanie sposobu na odzyskanie skuteczności w działaniach morskich, jaką wykazywała flota w pierwszej połowie ósmego stulecia. Tem Kibyrraioton nie został zlikwidowany, tak jak wcześniej Karabisiani, za to pozbawiono go części sił, wyłączając z niego dwa nowe temy morskie, Samos i Wysp Morza Egejskiego, początkowo ze strategiem³⁵ i drungariosem³⁶ na czele³⁷. Później również tem Wysp Morza Egejskiego otrzymał swojego stratega³⁸.

³⁰ A. R. Lewis, *Naval...*, s. 99-100.

³¹ E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 52-55; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 38-40.

³² J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of...*, s. 42..

³³ Ibidem, s. 46.

³⁴ T. Wolińska, *Sycylia w...*, s. 202-224; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 40-44; A. R. Lewis, *Naval...*, s. 107-109; E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 67-77;

³⁵ N. Oikonomides, *Les Listes...*, s. 100.

³⁶ Ibidem, s. 52.

Dzięki badaniom W. Treadgolda dysponujemy danymi, które pozwalają w czytelny sposób przedstawić proces rozbicia temu Kibyrraioton. Dodając do obliczeń tego badacza informacje pochodzące z dzieł cesarza Konstantyna VII, otrzymamy bardzo szczegółowy obraz przemian jakich doświadczała flota temowa, imperialna i prowincjonalna od końca VIII wieku, do połowy X stulecia, które przedstawia poniższa tabela³⁹:

Tab. nr 1. Stany osobowe poszczególnych temów morskich i floty imperialnej w latach 773–949.

Jednostka	Rok					
	773	809	840	899	911	949
	Żołnierze i Marynarze					
Morze Egejskie	Kibyrraioton	Kibyrraioton	Kibyrraioton	400	490	0
Kibyrraioton	2000	2000	2000	2000	760	0
Hellada	2000	2000	2000	2000	700	0
Flota imperialna	0	0	0	4000	4900	3929
Samos	Kibyrraioton	Kibyrraioton	Kibyrraioton	600	700	0
Łącznie	4000	4000	4000	9000	7750	3929
	Wiosłarze					
	Kibyrraioton	Kibyrraioton	Kibyrraioton	2610	2610	1260
	Kibyrraioton	Kibyrraioton	Kibyrraioton	2610	2610	1260
Morze Egejskie	Kibyrraioton	Kibyrraioton	Kibyrraioton	2610	2610	1260
Kibyrraioton	12 300	12300	12300	5710	6000	6116
Hellada	6500	2300	2300	2300	2300	440
Flota imperialna	19600	19600	19600	19600	19600	20230
Samos	Kibyrraioton	Kibyrraioton	Kibyrraioton	3980	3680	3088
Łącznie	38400	34200	34200	34200	34190	31134

³⁷ J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age...*, s. 47; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 99; A. R. Lewis, *Naval...*, s. 156-157.

³⁸ N. Oikonomides, *Les Listes...*, s. 100.

³⁹ W. Treadgold, *Byzantium and...*, s. 67; *Fleets, armaments, and equipment for dromons, pamyfloi and ousiaka chelendia according to the inventories from the expeditions to Crete of 911 and 949 in the De Ceremoniis Aulae Byzantinae attributed to Constanti-*

Flota bizantyńska od połowy VIII do połowy X, osiągała średni stan trzydziestu ośmiu tysięcy ludzi. Zdolna była do wystawienia ponad trzystu okrętów wojennych, co było znaczna siłą⁴⁰. Analizując powyższą tabelkę można dojść do wniosku, że Bizantyńczycy skupili flotę głównie na Morzu Egejskim, Konstantynopolu, a także wybrzeżu Cylicji i Syrii, jakby tworząc barierę ochronną skierowaną przeciwko poczynaniom Arabów wymierzono w centrum państwa. Była to bez wątpienia strategia defensywna.

Powstanie nowych jednostek terytorialnych powiązanych z flotą niestety nie zmieniło układu sił na korzyść Bizantyńczyków⁴¹. Również późniejsze przejęcie władzy w Konstantynopolu przez cesarzy z dynastii macedońskiej także nie zapowiadało jakiejś rewolucyjnej zmiany w działaniach morskich, która by przywróciła supremację bizantyńskiej floty na morzach. Doszło do sytuacji zgoła odwrotnej, bowiem Cesarstwo niemal utraciło całkowicie panowanie na morzu na Zachodzie, gdzie po stracie Sycylii pozostało inicjatywę wojenną w rękach wyznawców islamu.⁴²

W pierwszej połowie X wieku flota bizantyńska zdołała się podnieść z upadku. Ma to miejsce za panowania cesarza Konstantyna VII Porfirogenety, oraz jego teścia Romana I Lekapana, o który wiemy, że zanim został ce-

ne VII Porphyrogennetos, Aneks nr 4 do pracy J. H. Pryor, E. M. Jeffreys, *The Age of...*, s. 548-570; H. Antoniadis-Bibicou, *Etudes...*, s. 92-95.

⁴⁰ Liczbę okrętów można wyliczyć przyjmując, że załoga przeciętnej jednostki średniej to 108-110 ludzi, dużej zaś 150-220.

⁴¹ Wzrosła również rola flot Wenecji i Genui, które zajęły miejsce floty bizantyńskiej, broniąc wybrzeża Italii, przed najazdami Arabów. T. Wolińska, *Sycylia w...*, s. 226-230; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 105.

⁴² O czym niech świadczy aktywność arabskich korsarzy, którzy m. in. ze swojego przyczółka na Krecie, urządzali skuteczne rajdy na bizantyńskie wybrzeża. Największym ich sukcesem było zdobycie w roku 904 Tesaloniki. Piraci również operowali z baz położonych na wybrzeżu Afryki Północnej, Andaluzji i Sycylii V. Christidides, „*Once again Caminiates*” *Capture of Thessaloniki*, *Byzantinische Zeitschrift* 74 (1980), s. 7-10; Tenże, *The raids of the Moslems of Crete in the Aegean Sea: piracy and conquest*, *Byzantion* 51 (1981), s. 76-111.

⁴³ J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age...*, s. 67; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 113; A. R. Lewis, *Naval...*, s. 149.

⁴⁴ J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age...*, s. 72; A. R. Lewis, *Naval...*, s. 149.

sarzem, pełnił funkcję naczelnego dowódcy floty bizantyńskiej⁴³. Roman I swoimi działaniami stworzył podwaliny pod sukcesy Bizancjum na morzu, które nastąpiły jednak nieco później, bo w drugiej połowie dziesiątego stulecia. Warto przypomnieć, że Lekapen skutecznie odparł wcześniej agresywne działania Bułgarów zagrażających bałkańskim posiadłościom Bizancjum. Ograniczenie niebezpiecznych działań lądowych i zabezpieczenie przez niego stolicy czego dokonał dzięki posiadanej flocie uniemożliwiło carowi Symeonowi odniesienie zwycięstwa nad Cesarstwem. Po odparciu najazdu Rusów w roku 941, Roman wysłał flotę na Zachód ze wsparciem dla króla Italii Hugona, walczącego z najazdem arabskich korsarzy. To również ten cesarz zbudował w latach 944-945 na Rodos morski arsenał, gdzie powstawały nowe okręty, zapewne dla temu Kibyrraioton i dla imperialnej floty w Konstantynopolu⁴⁴.

Od panowania wnuka Romana I Lekapena, Romana II, rozpoczyna się okres największej chwały floty bizantyńskiej od VII wieku. Wódz Nikefor Fokas w roku 961 odzyskał dla Cesarstwa Kretę, następnie już jako cesarz zniszczył pirackie gniazdo muzułmańskiej floty w Tarsie, zajął Cypr w roku 965, a także podjął (nieudaną co prawda) próbę odzyskania Sycylii⁴⁵. Jego następca Jan I Tzimiskes, wykorzystał flotę, aby odciąć i zniszczyć okręty Rusów pod Dorostolonem w 971, a także do wsparcia swoich działań lądowych przeciwko Arabom, w kampanii w Libanie w roku 975⁴⁶.

Ten czas największej od czasów Justyniana I potęgi morskiej Bizancjum stanowi okazję do ogólnego spojrzenia na wcześniejsze losy floty bizantyńskiej. Na przełomie lat 960/970-tych flota bizantyńska znajdowała się w znakomitym stanie. Licząc od VI w. przeżywała ona okresowo raz mniejsze, raz większe kryzysy na przemian z okresami pomyślności. Nie wydaje się, by owe kryzysy miały zawsze jednakowy charakter. Wszystko wskazuje na to, że cesarze starali się tak administrować, by flota nie była

⁴³ J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age...*, s. 72-73; A. R. Lewis, *Naval...*, s. 186; E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 340-360; H. Ahrweiler, *Byzance et...*, s. 114-117.

⁴⁶ S. McGrath, *The Battles of Dorostolon (971): Rhetoric and Reality, Peace and War in Byzantium* (1995), s. 152-164; A. R. Lewis, *Naval...*, s. 188; E. Eickhoff, *Seekrieg...*, s. 361.

zbędnym balastem dla skarbu. Dostosowywali przypuszczalnie jej rozmiar i organizację do niezbędnych potrzeb. Niewątpliwie mobilizowano ją w momentach pojawienia się szczególnie ważnych zadań, natomiast co działo się po ich wykonaniu, nie zawsze potrafimy orzec. Czy między VI a XI w. mówić można zatem o talassokracji bizantyńskiej, trudno powiedzieć. Może była, jeśli patrzymy z perspektywy stuleci, ale przechodziła bardzo zmienne koleje losów, najważniejsze, że po okresach osłabienia udawało się ją wciąż odtwarzać.

Spróbujmy określić, kiedy w okresach poprzedzających drugą połowę X wieku mamy do czynienia z dominującą rolą floty bizantyńskiej na obszarze Morza Śródziemnego. Na pewno w pierwszej połowie VI wieku, także w latach dwudziestych VII wieku, jak również od drugiego dziesięciolecia ósmego stulecia do lat siedemdziesiątych tegoż wieku, gdy widzimy ewidentną dominację i przewagę Bizantyńczyków nad ich przeciwnikami morskimi. Momentów, w których flota Bizancjum nie spełnia swoich roli obronnych i brakuje jej na zagrożonych odcinkach, jest kilka. Pierwszy następuje na przełomie wieków VII i VIII, a kolejny w pierwszej połowie wieku IX. Pozostałe okresy mieszczące się między wiekiem VI a X trudno określić jednoznacznie, jako okresy złe lub dobre dla floty, bowiem Bizantyńczycy dysponują silną i nowoczesną flotą wojenną, a mimo to przegrywają z przeciwnikiem, czego dobrym przykładem jest Bitwa Masztów. Jednak przegrana nie pociąga za sobą automatycznej dezintegracji, jak również utraty morale przez floty bizantyńskiej.

W omówionych powyżej okresach możemy dostrzec ukształtowanie się i trwanie określonej, ogólnej struktury sił morskich Bizancjum. W ich skład wchodzi flota związana z centrum państwa (stolicą), dalej duże floty powiązane ze specjalnymi jednostkami administracji wojskowej (np. Kibyrraioton), wreszcie flotylle regionalne (lokalne, o zadaniach porządkowych, lokalnej obrony wybrzeża). Podział sił morskich na trzy składowe części ułatwiał Bizantyńczykom w znaczący sposób działania na morzu. Możemy nawet stwierdzić, że *spiritus movmens* bizantyńskiej marynarki wojennej stały się floty temów morskich i prowincjonalne, których rola znacznie

wzrosła w toku działań przeciwko Arabom, bowiem to one pełniły zadania pierwszej linii obrony granic morskich. Ustępujące znacznie liczebnością flocie stacjonującej w stolicy, przejawiały za to wiele większe aspiracje polityczne biorąc udział w kilku uzurpacjach skierowanych przeciwko panującym. Jednakże ogromna przewaga floty stacjonującej w Konstantynopolu, wynikająca z wagi stolicy jako największego portu i stoczni Bizancjum, pozwalała cesarzom tłumić te ambicje. Obserwacja wydarzeń VI–X w. pozwala stwierdzić, że dobra kondycja jednego typu floty nie wyklucza osłabienia innego. To różnicowanie bizantyńskiej marynarki wojennej komplikuje obraz kryzysów floty, skoro zjawiska określane tym mianem mogą mieć różny charakter. Niewątpliwie kryzys taki powoduje osłabienie pozycji Bizancjum na morzu. Źródła rzadko dokonują jednak oceny tej pozycji w sposób ogólny. Poznajemy z nich głównie konkretne epizody wojenne, w których zaangażowana jest tylko część floty. Tymczasem kondycja jednego lub kilku składników floty niekoniecznie przesądza o dobrej lub złej sytuacji Cesarstwa na morzu. Na dodatek analiza sytuacji wszystkich składników floty bywa utrudniona ze względu na nie zawsze obfitą dokumentację. Może się więc zdarzyć, że posiadamy konkretne informacje o zdecydowanie dobrej lub złej sytuacji floty w pewnych momentach, zaś między nimi rozciągają się okresy trudne do zdefiniowania. Ma to bezpośrednie znaczenie dla wyznaczenia zakresu chronologicznego niniejszej pracy.

Jak stwierdzono wyżej, szczyt potęgi Bizancjum na morzu w okresie średniobizantyńskim przypada na lata 960-970. Nie wiemy jednak dokładnie, jak długo utrzymuje się ta korzystna sytuacja, bowiem wiadomości dotyczące floty po latach siedemdziesiątych X w. stają się bardzo skąpe. Mamy jedną konkretną informację o bardzo niekorzystnym stanie sił morskich Cesarstwa Bizantyńskiego w drugiej połowie XI w., bo zachował się bardzo sugestywny opis stanu bizantyńskiej, pióra Kekaumenosa⁴⁷. Opisy sytuacji floty tego typu zdarzają się w źródłach bizantyńskich rzadko. Bizantyńscy zresztą w ogóle nie za wiele piszą o swej flocie, a jeśli już nawet, to jedy-

⁴⁷ Kekavmen, *Soviety i rasskazi*, oprac. G. G. Litavrin, Sankt-Peterburg 2003, § 87, 15-8, s. 307-312.

nie wzmiankują jej działania, a nie dokonują oceny wchodząc w szczegóły organizacyjne, czy strukturę dowódczą, jak również nie analizują negatywnych zjawisk mających wpływ na stan marynarki. Być może opinia Kekau-menosa nie zasługuje na pełne zaufanie. Można podejrzewać, że formułuje on jedynie punkt widzenia jakiegoś kręgu oficerów przesadnie rysując trudności tego rodzaju broni. Jednak na temat owego kryzysu posiadamy także istotne świadectwa z czasów rządów Aleksego I, a także jego bezpośrednich poprzedników. Kulminował ów kryzys na początku panowania tego cesarza np. szerzeniem się piraterii tureckiej, z którą Bizancjum nie umiało sobie radzić, a także bezsilnością wobec sił morskich Normanów. Można zatem uznać, że wiemy, iż kryzys istnieje i kiedy występuje, może nawet potrafimy określić, kiedy się kończy. Natomiast pozostaje do ustalenia, kiedy i dlaczego oraz w jakiej postaci się zaczął. Trzeba szukać daty początku tego zjawiska między drugą poł. X i pierwszą połową XI w. Przypadające na ten okres lata panowania Bazylego II są niezbyt dobrze znane, gdy chodzi o stan floty. Flota bizantyńska pojawia się natomiast wielokrotnie w źródłach w pierwszej połowie XI wieku, lecz nie jest wtedy opisywana w sposób całościowy, gdyż kronikarze mówią o działaniu pojedynczych floty lub eskadr, a czasem tylko pozwalają się domyślać tych działań. Nie pozostaje zatem nic innego jak prześledzenie informacji na temat floty począwszy od ostatniej ćwierci X w. i próba określenia, kiedy jej sytuacja jest jeszcze dobra, a kiedy ulega wyraźnemu pogorszeniu.

Zatem na początku pracy przedstawione zostaną pokrótce dane (lub hipotezy) na temat sił morskich za Bazylego II. Nie oznacza to wysuwania tezy, że już wtedy mamy do czynienia z kryzysem, chodzi jedynie o sprawdzenie, czy kryzys zaistniał na przełomie X i XI w. Dalej postaramy się rozpatrzeć inne okresy sprawdzając dalsze możliwe daty początku kryzysu. Zastanowimy się, czy kryzys wybuchł w latach dwudziestych jedenastego stulecia, czy też mamy z nim do czynienia dopiero po roku 1055. Rozpatrując sytuację w drugiej poł. XI w. pozwolimy sobie określić charakter i przyczyny kryzysu. Na koniec poruszone zostaną stosowane przez Aleksego I środki przeciwdziałania upadkowi marynarki wojennej Bizancjum oraz kwestia,

czy sposób likwidacji kryzysu floty przez tego cesarza nie przyczyniły się w dalszej perspektywie do osłabienia bizantyńskich sił morskich.

Praca składa się z czterech rozdziałów. W pierwszym przedstawione zostaną losy bizantyńskiej floty w latach ok. 989-1055, w czasie gdy pojawiają się sukcesy, które Bizancjum odnosiło na morzu nad swoimi największymi konkurentami Arabami, a także Rusami. Okres ten jest jednak istotny z punktu widzenia początków kryzysu sił morskich Bizancjum, który następuje w drugiej połowie XI wieku. Rozważać można, czy w nim nie rodzą się zaczątki niekorzystnych zjawisk dotyczących floty Cesarstwa.

W rozdziale drugim pracy poddany analizie zostanie jeden z paragrafów dzieła Kekaumenosa poświęcony opisowi kryzysu sił morskich Cesarstwa. Będzie to wprowadzenie do przedstawienia dziejów floty bizantyńskiej w okresie lat 1055-1081. Całość rozdziału zamknie proces dojścia do władzy Aleksego I, w którym aktywny udział wzięła także flota imperialna stacjonująca w Konstantynopolu.

Rozdział trzeci obejmuje analizę działań floty bizantyńskiej w okresie rządów Aleksego I Komnena, czyli w latach 1081-1118. W chronologicznej kolejności pokazane zostaną poszczególne operacje morskie, w jakich brała udział flota bizantyńska na różnych akwenach należących do Cesarstwa Bizantyńskiego, a także poza nimi. Dokładnie zostaną przedstawione kampanie morskie Aleksego I prowadzone przeciwko Normanom, Turkom (w szczególności Tzachasowi), czy też udział jego floty w działaniach pierwszej wyprawy krzyżowej. Zobrazowane zostaną również pomniejsze epizody wojenne, w których udział brała flota bizantyńska, jak na przykład operacje skierowane przeciwko buntownikom na Cyprze i Krecie.

Ostatni rozdział został przeznaczony na dokładną analizę poczynąń Aleksego I, mających na celu odbudowę bizantyńskich sił morskich. Przedstawione zostaną tam reformy Aleksego mające za zadanie wzmocnienie realnego potencjału floty Bizancjum, jak również jego powiązania z Wenecjanami. Omówione także zostaną związki samego cesarza Aleksego z morzem i flotą, gdyż to powinno pomóc w wyjaśnieniu kompetencji tego władcy jako reformatora sił morskich. Dalej przejdziemy do prozopograficzne-

go zestawienia dowódców floty Aleksego I. Podanie wszystkich danych na temat ludzi wchodzących w skład kadry dowodzącej flotą bizantyńską pod rządami tego cesarza jest istotne z tego względu, iż wprowadzone przez niego w trakcie reform sił morskich nowe tytuły-rangi dla najwyższych dowódców marynarki wojennej Cesarstwa, pozwalają nam obserwować kształtującą się wówczas strukturę sił morskich Bizancjum.

Całość pracy zamknę aneks z danymi na temat załóg i okrętów, używanych przez marynaryzję Aleksego. Przedstawione zostaną tam najważniejsze bazy jego floty, a także funkcjonowanie logistyki w tym rodzaju sił zbrojnych. Aleksey I Komnen stosował wiele rodzajów okrętów, dla nas najważniejsze są te, które dadzą się powiązać z jego reformami. Cesarz musiał odbudować zaplecze portowo-stoczniowe na obszarze, który znajdował się przez kilkanaście lat w rękach Turków, zatem temat ten należy również poruszyć pisząc o jego dokonaniach. W ostatniej części pracy związanej z technicznymi aspektami floty skupimy się wyłącznie na czasach Aleksego I, bowiem materiał źródłowy dotyczący panowania tego władcy jest o wiele bogatszy w porównaniu z okresem wcześniejszym i wnosi najwięcej do analizy zmian funkcjonowania sił morskich Bizancjum, zachodzących na przełomie wieku XI i XII. Zagadnienia technologiczne związane z budową okrętów wojennych używanych przez Bizantyńczyków z początku wieku XI, nie różnią się zbytnio od tych z okresów poprzednich. Nie wydaje się więc, by celowe było ponowne przedstawianie podstawowych informacji na temat szczegółów technicznych floty bizantyńskiej w drugiej połowie pierwszego tysiąclecia naszej ery, o której wiele mówi literatura przedmiotu.

Ze względów technicznych wiążących się niedoskonałością dostępnych fontów starogreckich w mojej pracy będę posługiwał się transkrypcją łacińską greckich terminów, tylko w miejscach szczególnie ważnych i wymagających precyzji zapisu sięgając po alfabet starogrecki w oryginalnej formie.



Literatura poświęcona specjalnie zjawisku upadku floty w jedenastym stuleciu jest stosunkowo niewielka. Wiąże się to być może ze zbyt małą ilością zachowanych informacji źródłowych na temat sił morskich Cesarstwa. Aby zatem ukazać stan badań nad kryzysem floty bizantyńskiej i reformą sił morskich za Aleksego I, trzeba pokrótce omówić historiografię floty bizantyńskiej, skupiając się na pracach dotyczących floty w tym okresie, które jednak nie zawsze były bezpośrednio poświęcone zjawiskom kryzysowym.

Historiografia bizantyńskiej floty zaczyna się od badań C. Neumanna, który pod koniec wieku XIX napisał jeden z pierwszych artykułów będących pewnego rodzaju analizą losów floty przez cały okres trwania Cesarstwa Bizantyńskiego. W pracy tej wiele jest braków wynikających z niewiedzy autora na temat techniki morskiej i niepełnej znajomości źródeł. W podobny sposób pisze w swoim artykule L. Bréhier który zajmuje się historią floty w wiekach VIII-XI. Jego praca jako o wiele młodsza od artykułu C. Neumanna, jest znacznie bogatsza z punktu widzenia badań źródłowych, jednakże wciąż nie porusza w dużej części problematyki, której poświęcona jest niniejsza praca. Obydwaj autorzy wspominają o kryzysie, czyniąc to jedynie w oparciu o Kekaumenosa, poza tym faktem ignorując niemal to zjawisko⁴⁸.

Kolejnym autorem zajmującym się problematyką bizantyńskiej floty w jedenastym stuleciu, jest amerykański badacz A.R. Lewis. Jego dzieło obejmuje okres prawie sześćuset lat działalności flot bizantyńskich, arabskich, komun włoskich i w tym szerokim spojrzeniu łączące informacje na temat tych sił dominujących na Morzu Śródziemnym, trzeba uznać za bardzo wartościowe. Niestety nie znajdziemy tutaj przyczyn upadku floty w drugiej połowie XI wieku, gdyż autor kończy swoją pracę na roku 1050⁴⁹.

W tym samym roku, w którym Lewis wydał swoją pracę, R. Guiland opublikował w formie artykułu wyniki swoich badań dotyczących najważ-

⁴⁸ C. Neumann, *Die byzantinische Marine*, *Historische Zeitschrift* 81 (1898), s. 1-23; L. Brehier, *La marine de Byzance du VIIIe au XI siècle*, *Byzantion* 19 (1949), s. 1-16.

⁴⁹ A. R. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean A. D. 500-1100*, Princeton 1951.

niejszych urzędów we flocie bizantyńskiej, takich jak mega duks, drungarios i mega drungarios. Artykuł tego francuskiego badacza, znawcy prozopografii i dziejów administracji bizantyńskiej, rozpatruje badane zagadnienie w sposób szczegółowy, a wnioski, które uczony wysuwa na podstawie źródeł narracyjnych i dokumentów bizantyńskich, trzeba uznać za podstawowe dla każdego badacza zajmującego się strukturą dowódczą floty bizantyńskiej. W szczególności dotyczy to badaczy zajmujących się analizą kryzysu sił morskich w jedenastym stuleciu i zmian, jakie wprowadził cesarz Aleksy I.⁵⁰

Lata sześćdziesiąte wieku dwudziestego przynoszą badaczom floty bizantyńskiej kolejne trzy bardzo wartościowe pozycje. Pierwsza z nich, pióra działającej we Francji Greczynki Heleny Glykatzi – Ahrweiler, jest dziełem, które stało się kamieniem węgielnym wszystkich badań poświęconych bizantyńskiej tematyce marynistycznej. Jej praca jest ogromnie ważna, nie tylko ze względu na bogatą dokumentację uwzględnioną przez autorkę, ale także ze względu na praktycznie kompletne uchwycenie złożonego zjawiska, jakim był stosunek Bizantyńczyków do morza w ciągu wielu wieków istnienia Cesarstwa. Mimo tytanicznej pracy, której dokonała H. Ahrweiler, jej dzieło było już współcześnie pod pewnymi względami nieaktualne, a nawet nie pozbawione istotnych błędów. Autorka pisała swą książkę z bizantyńskiego punktu widzenia, głównie w oparciu o źródła greckojęzyczne, co zaowocowało pewnym przekoloryzowaniem problemów dotyczących floty bizantyńskiej w jedenastym stuleciu, co widoczne jest np. w stałym dążeniu do udowodnienia trwania bizantyńskiej talassokracji na Morzu Śródziemnym na przełomie X/XI wieku, przy jednocześnie bardzo pobieżnym traktowaniu znaczenia używania obcych flot przez Bizancjum, np. wykorzystywania przez Bazylego II okrętów Rusów i Wenecji⁵¹. Autorka sporo miejsca

⁵⁰ R. Guiland, *Le drongaire de la flotte, le grand drongaire de la flotte, le duc de la flotte, le megaduc*, BZ 44 (1951), s. 212-219

⁵¹ Szerzej niż autorka na ten temat wypowiadają się: A. Poppe, Ruś i Bizancjum w latach 988-989, *Kwartalnik Historyczny* 85 (1978), s. 4-8, 16-17; R. J. Lilie, *Handel und Politik zwischen dem byzantinischen Reich und den italienischen Kommunen Venedig, Pisa*

poświęca zjawisku kryzysu floty w połowie XI wieku analizując w szczególności reformy Konstantyna IX, w co wplata informacje podane przez Ke-kaumneosa. Skupia się głównie na aspektach ekonomicznych i urzędniczych, po macoszemu traktując militarne i technologiczne przejawy działalności floty. Autorka w swoim dziele zajmuje się również reformą floty, jakiej dokonał Aleksy I Komnen pod koniec XI wieku, główną uwagę poświęca przy tym administracji i poczynaniom cesarza na polu organizacyjno-prawnym, niewiele miejsca poświęcając na pełne zanalizowanie przebiegu działań wojennych w których udział brała flota tego władcy⁵².

Kolejnym dziełem w grupie najważniejszych dotyczących floty jest praca innej badaczki francuskiej H. Antoniadis-Bibicou. Jej dzieło jest bardzo istotne dla naszej tematyki, ponieważ stanowi monografię morskiego tematu Karabisiani/Kibyrraioton. Losy tych dwóch jednostek bizantyńskiej administracji wojskowej zostały przez autorkę pokazane łącznie – obrazuje ona bowiem ewolucję jednej formacji, przechodzącej w drugą. Niewystarczający jest jednak rozdział podsumowujący upadek floty tego tematu w wieku XI, gdyż wiadomości na ten temat zostały przez autorkę wtopione w całości kształt jej rozważań dotyczących procesów dotyczących siły morskiej Cesarstwa w wiekach XII-XV, a to stanowi zbyt szeroką perspektywę by umożliwić należyte rozpatrzenie zjawiska, któremu poświęcona jest niniejsza praca⁵³.

Ostatnim z tej grupy autorów badających losy floty bizantyńskiej jest E. Eickhoff. Jego praca porusza zagadnienia dotyczące dziejów Morza Śródziemnego pod dominacją flot bizantyńskiej i arabskiej, przede wszystkim z militarnego i politycznego punktu widzenia. Jakkolwiek dzieło to ma charakter bardzo szczegółowy i jest istotna dla koncepcji realizowanej w niniejszej pracy, to jednak ma jedno bardzo poważne ograniczenie. Autor kończy książkę na roku 1040, dacie związanej ze zniknięciem z morza

und Genua in der Epoche der Komnenen und der Angeloi (1081-1204), Amsterdam 1984, s. 1-8.

⁵² H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, Paris 1966.

⁵³ H. Antoniadis-Bibicou, *Etudes d'histoire maritime de Byzance. A propos du Thème des Caravisiens*, Paris 1966.

wielkich flot arabskich, rezygnując tym samym z przedstawienia interesującego okresu kryzysu floty i panowania Aleksego I Komnena⁵⁴. Pod tym względem moja praca stanowi kontynuację monografii niemieckiego badacza, przyjmując jednak od niego sposób podejścia do problematyki.

Na początku lat sześćdziesiątych problemami dotyczącymi floty bizantyńskiej za panowania Komnenów i Angelosów zajął się także M. Sesan. Jednakże jego artykuł jest jako ujęcie przekrojowe losów floty w XI i XII mało wartościowy, bo trudno zamknąć okres ponad stu lat działalności floty Cesarstwa Bizantyńskiego na kilku stronicach. Autor co prawda stara się analizować dokonania Aleksego I na polu odbudowy floty Bizancjum, lecz robi to w paru tylko zdaniach, ledwie dotykając zagadnienia.⁵⁵

Problemami dotyczącymi działań floty bizantyńskiej na froncie walki z arabskimi flotami Fatymidów, zajął się Y. Lev. Owocem jego zainteresowania tym problemem jest artykuł, stanowiący rodzaj syntezy wzajemnych stosunków, w wiekach X i XI. Praca ta jest istotna dla zrozumienia relacji między Arabami a Bizantyńczykami w XI wieku, lecz autor kończy ją na latach trzydziestych tego wieku, pomijając okres późniejszy i panowanie Aleksego I, najistotniejszy dla zagadnienia badanego kryzysu, co wynika zapewne z zaniku zmagających bizantyńsko arabskich na morzu.⁵⁶

Praca kolejnego autora, R. J. Lilie dotycząca relacji pomiędzy Bizantyńczykami a komunami włoskimi w XI i XII w., zawiera obszerny aneks poświęcony flocie za panowania Komnenów i Angelosów, w którym autor podważa poglądy i niektóre koncepcje Heleny Ahrweiler, słusznie przy tym zarzucając jej zbyt bizantocentryzm. Aneks ten co prawda nie wyczerpuje zagadnień związanych z flotą bizantyńską za panowania Aleksego I, lecz zwraca szczególną uwagę na kwestię bardzo ważną, a mianowicie na rolę

⁵⁴ E. Eickhoff, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland*, Berlin 1966.

⁵⁵ M. Sesan, *La flotte byzantine à L'époque des Comnènes et des Anges (1081-1204)*, *Byzantinoslavica* 21 (1960), s. 52-53

⁵⁶ Y. Lev, *The Fatimid Navy, Byzantium and the Mediterranean Sea 909-1036/ 297-427 A. H.*, *Byzantion* 54 (1984), s. 220-252

mieszkańców Italii w procesach zachodzących w bizantyńskich siłach morskich w XII wieku.⁵⁷

Kolejny badacz Aleksios Savvides w swoich artykułach poświęconych osobie emira Tzachasa i jego poczynaniom, sporo miejsca poświęca problemowi piraterii tureckiej i jej wpływu na działania Bizantyńczyków, zarówno Aleksego I, jak i uzurpatorów z Cypru i Krety. W tym aspekcie wyciągane przez Savvidesa wnioski należy uznać za wartościowe, jako uzupełnienie pozostałej literatury dotyczącej sytuacji floty w drugiej połowie XI wieku⁵⁸.

W latach dziewięćdziesiątych XX w. R. Browning zajął się w działalności bizantyńskich kupców i ich flot handlowych. Jego artykuł w dość dobry sposób przedstawia losy tych „biznesmenów” średniowiecza, najważniejsze przemierzane przez nich szlaki, oraz rolę działalności handlowej stolicy państwa-Konstantynopola. Autor dotyka zjawiska upadku floty w XI wieku, które jednak Browning traktuje w sposób pobieżny oparciu o informacje pozostawione przez Kekaumenosa⁵⁹.

Badania L. Havlikowej i P. M. Strässlego dotyczące okrętów słowiańskich (w szczególności monoksyli), zwróciły uwagę bizantynistów na zjawisko stosowania tych jednostek przez Bizantyńczyków. Co prawda obydwa artykuły tych badaczy nie dotyczą bezpośrednio zjawiska kryzysu, ani prób jego przełamania przez Aleksego I, lecz są istotne z punktu widzenia problematyki technicznej bizantyńskich okrętów i łodzi używanych w tym okresie.⁶⁰

⁵⁷ R. J. Lilie, *Handel und...*, s. 613-624.

⁵⁸ A. Savvides, *Can We refer to a concerted action among Rapsomates, Caryces and the Emir Tzachas between A. D. 1091-1093*, w: *Acts of the third International Congress of Cypriot Studies*, Nicosia 2001, s. 255; Idem, *Ἰ Seltzukos emires tes Smyrnes Ōzachas (Caka) kai oi epidomes tote sta mikroasiatika paralia, ta oesia tou anatoliku Aigaiote kai ten Konstantinopole, c. 1081-1106*, *Α'*: c. 1081-1090, *Chiaka Chronika* 14 (1982), s. 9-24 i *B' Chiaka Chronika* 16 (1984), s. 51-66.

⁵⁹ R. Browning, *The City and The Sea*, w: *Greek and The Sea*, wyd. S. Vryonis, New Rochelle 1993.

⁶⁰ L. Havlikova, *Slavic Ships in 5th – 12th Centuries Byzantine Historiography*, *Byzantinoslavica* 52 (1991), s. 92; P. M. Strässle, *To monoxulon in Konstantin VII Porphyrogenetos Werk De administrando Imperio*, *Etudes balkaniques* 26 (1990) 2, s. 93-106

Od lat osiemdziesiątych dwudziestego wieku bardzo aktywnie na polu badań porównawczych marynistyki bizantyńskiej i arabskiej działa V. Christides, który analizuje w sposób szczegółowy wzajemne oddziaływania obu tych potęg morskich. W jego zainteresowaniach są okręty wykorzystywane przez obydwie konkurencyjne floty, technologia ich wykonania i szeroko pojęte szkutnictwo. Autor ma zaletę nieczęsto spotykaną u bizantynistów, zna bowiem bardzo dobrze język arabski, oraz empirycznie bada współczesne arabskie żaglowce ciągle używane na Morzu Czerwonym, Arabskim i Zatoce Perskiej. Jego badania są kluczowe dla badań nad marynistyką Bizancjum, choć więc bezpośrednio nie dotyczą tematu tej pracy, pozwalają lepiej zrozumieć technologiczne aspekty wykonania poszczególnych jednostek wchodzących w skład floty bizantyńskiej w XI i XII w.⁶¹

Z najnowszej literatury związanej z flotą bizantyńską warto wspomnieć, o C. Zuckermanie, który w swoim artykule rzuca nowe światło na losy floty w tzw. „ciemnych wiekach” Bizancjum. Widać w tej pracy solidne przygotowanie źródłowe autora. Najbardziej wartościowa jest część poświęcona Konstansowi II i jego poczynaniom na polu floty. Poszerza dzięki temu naszą wiedzę na ten temat, przedstawioną już częściowo w pracy Ahrweiler.⁶²

Ostatnim badaczem floty bizantyńskiej jest J. Pryor. W swoich rozlicznych pracach, a w szczególności w najnowszej książce poświęconej dromonom bizantyńskim i szeroko pojętej historii floty Cesarstwa Bizantyńskiego, oprócz solidnej bazy źródłowej, wykorzystuje pewne elementy archeologii eksperymentalnej, które służą mu do odtwarzania dokładnych szczegółów poszczególnych elementów budowy okrętów tego typu, oraz zasad ich funkcjonowania na morzu w warunkach normalnej żeglugi i działań wojennych. Kolejną zaletą jego prac jest to, że autor nie zamyka się jedynie w kręgu pro-

⁶¹ V. Christides, *The Raids of the Moslems of Crete in the Aegean Sea. Piracy and Conquest, Byzantion* 51 (1981), s. 77-111; Idem, *Ibn al-Manqali (angli) and Leo VI: New Evidence on Arabo-Byzantine Ship Construction and Naval Warfare*, *Byzantinoslavica* 56 (1993); Idem, *Military Intelligence in Arabo-Byzantine Naval Warfare*, w: *Byzantium at War*, Ateny 1997 s. 279-280.

⁶² C. Zuckerman, *Learning from Enemy and More: Studies in Dark Centuries Byzantium*, *Millenium* 2 (2005), s. 79-137.