

III

Marcin Böhm*

Konstantynopolitańska eskadra cesarska w dobie panowania Komnenów (1081–1185)



Flota bizantyńska przez wieki tworzyła wielki morski układ krwionośny Bizancjum, którym we wszystkie strony imperium poruszali się kupcy i ich towary, żołnierze, czy zwykli podróżni. Jej istnienie było niezbędne także dla sprawnego funkcjonowania administracji cesarskiej, która dbała szczególnie o to, aby skarb państwa nie świecił pustkami. Niezwykle ważną rolę flota pełniła w stolicy – Konstantynopolu, bowiem z jednej zapewniała połączenia między Azją Mniejszą a Europą, a z drugiej strony strzegła bezpieczeństwa tego najważniejszego bizantyńskiego miasta. Cesarze, choć źródła tego wprost i jednoznacznie nie potwierdzają, mieli także do swojej dyspozycji specjalną eskadrę wydzieloną z floty cesarskiej, której dzieje nieodzownie związane były z losami stolicy. Ten wydzielony odłam sił morskich Bizancjum szczególnego znaczenia nabiera za panowania dynastii Komnenów.

Aleksy I (1081–1118) od samego początku swego panowania związany był z losami floty bizantyńskiej. To dzięki wydatnej pomocy marynarzy

* Dr Marcin Böhm, Uniwersytet Opolski, Wydział Historyczno-Pedagogiczny, Instytut Historii, Pracownia Historii Średniowiecznej.

z floty cesarskiej, których przychylność Aleksemu zapewniła akcja Jerzego Paleologa, udało się temu uzurpatorowi zdobyć stolicę i co za tym idzie cesarski tron. Od tego momentu ten władca troszczył się o los floty, nie tylko tej, która stacjonowała w Konstantynopolu i pobliskich stolicy portach, bowiem wiedział, że może być ona w równym stopniu podporą jego władzy, co jej burzycielem. Zajął się także odbudowaniem potencjału sił flot prowincjonalnych, a także tworzeniem nowych ugrupowań floty, które miały być bardziej wszechstronne, niż te których używali wcześniejsi cesarze. Poczesne miejsce w tych planach odgrywała stolica z jej zapleczem stocznioowo-portowym. Choć nie mamy tego potwierdzonego źródłowego, możemy się domyślać, że z całej floty cesarskiej bazyleus wydzielił do swoich potrzeb specjalną eskadrę, której zadania związane były ściśle z jego osobistym bezpieczeństwem i prowadzoną przez niego polityką wewnętrzną i zagraniczną. Cesarz używał tego odłamu imperialnej floty wzorem poprzedników do transportu poczty, pieniędzy i wybranych poselstw. Dobrą próbką jest tutaj poselstwo Manuela Butumity do Palestyny z 1110/1111 r. Aleksey I skierował go tam drogą morską przez Cypr, gdzie nakazał Eumacjuszowi Filokalesowi, aby ten dostarczył pieniędzy na prezenty dla krzyżowców, jak również wzmocnił poselstwo większą liczbą okrętów, tak by był to jednocześnie pokaz siły względem Łacinników¹. Anna Komnena, która relacjonuje nam to poselstwo, daje tym samym dowód na to, że Butumita przybył ze stolicy z co najmniej jednym okrętem, który na miejscu dostał wsparcie miejscowej floty prowincjonalnej, która miała eskortować jego jednostkę na wody w pobliżu Syrii i Palestyny. Ludzie, którzy przewozili cesarskiego posła, pochodzili zapewne z eskadry cesarza. Aleksey I Komnen korzystał z pomocy okrętów z tej eskadry, w konfliktach z krnąbrną elitą cesarstwa. Jeden z jej przedstawicieli, Gabras, skłócony z cesarzem, postanowił wraz z synem uciec z miasta. Nie pytając o zgodę Aleksego, opuścił Konstantynopol na pokładzie okrętu. Aleksey zareagował błyskawicznie i wysłał za nim swoje dromony, które dogoniły jednostkę Gabrasa w pobliżu miasta Karambis².

¹ Anna Komnena, XIV, 2, 6–7, s. 429–430; *Regesty*, nr 1250c, s. 173; M. Böhm, *Flota i polityka morska Aleksego I Komnena*, Kraków 2012, s. 197.

² Anna Komnena, VIII, 9, 4–5, s. 256–257; H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, Paris 1966, s. 188.

Sama informacja o wysłaniu przez cesarza dromonów, jest już kapitalną wiadomością, ponieważ sugeruje nam, że człon podległej mu eskadry stanowiły właśnie tego typu jednostki morskie. Gabras dysponował swoim własnym okrętem, być może szybką chelandią, dlatego Aleksy musiał wysłać za nim dromony, które były wystarczająco mobilne, aby dopaść arystokratę, nim ten schroniłby się na swoich ziemiach. Pamiętajmy, że za panowania Aleksego I bizantyńskie możnowładztwo oraz duchowieństwo wystawiało na swój własny koszt okręty i statki, na potrzeby sił morskich cesarstwa. Najlepszy na to dowód mamy dzięki losom flotylli Michała Mauriksa, z Heraklei Pontyjskiej, czy okrętom zbudowanym za pieniądze mnichów z Atosu³. W czasie pokoju, gdy nie były potrzebne, te jednostki były wykorzystywane przez właścicieli do różnych celów, głównie transportowych, zarówno towarów, jak ludzi. Bazyleus nie mógł być zatem pewny w 100% wierności kapitanów tych okrętów, którzy bardziej związani byli z swoimi pracodawcami (co zrozumiacie), niż z osobą panującego. Oczywiście przypadek Gabrasa, jest skrajnym przykładem.

Aby sprawnie realizować zadania podobnego typu, jak te przedstawione powyżej, cesarz potrzebował ludzi, którzy musieli być mu całkowicie oddani. Nie mógł oczywiście osobiście prowadzić selekcji marynarzy i kapitanów, którzy wchodziłi w skład eskadry stacjonującej w Konstantynopolu, dlatego zadanie to powierzył megaduksom. Ranga megaduksa floty, którą wprowadził cesarz Aleksy I Komnen, była powiązana z jego reformą sił morskich i nadawana była dowódcom sił morskich, działających na różnych akwenach⁴. Nowy tytuł miał podnieść rangę dowódców floty, która w poprzednich wiekach plasowała się nisko w hierarchii bizantyńskiej elity wojskowo-urzędniczej⁵. Dzięki takiemu posunięciu cesarz mógł być pewien, że odseparowawszy kompetencje dowódców sił lądowych i morskich, zmniejszy ryzyko potencjalnych buntów, w których flota, współdziałając wraz z wojskami lądowymi, mogłaby się obrócić przeciwko niemu. Siły morskie podległe megaduksom to grupy specjalne

³ M. B ö h m, *Flota...*, s. 199–201, 221–222.

⁴ R. G u i l l a n d, *Etudes de titulature et de prosopographie byzantines: Drongarie de la flotte, Duc de la flotte, Megaduc*, BZ 46, 1955, s. 222–226.

⁵ *Taktykon Uspienskiego*, s. 52, 62; *Filoteusz*, s. 102, 106, 144; *Taktykon Bienieszewicza*, s. 248; *Taktykon eskurialski*, s. 268.

floty, które nie miały stałych baz i siedzib, lecz przerzucane były z miejsca na miejsce, zgodnie z potrzebami⁶. Było to doskonałym rozwiązaniem, które przeciwdziałało ewentualnym zjawiskom patologicznym we flocie. Flota związana na stałe z określonym obszarem lub miejscem w imperium była w o wiele większym stopniu narażona na negatywne zjawiska, niżeli ta, która znajdowała się w ciągłym ruchu. Wspomniane grupy specjalne floty były mobilne i nieprzypisane do danego regionu. Megaduksowie mieli pełną kontrolę nad swoimi ludźmi, co pozwalało na wyłapywanie przejawów zjawisk patologicznych, takich jak korupcja, czy nadmierne rekwizycje. Dowódcy, dzięki temu, że doskonale znali swoich ludzi, mogli swobodnie asygnować do osobistych potrzeb cesarza wybranych kapitanów, którzy odznaczeni się zapewne odpowiednim doświadczeniem, a przede wszystkim wiernością wobec panującego. Spekulować możemy, że eskadra pracująca na potrzeby Aleksego, mogła być kuźnią kadry dowódczej bizantyńskiej floty w dobie panowania tego cesarza.

Kolejne przykłady wykorzystania przez Aleksego I jednostek pochodzących zapewne z podległej mu eskadry, mamy w czasie jego działań na wybrzeżu Azji Mniejszej. Bazyleus używał swoich okrętów, kierując się ze stolicy do Damalis, a później dalej przepływał przez cieśninę między Kibotos i Ajgialoj, docierając się do miejsca docelowego⁷. Aleksey I wielokrotnie przeprowadzał się w tym miejscu i żegluga na linii Damalis-Kibotos była dla niego czymś normalnym oraz wpisywała w się w jego podróże po imperium⁸. Niewielu władców bizantyńskich podróżowało tak często poza stolicę, jak Aleksey, który jako wódz osobiście uczestniczył w wojnach i odwiedzał podległe sobie ziemie. Komnen znał dobrze trudy oraz niebezpieczeństwa żeglugi po otwartym morzu. W jego podróżach uczestniczyli również najbliżsi. Pod koniec żywota Aleksego cesarzowa przebywała na wyspach Prinkipos (Książęcych), gdzie oczekiwała na wynik kampanii męża przeciwko Seldżukom. Stąd zabrał ją wysłany przez Aleksego *Aér* (*Powietrze*) – cesarski okręt (*basilikón monéres*)⁹. W drodze powrotnej do stolicy ten okręt przewożący cesarzową (*taís basilísin apotetagménon*

⁶ M. B ö h m, *Flota...*, s. 153–154.

⁷ A n n a K o m n e n a, XV, 1, 3, s. 462; M. B ö h m, *Flota...*, s. 213–214.

⁸ A n n a K o m n e n a, XIV, 5, 1–3, s. 443–444; X, 11, 10, s. 321; XV, 7, 2, s. 481–482.

⁹ A n n a K o m n e n a, XV, 1, 6, s. 463.

monéres) żeglując wzdłuż wybrzeża Bitynii, dostał się w burzę morską, która zmusiła go do zawinięcia do portu w Helenopolu, gdzie cesarzowa z racji niepogody musiała przebywać przez pewien czas¹⁰. Relacja Anny Komneny informuje nas zatem, że para cesarska dysponowała własnym okrętem, która oddany był do jej usług, co potwierdza nasze przypuszczenia co do istnienia owej eskadry konstantynopolitańskiej, podległej bezpośrednio bazyleusowi.

Następca Aleksego I, Jan II Komnen (1118–1143), niezbyt dużą wagę przywiązywał do losów bizantyńskiej floty. Nie zlikwidował on jednak floty cesarskiej, ani wchodzącej w jej skład eskadry, która zwyczajnie była mu potrzebna do jego własnych celów. To ludzie z tej eskadry wywieźli jego matkę i siostrę Annę do miejsca odosobnienia, po zorganizowanej przez nie nieudanej próbie odebrania mu władzy. Dokonać tego mogli jedynie ludzie bezgranicznie oddani cesarzowi Aleksemu, którzy po jego śmierci podporządkowali się od razu jego synowi. Zapewne tych kapitanów i ich okręty Jan II wykorzystywał do transportu pomiędzy Europą a Azją, w podobny sposób, jak to czynił wcześniej jego ojciec, a także trzymał blisko siebie w czasie działań wojennych toczonych w pobliżu wybrzeża, czy wielkich zdatnych do żeglugi rzek. Złym duchem bizantyńskiej floty za panowania tego bazyleusa był Jan z Putzy, *logistés mégistos*¹¹. Zasugerował on cesarzowi, że należy znieść przywileje dla mieszkańców wysp, którzy dostarczali cesarstwu okrętów i załóg, zamiast płacenia podatków, bowiem uważał, że państwo nie zawsze potrzebuje okrętów wojennych, których utrzymanie było kosztowne, a nową flotę wystawiać należy jedynie w razie potrzeby¹². Więcej pieniędzy zostawało w skarbcu państwa i można było przeznaczyć je na prowadzenie niezwykle kosztownych kampanii w Azji Mniejszej, wymierzonych zarówno w Turków, jak i w krzyżowców z Antiochii. Pomysł Jana z Putzy eliminował również

¹⁰ Anna Komnena, XV, 2, 2, s. 464; M. Böhmer, *Flota...*, s. 214.

¹¹ C.M. Brand, *John of Poutze*, [in:] *ODB*, vol. II, s. 1066; Nicetas Choniates, s. 54; H. Ahrweiler, *Byzance...*, s. 230.

¹² Nicetas Choniates, s. 55; F. Chalandon, *Jean II Comnene (1118–1143) et Manuel Comnene (1143–1180)*, Paris 1912, s. 622; M. Böhmer, *Rola flot obcych w procesie ostatecznego rozkładu sił morskich Cesarstwa Bizantyńskiego (1118–1204)*, Oświęcim 2016, s. 34–35.

potrzebę istnienia prywatnych flotylli należących do bizantyńskich feudałów, które mogłyby się stać zarzewiem buntów, czy uzurpacji wymierzonych w Komnenów. Oczywiście istniała ciągle flota stacjonująca w stolicy i pobliskich portach, w tym eskadra pracująca bezpośrednio na potrzeby cesarza. Były one niezbędne dla utrzymania połączenia między Europą a Azją, czy pilnowania wyjścia na Morze Czarne, które było zamknięte dla okrętów i statków nie Bizantyńczyków. Niezwykle ważnym szlakiem, na którym wykorzystywane były okręty należące bezpośrednio do cesarza, był Dunaj. Dowód mamy na to, gdy Węgrzy uderzyli na bałkańskie prowincje cesarstwa w 1127 r.¹³ Choniates wspomina w swej relacji, że Jan II przybył nad tę rzekę wiosną 1128 r. na pokładzie swojej cesarskiej triremy¹⁴. Widać zatem, że okręty z eskadry towarzyszyły cesarzowi w jego podróżach między dwoma kontynentami, do tego stopnia, że to na jednym z nich po jego tragicznej śmierci jego ciało wróciło do stolicy.

Manuel Komnen (1143–1180) towarzyszył ojcu w feralnej wyprawie do Syrii w roku 1143. Nim armia wraz z Janem II dotarła do celu, ów zmarł w konsekwencji skaleczenia się zatrutą strzałą podczas polowania. Młody Manuel złożył ciało ojca na jeden okręt z floty, typu dromon, który zakotwiczony był na rzece Pyramos (koło Mospuestii)¹⁵. Możemy spekulować, że był to okręt flagowy cesarza, który z jakimiś nieokreślonymi siłami morskimi miał zadanie wspierać wyprawę do Antiochii. Po opanowaniu tronu, Manuel zaczął wykorzystywać powierzone mu jednostki do celów dyplomatycznych, kierując je do zadań wymagających specjalnej uwagi. Według słów Kinnamosa bazyleus wysłał poselstwo, które przybyło na dwór władcy Sycylii jeszcze w kwietniu 1143 r. Legacji przewodził Bazyli Kseros, który miał doprowadzić do małżeństwa pomiędzy Komnenami a rodziną Rogera II (1105–1154). Miało to uspokoić wzajemne relacje, niezbyt ciepłe od kiedy Hauteville koronował się na króla Sycylii¹⁶. Bizantyński poseł

¹³ Nicetas Choniates, s. 17–18; F. Makk, *The Arpads and the Comnenoi. Political relations between Hungary and Byzantium in the 12th Century*, Budapest 1989, s. 24; G. Moravcsik, *Byzantium and the Magyars*, Budapest 1970, s. 78.

¹⁴ Nicetas Choniates, s. 17.

¹⁵ Nicetas Choniates, s. 50; Jan Kinnamos, II, s. 33.

¹⁶ Jan Kinnamos, III, s. 91–92; P. Lamma, *Comneni e Staufer. Ricerche sui rapporti fra Bisanzio e L'Occidente*, t. I, Roma 1955, s. 48–49; F. Chalandon, *Jean II...*, s. 259.

przekroczył swoje kompetencje, gdyż został przekupiony przez Rogera II i uznał jego tytuł królewski w imieniu Bizancjum¹⁷. Manuel I nie zaakceptował umowy zawartej przez Kserosa, nie zdążył jednak ukarać swego wysłannika, który zszedł z tego świata¹⁸. Nie był to jedyny przypadek wykorzystywania okrętów podległych cesarzowi, według schematu, który rozpoczął Aleksy I. Manuel również wzorem dziada w początkowym okresie swego panowania wiele razy podróżował drogą morską. Przykład na to znajdziemy w 1148 r., gdy cesarz Manuel na pokładzie swojej biremy udał się do Beroi w pobliżu Tesaloniki¹⁹.

O istnieniu eskadry w dobie rządów Manuela świadczą również następujące wydarzenia. Wybuchła w 1147 r. wojna z Normanami, swoje przesilenia znalazła w walkach na wyspie Kerkyrze. Dowodzący flotą z rozkazu Manuela, Stefan Kontostefan zmarł w czasie oblężenia miejscowej cytadeli, opanowanej przez Normanów, zaś jego miejsce zajął Aksuch²⁰. Po śmierci megaduksa Kontostefana doszło do jakiegoś nieporozumienia między Bizantyńczykami a ich weneckimi aliantami, które przerodziło się w stracie zbrojne. Miało one pewne konsekwencje dla przebiegu walk oraz dla naszego zagadnienia, bowiem cześć Wenecjan, spacyfikowana przez wojska Aksucha, uciekała na swoje okręty i odpłynęła z Kerkyry²¹. Marynarze z Najjaśniejszej Republiki Weneckiej napadli na stojące na kotwicy w pobliżu wyspy Asteris statki z Eubei, z których część zajęli, a pod inne podłożyli ogień²². Zbuntowani Wenecjanie zdobyli jeszcze jeden ze cesarskich okrętów (*basilida néa*), na którym ubrali w purpurowe szaty murzyna, w szyderczy sposób aklamowanego jako

¹⁷ Jan Kinnamos, III, s. 91–92; Romuald z Salerno, s. 424; *Regesty*, nr 1331, s. 200; R.J. Lillie, *Handel und Politik zwischen dem byzantinischen Reich und den italienischen Kommunen Venedig, Pisa und Genua in der Epoche der Komnenen und der Angeloi (1081–1204)*, Amsterdam 1984, s. 393; M. Böhm, *Rola...*, s. 64.

¹⁸ Jan Kinnamos, III, s. 92.

¹⁹ Jan Kinnamos, II, s. 78.

²⁰ Jan Kinnamos, III, s. 97; Nicetas Choniates, s. 79–82.

²¹ Nicetas Choniates, s. 85–86; D. Matthew, *The Norman Kingdom of Sicily*, Cambridge 1992, s. 266.

²² Nicetas Choniates, s. 86; K. Niederau, *Veneto-Byzantinische Analekten zum Byzantinisch-Normannischen Krieg 1147–1158*, Aachen 1983, s. 41; F. Chalandon, *Jean II...*, s. 329; M. Böhm, *Rola...*, s. 70.

cesarza²³. Gest ten był niezwykle upokarzający dla majestatu cesarskiej władzy. Manuel był osobiście wtedy na Kerkyrze i zaprowadzał porządek w obozie swoich ludzi oraz tych Wenecjan, którzy pozostali na jego służbie²⁴. Atak na cesarską jednostkę, być może nawet okręt flagowy cesarza, na którym znajdowało się jego mienie ruchome (wspomniane wyżej purpurowe szaty), świadczy nam o tym, że jednostki z eskadry wyróżniały się w jakiś pominięty przez źródła sposób. Wenecjanie doskonale wiedzieli, jaką jednostkę atakują, dziwi jedynie brak oporu ze strony marynarzy bizantyńskich. Być może w tym momencie okręt znajdował się w porcie i na jego pokładzie znajdowała się tylko garstka strażników, niezdolnych powstrzymać masy weneckich żeglarzy, którzy się wdarli na jego pokład. Po walkach na tej wyspie cesarz Manuel udał się na pokładzie innego okrętu do Awlony, skąd miała ruszyć wyprawa na Italię²⁵. Relacja Choniatesa wspomina, że cesarz chciał osobiście wkroczyć do Italii, lecz w momencie, w którym miał wyruszyć na wyspę Eronezion, rozpętał się na Morzu Jońskim straszliwy sztorm, który uniemożliwiał jakiegokolwiek próby jego przekroczenia, niszcząc próbujące tego dokonać okręty²⁶.

Kolejne dowody na wykorzystanie okrętów i ludzi z eskadry cesarskiej z Konstantynopola, posiadamy również z 1148 r. Ówczesny władca Niemiec Konrad III (1137–1152) powrócił wtedy do Konstantynopola na pokładzie bizantyńskiego okrętu, chory na malarię. W stolicy cesarstwa bizantyńskiego przebywał od stycznia do marca 1148 r., lecząc się pod okiem tutejszych lekarzy²⁷. Następnie udał się na pokładzie bizantyń-

²³ Nicetas Choniates, s. 86; K. Niederau, *Veneto-Byzantinische...*, s. 41–42; R. J. Lilie, *Handel...*, s. 407; F. Chalandon, *Jean II...*, s. 329; P. Aubé, *Roger II. Twórca państwa Normanów włoskich*, przekł. B. Biały, Warszawa 2012, s. 367; M. Böhm, *Rola...*, s. 70.

²⁴ Jan Kinnamos, III, s. 98; Nicetas Choniates, s. 88–89.

²⁵ Nicetas Choniates, s. 89.

²⁶ Nicetas Choniates, s. 89–90; R. J. Lilie, *Handel...*, s. 409.

²⁷ Jan Kinnamos, II, s. 86; Wilhelm z Tyru, t. I, XVI, s. 755; *List Konrada do opata Wibalda*, 195, s. 354–355 (koniec lutego 1148); *List Konrada do cesarza Manuela*, 224, s. 396–397 (1150 r., spisany po 8 lutego); J. Harris, *Bizancjum i wyprawy krzyżowe*, przekł. J. Grudzińska, Warszawa 2005, s. 146; A. Laiou, *Byzantium and the Crusaders in the Twelfth Century*, [in:] *Urbs Capta. The Fourth Crusade and its Consequences*, ed. A. Laiou, Paris 2005, s. 32; J. Phillips, *Druga krucjata*, przekł. N. Radomski, Warszawa 2014, s. 263–264.

skiego okrętu do Ziemi Świętej. Ominął tym samym pełną niebezpieczeństw drogę lądową. Na przełomie roku 1148/1149 Manuel i Konrad spotkali się w Tesalonice²⁸. Władcę Niemiec dostarczył tam bizantyński kapitan Nicefor Dasjotes, któremu wcześniej Manuel obarczył odpowiedzialnością za jego bezpieczne dowieszenie do Palestyny²⁹. W Tesalonice bizantyński władca zawarł z Konradem sojusz wymierzony w króla Sycylii, którego głównym celem było odbicie południowej Italii dla cesarstwa bizantyńskiego³⁰.

W dalszym toku panowania Manuela pojawiły się kolejne niezwykle ważne zadania, które mógł powierzyć jedynie swojej eskadrze i jej okrętom. Gdy w 1159 r. zmarła pierwsza żona Manuela, Irena-Berta, cesarz rozpoczął poszukiwania nowej małżonki³¹. Z przyczyn politycznych skupił swoją uwagę nie na zachodzie, ale w chrześcijańskim Lewancie i miejscowych rodzinach panujących. Początkowo skierował swój wzrok na Trypolis, do którego wysłał posłów³². W 1160 r. wysłał kolejnych swoich legatów prócz Trypolisu w Libanie, także do Jerozolimy³³. Wysłannikom cesarza przewodził Jan Kontostefan, a towarzyszył mu Teofilakt³⁴. W Trypolisie posłom zaoferowano Melissandrę, córkę hrabiego Rajmunda II (1137–1152), która została pierwszą kandydatką na przyszłą agustę³⁵.

²⁸ Jan Kinnamos, II, s. 86–87; *Regesty*, nr 1374, s. 216; P. Stephenson, *Byzantium's Balkan Frontier. A Political Study of the Northern Balkans, 900–1204*, Cambridge 2000, s. 222–225; H. Houben, *Roger II. von Sizilien. Herrscher zwischen Orient und Okzident*, Primus 1997, s. 96; J. Pryor, E. Jeffreys, *The Age of the Dromon. The Byzantine Navy ca 500–1204*, Leiden 2006, s. 112; E. Curtis, *Roger of Sicily and the Normans in lower Italy*, New York–London 1912, s. 234; P. Lamma, *Comneni...*, t. I, s. 93–96.

²⁹ Jan Kinnamos, II, s. 86–87; *Regesty*, nr 1374, s. 216; M. Böhm, *Rola...*, s. 70.

³⁰ Jan Kinnamos, II, s. 87; P. Lamma, *Comneni...*, t. I, s. 85; P. Classen, *La politica di Manuele Commeno tra Federcio Barbarossa e le citte italiane*, [in:] *Popolo e Stato in Italia nell'età di Federico Barbarossa: Alessandria e la Lega Lombarda: relazioni e comunicazioni al XXXIII Congresso Storico Subalpino per la celebrazione dell'VIII centenario della fondazione di Alessandria: Alessandria, 6–9 Ottobre 1968*, Turin 1970, s. 263–279.

³¹ Jan Kinnamos, V, s. 202.

³² Jan Kinnamos, V, s. 209–210.

³³ Wilhelm z Tyrutu, t. I, XVIII, s. 874.

³⁴ Jan Kinnamos, V, s. 208–209.

³⁵ Jan Kinnamos, V, s. 209–210; F. Chalandon, *Jean II...*, s. 518.

Kolejną stała się Maria z Antiochii. Manuel do Antiochii wysłał Bazylego Kamaterosa, dowódcę służących w gwardii cesarskiej Waregów, aby ten ocenił księżniczkę³⁶. Maria musiała wywrzeć na Kamaterosie pozytywne wrażenie, dlatego wysłano do Antiochii z Konstantynopola w celu negocjowania warunków małżeństwa, kolejnych posłów: Aleksego Bryenniosa Komnena i Andronika Kamaterosa³⁷. Król Jerozolimy i Rajmund III (1140–1187) z Trypolisu, forsowali jednak dalej kandydaturę Melissandry³⁸. Posłowie Komnena z racji urody oraz pewnego pochodzenia wybrali Marię i we wrześniu 1161 r. jej cesarski dromon wyruszył z portu św. Szymona do Bizancjum³⁹. Śmierć sycylijskiego króla Wilhelma I (1154–1166) wymusiła zwiększenie aktywności dyplomatycznej ze strony Manuela na obszarze Italii. Bizantyński bazyleus wysłał w maju 1166 r. poselstwo do nowego króla Wilhelma II (1166–1189), którego celem było odnowienie pokoju normańsko-bizantyńskiego, jaki miał zostać wzmocniony przez małżeństwo sycylijskiego władcy z córką Manuela Marią⁴⁰. Do mariażu jednak nie doszło, choć pokój został utrzymany⁴¹.

Manuel powierzał swoim ludziom ze służącej jego potrzebom eskadry różne niezwykle ważne zadania. Najważniejszym była ochrona jego osoby i dostarczenie cesarzowi możliwości bezpiecznego przemieszczania się po morzu, aż do punktów docelowych, leżących poza stolicą. Okręty z jego eskadry zapewniały mu także ruchome centrum dowodzenia, wraz z namiastką dworu, o czym świadczy przewożenie na ich pokładach rzeczy należących do bazyleusa, w tym tych w kolorze purpury. Wątpić należy, że cesarz posiadał swoją kajutę, bo okręty bizantyńskie nie miały na pokładach tyle miejsca, aby zmieścić dodatkową konstrukcję. Bardziej prawdopodobne wydaje się rozbijanie na pokładzie wybranego okrętu specjalnego namiotu dla cesarza, chroniącego go przed wpływem

³⁶ Jan Kinnamos, V, s. 210.

³⁷ Jan Kinnamos, V, s. 210; M. Böhm, *Rola...*, s. 141.

³⁸ Wilhelm z Tyru, t. I, XVIII, s. 875.

³⁹ Jan Kinnamos, V, s. 210; Wilhelm z Tyru, t. I, XVIII, s. 876; M. Böhm, *Rola...*, s. 141.

⁴⁰ *Regesty*, nr 1470, s. 250; Andrzej Dandolo, s. 249; D. Matthew, *The Norman...*, s. 271; W. Fröhlich, *The Marriage of Henry VI and Constance of Sicily: Prelude and Consequences*, ANSt 15, 1992, s. 101–102.

⁴¹ M. Böhm, *Rola...*, s. 84.

warunków atmosferycznych. Kolejnym niezwykle ważnym zastosowaniem eskadry było przewożenie ważnych osobistości, jak na przykład Konrada III, cesarza niemieckiego, czy Marii z Antiochii, narzeczonej Manuela I. Okręty przeznaczone do tego celu miały za zadanie podkreślać potęgę i moc majestatu Bizancjum oraz samych Komnenów. W podobny sposób wyglądać musiały okręty legatów, których Manuel wysyłał zarówno na Sycylię, do Palestyny i Syrii, gdzie pokaz potęgi oraz bogactwa Bizantyńczyków miał szczególnie zadanie propagandowe.

Śmierć Manuela spowodowała zmiany w sposobie funkcjonowania sił morskich, także eskadry z Konstantynopola. Przyszły cesarz, Andronik I Komnen (1183–1185), w 1182 r. zgromadził na azjatyckim brzegu Bosforu armię, przy pomocy której chciał zająć stolicę⁴². Uzurpator nie posiadał jednak żadnej floty. Protosebastos Aleksy Komnen, który w tym momencie dzierżył ster państwa w imieniu małoletniego bazyleusa, zaczął gromadzić siły morskie, w celu odcięcia przepraw przez ową cieśninę, oddzielającą Azję Mniejszą od Europy⁴³. W ich skład wchodziły jednostki z cesarskiej floty ze stolicy (zapewne również z eskadry podległej samemu bazyleusowi), a także okręty należące do mieszkających w Konstantynopolu przedstawicieli komun włoskich, głównie z Pizy⁴⁴. Na czele tych sił morskich stanął megaduks Andronik Kontostefan, który na swoje stanowisko mianowany został przez poprzedniego cesarza. Kontostefan wywiązał się z powierzonego mu zadania i zablokował całkowicie ruch przez Bosfor. Zdawać się mogło, że Andronik skończy swój los w podobny sposób, jak większość uzurpatorów przed nim. Niestety, Kontostefan przeszedł na stronę Andronika Komnena, zabierając ze sobą wszystkie duże okręty (*makrás néas*), którymi dowodzili Bizantyńczycy⁴⁵. Wszechwładny protosebastos został obalony i oddany Andronikowi, który

⁴² Nicetas Choniates, s. 246; Wilhelm z Tyru, t. I, XXII, s. 1079.

⁴³ Nicetas Choniates, s. 247; O. Jurewicz, *Andronikos I. Komnenos*, Amsterdam 1970, s. 88.

⁴⁴ Nicetas Choniates, s. 247; J. Pryor, E. Jeffrey, *The Age...*, s. 121; Ch. M. Brand, *Byzantium confronts The West 1180–1204*, Cambridge Mass. 1968, s. 40; M. Böhm, *Rola...*, s. 86.

⁴⁵ Nicetas Choniates, s. 248; Ch. M. Brand, *Byzantium...*, s. 40; J. Harris, *Bizancjum...*, s. 170.

rozkazał go osłepić⁴⁶. Andronik Komnen wprowadził terror, za który ludzie go znienawidzili i gdy okazało się, że nie będzie w stanie opanować buntu w stolicy, w 1185 r. postanowił uciec do Rusów. Wsiadł w tym celu na okręt (zapewne z interesującej nas eskadry), lecz niepogoda uniemożliwiła mu wypłynięcie na Morze Czarne. Został pojmany i przewieziony łodzią do Wieży Anemasa, gdzie go uwięziono⁴⁷. Historia zatoczyła koło, bowiem ta sama flota imperialna, która zapewniła mu władzę nad stolicą, przyczyniła się do jego zguby.

Jak widać z przytoczonych wyżej informacji, istnienie eskadry w Konstantynopolu, podległej cesarzom z dynastii Komnenów, było jednym z elementów ich morskiej polityki. Aleksy I nie był pod tym względem jakimś innowatorem, bowiem jego poprzednicy dysponowali swoimi własnymi okrętami, przeznaczonymi do realizowania ich potrzeb⁴⁸. Jedną nowością, jaką wprowadził, było połączenie tej eskadry z osobami megaduksów, którzy za jego panowania stali się faktycznymi dowódcami sił morskich cesarstwa bizantyńskiego. To właśnie wodzowie w tej randze byli odpowiedzialni za jego osobiste bezpieczeństwo na morzu, wybierając do tego celu właściwych kapitanów, którzy obsadzali okręty cesarskie. W podobny sposób megaduksowie postępowali również za panowania Manuela, gdy to zapewne oni sugerowali cesarzowi, któremu z kapitanów z eskadry powierzyć poszczególne zadania. Te były ściśle określone i znając istniejący materiał źródłowy, możemy je ułożyć pod względem ważności w następujący sposób:

1. Transport osoby cesarza i jego najbliższej rodziny, na linii Azja Mniejsza i Europa.
2. Przewóz kandydatek na cesarskie żony do Konstantynopola.
3. Transport gości cesarza, w tym koronowanych głów, które odwiedzały cesarstwo.
4. Transport poselstw, poczty do Europy Zachodniej i do Lewantu.

⁴⁶ Nicetas Choniates, s. 249; M. Böhm, *Rola...*, s. 86.

⁴⁷ Nicetas Choniates, s. 348.

⁴⁸ M. Böhm, *Flota...*, s. 98–100.

5. Potencjalne zadania bojowe, w których eskadra włączona była w skład większych sił floty cesarskiej. Działo się tak, jedynie gdy cesarz osobiście udawał się na front, leżący w pobliżu jakiegoś akwenu morskiego, czy cieku śródlądowego.
6. Misje specjalne (patrz sprawa Gabrasa; wywiezienie do miejsc odosobnienia uzurpatorów z rodziny cesarskiej).

Eskadra cesarska w dobie rządów Komnenów w XII stuleciu najczęściej realizowała zadanie pierwsze i piąte, które często były ze sobą powiązane, na co mamy bardzo liczne potwierdzenia. Na pewno najintensywniej w celach transportu wykorzystywany był Bosfor, jako droga łącząca Europę z Azją Mniejszą. Podobną rolę odgrywało Morze Czarne (choć nie mamy na to potwierdzenia i to jedynie nasze domysły), które stanowiło bramę do Dunaju. Oczywiście zawsze okrętom eskadry cesarskiej towarzyszyły jakieś dromony/chelandie pochodzące z floty imperialnej, które zapewniały osłonę w działaniach bojowych, a także niwelowały ryzyko ataku wroga na samotną jednostkę bazyleusa. Oczywiście, jak pokazał przykład z czasów Manuela I, wsparcie innych okrętów nie zapewniało całkowitego bezpieczeństwa cesarskiego mienia, szczególnie gdy okręt cesarski stał w porcie innego miasta niż Konstantynopol, dodatkowo pozbawiony większości załogi, która brała udział w walkach na lądzie. Wtedy stanowił potencjalnie łatwy łup dla wrogów, którzy doskonale czuli się na morzu, a takimi bez wątpienia byli Weneccjanie. Być może wyróżniały się jednostki tego przeznaczenia, kolorem poszycia i żagli (najprawdopodobniej była to barwa czerwona w wypadku drewna), który w zasadzie powodował, że trudno byłoby cesarzowi zachować anonimowość. Do tego dodajmy fakt, że na pokładzie rozbijano dla władcy wystawny pawilon-namiet, zapewne również w bardzo charakterystycznych barwach i wiemy już, że okrętu z eskadry cesarskiej nie można było pomylić z żadnym innym. Dlatego wątpić należy, że interesująca nas formacja floty brałaby bezpośredni udział w walkach na morzu, bowiem wspomniane wyżej cechy zbyt ją wyróżniały. Wątpliwe jest, aby jej okręty pełniły funkcje flagowe, bowiem byłyby zbyt widocznym celem, co powodowałoby zbyt duże zagrożenie dla osoby władcy lub jego rodziny, która mogła znajdować się na ich pokładach. Funkcja flagowa przypadała i przypisana była zapewne okrętom

megaduksów. Eskadra zapewniała jednak cesarzom ruchome centrum dowodzenia, szczególnie ważne w kampanii lądowej toczony na terytorium pogranicza, w Cylicji czy nad Dunajem, daleko od wygod pałaców Konstantynopola. Oczywiście w sytuacjach kryzysowych można było się bronić i atakować okrętami eskadry cesarskiej, lecz o takich przypadkach nie słyszymy w źródłach z badanego okresu. Nie zapominajmy, że były to ciągle jednostki przeznaczone do walki i taka była ich pierwotna funkcja.

Nieco inaczej wyglądać musiało współdziałanie eskadry z okrętami flot prowincjonalnych. Jednostki pochodzące z floty Cypru wspierały swoją obecnością cesarskich legatów, którzy kierowali się do państw krzyżowców. Takie pokazy siły wpisywały się w politykę niemal wszystkich Komnenów, stwarzały bowiem swoistego rodzaju fikcję bizantyńskiej talassokracji. O ile było to możliwe i nawet niezbędne w wypadku Łacinników w Lewancie całkowicie zależnych od pomocy z zewnątrz, to nie sprawdzało się w wypadku relacji z Normanami, którzy doskonale znali możliwości oraz braki bizantyńskich sił morskich. Dlatego do nich kierowano poselstwa wysłane najczęściej na jednej jednostce, która mogła pochodzić nie z badanej przez nas formacji, lecz z floty imperialnej, czy nawet eskadry z Dyrrachium. Zapewne w podobnym stylu jak do Normanów, Komnenowie kierowali swoich wysłanników do Wenecjan, którym Bizantyńczycy również w XII wieku nie mieli czym zbytnio zaimponować na morzu.

Możemy się w tym miejscu zapytać, a jakie rodzaje okrętów wchodziły w skład eskadry cesarskiej? Z nazwy znamy tylko jeden okręt, monerę Aleksego I, którą zwano *Aér*, czyli *Powietrze*. Monera była jednorzędową lekką galerą, która zapewniała cesarzom niezbędną mobilność, lecz ustępowała rozmiarami dromonom. Zatem kosztem cech obronnych, Komnenowie stawiali na prędkość poruszania się i transportu. Było to niezwykle ważne w podróżach pomiędzy dwoma kontynentami, na wewnętrznych wodach podporządkowanych Bizancjum, gdzie nie istniało ryzyko zagrożenia atakiem wrogich jednostek. Na monerze można było szybko przekroczyć Bosfor, czy skierować się miast leżących na wybrzeżu morza Marmara, czy do Abydos. W dalszych podróżach, nad Dunaj, czy do Tesaloniki lub do Dyrrachium, cesarze korzystali z pomocy trirem ze swojej eskadry. Pod tym anachronicznym terminem kryły się najczęściej

dwurzędowe (a nie trzyrzędowe, jak wskazuje nazwa) jednostki typu dromon/chelandia. Ich załogi mogły liczyć od 120 do 250 osób, zarówno wiosłarzy, jak i żołnierzy piechoty morskiej, którzy pochodzili zapewne z gwardii cesarskiej⁴⁹. Wykorzystywały do żeglugi zarówno napęd wiosłowy, jak i żaglowy. Musimy brać pod uwagę, że załoga eskadry cesarskich trier mogła być mniej liczna od jednostek tego samego typu wykorzystywanych w innych formacjach bizantyńskiej floty. Choć nie mamy na to potwierdzenia źródłowego, wynikało to z całą pewnością z faktu, że na pokład tego typu jednostek musiała wchodzić pewna grupa dworzan, a także straż przyboczna panującego. Ograniczało to zapewne ilość marynarzy pracujących na pokładzie. Tylko ich mogło być mniej, bowiem znaczące zmniejszenie liczby wiosłarzy wpływało na prędkość okrętu. Gdzie mogły stacjonować te wspomniane okręty w Konstantynopolu? Najbardziej prawdopodobnym miejscem wydaje się Złoty Róg i bliskość pałacu Bukoleon. W tym miejscu okręty byłyby zawsze najbardziej dostępne dla potrzeb cesarza, czy jego gości lub rodziny. Niezbyt prawdopodobne wydaje się, aby w skład eskadry wchodziły jakieś żaglowce transportowe. Raczej kapitanowie eskadry mieli do swojej dyspozycji dodatkowo jakieś łodzie typu *akatia*, które można było wykorzystywać w wielozadaniowy sposób, w miejscach do których większe jednostki z napędem wiosłowo-żaglowym nie miały dostępu. Niestety pod tym względem, istniejący materiał źródłowy nie jest zbyt pomocny i jednoznacznie nie pozwala nam powiązać tych jednostek z eskadrą cesarską ze stolicy. Wiemy na pewno, że zarówno Aleksy I, jak i jego wnuk Manuel używali akatii w różnych działaniach, najczęściej śródlądowych.

Niestety nie posiadamy żadnych danych co do liczebności eskadry, którą mieli do swoich potrzeb Komnenowie w dobie rządów tej dynastii. Spekulować możemy, że okrętów było bardzo niewiele, być może w granicach 5–10. Taka liczebność wynikała zapewne z faktu, że ich wyposażenie

⁴⁹ Kwestią niezwykle dyskusyjną jest pochodzenie etniczne żołnierzy piechoty morskiej, szczególnie w dobie panowania Manuela I. Nie wiemy czy byli to Grecy, Waregowie, czy też pochodzący z Italii najemnicy. Ta ostatnia opcja wydaje się znacznie bardziej prawdopodobna, tym bardziej, że za panowania tego bazyleusa znacznie zwiększył się odsetek kierujących się do Bizancjum mieszkańców północnej Italii, szczególnie pochodzących z Genui i Pizy.

i utrzymanie musiało być bardzo kosztowne. Najmniej było szybkich moner, najwięcej dromonów. Wiele pieniędzy pochłaniać musiał również żołd marynarzy i kapitanów. Nawet zakładając, że eskadra składała się z 4 dromonów i jednej monery, to liczba służących w niej ludzi oscylowała w granicach nawet 900 osób⁵⁰. Zadania i misje ściśle związane były z poczynaniami władcy, dlatego w jej szeregach znajdowali się najbardziej oddani oraz doświadczeni żeglarze, czy żołnierze. Na pewno kapitanowie nie byli zaciągani na jeden sezon żeglugowy. Dłuższej służby wymagało bezpieczeństwo państwa, gdyż ludzie ci pełnili ważne zadania dla bezpieczeństwa władców. Nie byli to również ludzie przypadkowi, lecz doświadczone wilki morskie, które miały za sobą służbę w innych odłamach floty. Ciągłe jednak poruszamy się w sferze naszych domysłów i sugestii, bowiem materiał źródłowy jest bardzo ubogi pod tym względem. Przez prawie sto lat aktywności, przez szeregi eskadry cesarskiej przewinąć się musiało kilkadziesiąt tysięcy marynarzy, wiosłarzy i kapitanów. Pod koniec panowania Manuela i jego dwóch następców, eskadra coraz bardziej zlewała się w jedność z flotą imperialną, z którą związane były osoby ówczesnych megaduksów, wywodzące się z rodziny Kontostefanów, powinowatych Komnenów. Takie rozwiązanie było bowiem wygodniejsze dla dowódców floty, pozwalało też na ograniczenie kosztów utrzymania eskadry, jednakże otwierało pole do zjawiska korupcji. Wierność wobec władcy stała się towarem deficytowym, bowiem ważniejsze znaczenie miała osoba głównodowodzącego floty.

Bezpośredni następcy Aleksego I, syn Jan Komnen i wnuk Manuel, korzystali niemal w takim samym stopniu z usług eskadry, która towarzyszyła im w licznych podróżach oraz konfliktach. Zmiany nastąpiły dopiero za panowania Aleksego II, gdy ten odłam marynarki wojennej Bizancjum przeszedł szereg modyfikacji, z których najważniejszą była przemiana etniczna, bowiem do służby w tej formacji zapewne dopuszczono cudzoziemców z Italii, głównie z Pizy. Bunt Andronika i rzeź Łacinników musiały mieć jakiś wpływ na aktywność tej eskadry. Dlatego po jego upadku, badana przez nas eskadra przestała istnieć, co było widocznym wyrazem słabości floty cesarstwa bizantyńskiego, która swój finał znalazła w 1204 r.

⁵⁰ Taka liczba wiąże się z liczbą ludzi, których okrętowano na jednostki obu typów. Monera mogła mieć załogę w granicach 120–140 ludzi, podczas gdy dromon od 140 do 250 osób.