

BYZANTINA LODZIENSIA

XXIII

Miasto na skrzyżowaniu mórz i kontynentów

Wczesno- i średnibizantyński Konstantynopol
jako miasto portowe

redakcja

Mirosław J. Leszka
Kiril Marinow



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

Miasto na skrzyżowaniu mórz i kontynentów

Wczesno- i średniobizantyński Konstantynopol jako miasto portowe

Redakcja

Mirosław J. Leszka, Kiril Marinow



[Kup książkę](#)

BYZANTINA LODZIENSIA

seria wydawnicza Katedry Historii Bizancjum UŁ

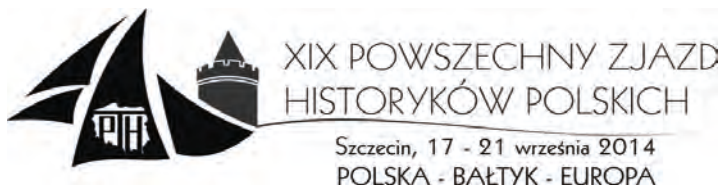


założona przez

Profesora Waldemara Cerana

w

1997 r.



Nº XXIII

[Kup książkę](#)

BYZANTINA ŁODZIENSIA
XXIII

Miasto na skrzyżowaniu mórz i kontynentów

Wczesno- i średniobizantyński Konstantynopol
jako miasto portowe

Redakcja
Mirosław J. Leszka, Kiril Marinow

 WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO

[Kup książkę](#)

BYZANTINA ŁÓDZIENSIA

seria wydawnicza Katedry Historii Bizancjum UŁ

N^o XXIII

KOMITET REDAKCYJNY

Mirosław J. Leszka – przewodniczący

Andrzej Kompa – sekretarz

Sławomir Bralewski

Paweł Filipczak

Maciej Kokoszko

Kirił Marinow

Teresa Wolińska

RECENZENT

dr hab. Szymon Olszaniec, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

BIBLIOGRAFIĘ I INDEKSY OPRACOWAŁ

Andrzej R. Hołasek

ADIUSTACJA I KOREKTA

Andrzej Kompa

SKŁAD I ŁAMANIE

Tomasz Pietras

ADRES REDAKCJI

Katedra Historii Bizancjum UŁ

ul. A. Kamińskiego 27a

90-219 Łódź, Polska

bizancjum@uni.lodz.pl

www.bizancjum.uni.lodz.pl

OKŁADKĘ I LAYOUT PROJEKTOWAŁ

Sebastian Buzar

Wydrukowano z dostarczonych Wydawnictwu gotowych materiałów
ark. wyd. 21; ark. druk 21,75

Ilustracje na okładce © Kirił Marinow



© Copyright by the Authors, Łódź 2016 © Copyright for this edition Uniwersytet Łódzki, Łódź 2016

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

Wydanie I • Zam. nr W.07167.15.o.K • Printed in Poland

Wydrukowano na papierze Stella Press 65 g dostarczonym przez Zing Sp. z o.o.

ISBN 978-83-8088-370-3 • eISBN 978-83-8088-371-0

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego • 90-131 Łódź, ul. W. Lindleya 8

www.wydawnictwo.uni.lodz.pl • księgarnia@uni.lodz.pl • tel. (42) 665 58 63

Spis treści



Wstęp <i>Miroslaw J. Leszka, Kiril Marinow</i>	I
---	---

I

Konstantynopolitańskie porty IV–XII w. <i>Miroslaw J. Leszka</i>	5
---	---

II

Wszystkie okręty cesarza. Rozważania nad stanem rzymskiej marynarki wojennej za panowania cesarza Maurycjusza (582–602) <i>Łukasz Różycki</i>	17
---	----

III

Konstantynopolitańska eskadra cesarska w dobie panowania Komnenów (1081–1185) <i>Marcin Böhm</i>	47
---	----

IV

Wygnani biskupi Konstantynopola w późnej starożytności i ich kontakty ze stolicą nad Bosforem <i>Rafał Kosiński</i>	63
--	----

V

Chazarowie w Konstantynopolu (VII–XI w.) <i>Jarosław Dudek</i>	79
---	----

VI

Miejsce portu w fabule dwunastowiecznego romansu bizantyńskiego <i>Anna Kotłowska</i>	103
---	-----

VII

Winieta Konstantynopola na mapie z Ebstorf <i>Piotr Kochanek</i>	113
--	-----

VIII

Hodegon – z rozważań nad pierwotną lokalizacją konstantynopolitańskiego sanktuarium <i>Piotr Łukasz Grotowski</i>	137
---	-----

IX

Pogańskie prywatne uroczystości kommemoratywne w okresie wczesnobizantyńskim <i>Ireneusz Milewski</i>	215
---	-----

ANEKS

Itinerarium Stefana z Nowogrodu z opisem konstantynopolitańskiego portu Kontoskalion (1348/1349). Przekład i opracowanie <i>Zofia Brzozowska</i>	227
--	-----

Summary	261
---------------	-----

Wykaz skrótów	269
---------------------	-----

Bibliografia	273
--------------------	-----

Źródła	273
--------------	-----

Opracowania	289
-------------------	-----

Indeks osobowy	315
----------------------	-----

Indeks nazw geograficznych i etnicznych	328
---	-----

Indeks nazw konstantynopolitańskich	333
---	-----

Wstęp



Konstantynopol to miasto szczególne tak ze względu na swoje wyjątkowe miejsce w dziejach średniowiecznego świata, jak i walory swego geograficznego położenia. Usytuowane malowniczo nad zatoką Złotego Rogu, Bosforem i morzem Marmara od swoich początków, jeszcze jako Bizancjum (*Byzántion*) związane było z morzem. Szczególnie uwidoczniło się to w czasach, kiedy stał się on centrum państwowości wschodniorzymskiej, wielką aglomeracją, zamieszkiwaną przez setki tysięcy ludzi. Wówczas gros zaopatrzenia żywnościowego, materiałów budowlanych, ale i np. dóbr luksusowych docierało drogą morską i wyladowywanych było w konstantynopolitańskich portach. Drogą morską przybywali do Miasta w różnych celach także ludzie: posłowie, kupcy, duchowni, pielgrzymi, ci, którzy marzyli o zrobieniu kariery i ci, którzy na cesarskim dworze dobijać się chcieli sprawiedliwości.

Konstantynopolitańskie porty, przystanie wrosły w tkanę miejską, stając się trwałym i nieodłącznym jej elementem. Tu kwitł handel, kłębiły się rzesze ludzi. Ale były to również miejsca, gdzie szerzyła się przestępczość, a niejednokrotnie właśnie tu wybuchały pożary, które pustoszyły całe dzielnice Miasta.

Konstantynopol przyciągał i przyciąga zainteresowanie uczonych, także i tych, którzy badają aspekt jego związków z morzem. W ten właśnie nurt wpisuje się niniejsza książka. Powstała ona jako owoc sympozjum pod tytułem *Miasto na skrzyżowaniu mórz i kontynentów. Wczesno- i średniobizantyński Konstantynopol jako miasto portowe*, które odbyło się w ramach XIX Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich w Szczecinie w dniu 17 września 2014 r. Zostało ono przygotowane pod kierunkiem prof. dra hab. Macieja Salamona i prof. dra hab. Mirosława J. Leszki. Wzięło w nim udział 16 uczonych z siedmiu polskich ośrodków naukowych (Kraków, Poznań, Lublin, Gdańsk, Białystok, Łódź, Opole), którzy w swoich referatach podejmowali różne aspekty historii Konstantynopola, jego topografii, życia mieszkańców. Dzięki temu, że większość uczestników sympozjum zdecydowała przygotować swoje wystąpienia do druku, powstała ta książka.

Prezentowany tom otwiera tekst autorstwa Mirosława J. Leszki, w którym przedstawione zostały w sposób syntetyczny przemiany w sieci konstantynopolitańskich portów w okresie IV–XII w. Dwa następne teksty poświęcone zostały flocie bizantyńskiej. W pierwszym dr Łukasz Różycki zastanawia się nad kwestią funkcjonowania bizantyńskiej floty wojennej w dobie rządów cesarza Maurycjusza (582–602). W drugim dr Marcin Böhm charakteryzuje aktywność stacjonującej w Konstantynopolu eskadry cesarskich okrętów wojennych za rządów dynastii Komnenów. Kolejny tekst, autorstwa dr. hab. Rafała Kosińskiego poświęcony został kierunkom zsyłek konstantynopolitańskich biskupów w kontekście położenia bizantyńskiej stolicy na morskich szlakach. W następnym fragmencie książki dr hab. Jarosław Dudek charakteryzuje przejawy obecności Chazarów w Konstantynopolu w okresie średniobizantyńskim. Dr hab. Anna Kotłowska z kolei zajmuje się motywem portu w bizantyńskim romansie, pochodzącym z XII wieku, a zatytułowanym *Rodante i Dozykles*, a będącym dziełem konstantynopolitańskiego pisarza Teodora Prodromosa. Dr hab. Piotr Kochanek, autor następnego tekstu, dokonuje wszechstronnej analizy winiety Konstantynopola, znajdującej się na powstałej ok. 1300 roku mapie z Ebstorf. Dr Piotr Łukasz Grotowski, w kolejnej partii książki, podejmuje trud ustalenia lokalizacji Hodegonu,

konstantynopolskiego sanktuarium maryjnego. Natomiast dr hab. Ireneusz Milewski w następnej części zajmuje się ceremoniami kommemoratywnymi celebrowanymi w środowiskach pogańskich, zapewne też w Konstantynopolu, w IV w. Książkę kończy edycja i pierwszy przekład na język polski *Itinerarium* Stefana z Nowogrodu (XIV w.), w którym znajduje się m.in. interesująca wzmianka o konstantynopolitańskim porcie Kontoskalion.

Mamy nadzieję, że już nawet ten nader skrótowy przegląd tekstów zamieszczonych w niniejszej książce zachęci Czytelnika do sięgnięcia po nią.

Kończąc niniejsze wprowadzenie chcielibyśmy gorąco podziękować Panu dr. hab. Szymonowi Olszańcowi za przygotowanie recenzji wydawniczej niniejszej monografii.

Miroslaw J. Leszka, Kiril Marinow



I

Mirosław J. Leszka*

Konstantynopolitańskie porty IV–XII w.



Ważnym elementem miejskiej infrastruktury Konstantynopola, jako istotnego ośrodka na morskich szlakach późnoantycznego i średnio-wiecznego świata, były porty. Rozwijały się one i podupadały w rytmie dyktowanym m.in. przez zmiany zachodzące w liczebności konstantynopolitańskiej populacji, a co za tym idzie jej potrzebami aprowizacyjnymi, jak również zmieniającą się pozycją cesarstwa bizantyńskiego w ówczesnym świecie czy wpływem środowiska naturalnego.

Celem niniejszego tekstu jest przedstawienie sieci najważniejszych konstantynopolitańskich portów (Neorion i Bosforion nad Złotym Rogiem, Juliana/Zofii i Teodozjusza nad morzem Marmara) oraz ukazanie zmian w nich zachodzących w okresie wczesno- i średniobizantyńskim¹.

* Profesor dr hab. Mirosław J. Leszka, Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny, Instytut Historii, Katedra Historii Bizancjum.

¹ Podstawowa literatura na temat konstantynopolitańskich portów w interesującym mnie okresie: R. Guillard, *Les ports de Byzance sur la Propontide*, B 23, 1953, s. 181–238; R. Janin, *Constantinople byzantine. Développement urbain et répertoire topographique*, Paris 1964, s. 225–240; W. Müller-Wienert, *Bildlexikon zur Topographie Istanbuls. Byzantion–Konstantinupolis–Istanbul bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts*, Tübingen 1977, s. 56–63; C. Mango, *Le développement urbain de Constantinople (IV^e–VII^e siècles)*, Paris 1990, s. 14–15, 38–39; idem, *The Development of Constantinople*

Byzantion, z którego wyrósł Konstantynopol, dysponował dwoma portami, znajdującymi się nad zatoką Złotego Rogu, która ze względu na swoje naturalne warunki znakomicie nadawała się na tego typu obiekty. Były to Bosporion (*Bospóron* / Prosforion [*Prósforion*]) i Neorion (Νεώριον)². Pełniły one swoją rolę także po tym, jak Konstantyn Wielki dokonał przekształcenia Bizancjum w miasto swojego imienia.

Może to dziwić, ale nie dysponujemy przekazami źródłowymi, które pozwoliłyby na określenie ich dokładnego położenia. Do tego trzeba dodać, że współczesny kształt konstantynopolitańskiego wybrzeża różni się od tego z interesującego nas tu okresu³. Mimo to dość powszechnie umiejscawia się je pomiędzy dzisiejszym mostem Galata a wzgórzem, które zajmuje obecnie Topkapı Sarayı. Obszar ten dzisiaj zwany jest Sirkeci. Neorion najpewniej leżał bardziej na zachód od Bosforionu, a jego bezpośrednie zaplecze stanowił Strategion, jeden z najważniejszych placów Konstantynopola⁴. Badania archeologiczne prowadzone na terenie Sirkeci pozwalają przypuszczać, że port Bosporion znajdował się na południe od Sepetçiler Kasrı⁵.

as an Urban Centre, [in:] i d e m, *Studies on Constantinople*, Aldershot–Brookfield 1993, art. I, s. 120–121; W. Müller-Wiener, *Die Häfen von Byzantion–Konstantinupolis–Istanbul*, Tübingen 1994, s. 6–24; P. Magdalino, *The Maritime Neighborhoods of Constantinople: Commercial and Residential Functions, Sixth to Twelfth Centuries*, DOP 54, 2000, s. 209; K.R. Dark, *The Eastern Harbours of Early Byzantine Constantinople*, B 75, 2005, s. 152–163; P. Magdalino, *Medieval Constantinople*, [in:] i d e m, *Studies on the History and Topography of Byzantine Constantinople*, Aldershot 2007, s. 20–22, 86–102; S. Başaran, *‘Iron Ways’ and an Ancient Harbour of the Marmara Coast*, [in:] *The ‘Old Ships’ of the ‘New Gate’*, ed. U. Kocabaş, Istanbul 2008, s. 11–22; K. Marino, *Porty*, [in:] *Konstantynopol – Nowy Rzym. Miasto i ludzie w okresie wczesnobizantyńskim*, red. M.J. Leszka, T. Wołoska, Warszawa 2011, s. 151–157; P. Magdalino, *Harbors of Byzantine Constantinople*, [in:] *Stories from the Hidden Harbor: Shipwrecks of Yenikapi*, ed. Z. Kızıltan, G. Baran Çelik, Istanbul 2013, s. 11–15.

² O portach Bizantionu patrz m.in. W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 6; o walorach Złotego Rogu jako naturalnego portu J.A. Pertosjan, *Drevnij gorod na beregach Bosfora. Istoričeskie očerki*, Moskva 1986, s. 5, 6; K. Marino, *Porty...*, s. 151.

³ Np.: C. Mango, *The Shoreline of Constantinople in the Fourth Century*, [in:] *Byzantine Constantinople. Monuments, Topography and Everyday Life*, ed. N. Necipoğlu, Leiden–Boston–Köln 2001, s. 17–28; K.R. Dark, *The Eastern...*, s. 153–154, 163.

⁴ K.R. Dark, *The Eastern...* 152–160, plan 1 (s. 161); K. Marino, *Porty...*, s. 151.

⁵ Z. Kızıltan, *Excavations at Yenikapi, Sirkeci and Üsküdar within Marmaray and Metro Projects*, [in:] *Istanbul Archaeological Museums. Proceedings of the 1st Symposium*

Choć dokładne położenie, ukształtowanie i głębokość obu portów pozostają nieznane, to w nauce dość mocno osadzony jest pogląd, że rozciągały się one na odcinku mniej więcej 700 m i dysponowały w sumie długością nabrzeży sięgającą ok. 1,5 km⁶; mogły być w tym samym czasie bazą dla mniej niż dwustu statków⁷.

Wraz z rozwojem Konstantynopola, wzrostem liczby jego mieszkańców, odgrywaniem przez nie coraz istotniejszej roli w ówczesnym świecie okazało się, że Bosforion i Neorion nie są w stanie przyjąć rosnącej liczby docierających do Konstantynopola jednostek pływających, dostarczających mieszkańcom potrzebnych produktów, a szczególnie zboża. Powstała więc konieczność rozszerzenia dotychczasowej infrastruktury portowej stołecznego miasta. Tę potrzebę dostrzeżono już raptem w trzydzieści lat po tym, jak Konstantyn Wielki dokonał inauguracji miasta swojego imienia, a tym cesarzem, który podjął jako pierwszy kroki zmierzające do zaradzenia rosnącym trudnościom w zapewnieniu obsługi przybywającym do Konstantynopola statkom, był Julian Apostata. W czasie swojego pobytu w Mieście w 362 r. polecił przygotować port, który od jego imienia nazwano portem Juliana (*limé tou Ioulianoú*). Nie wiadomo czy pomysł wybudowania nowego portu zrodził dopiero w początkach rządów Juliana czy też powstał już za Konstancjusza, i może teraz zaczął być wprowadzany w życie. Bez względu na to, jak było w rzeczywistości, to z Julianem tradycja źródłowa wiąże się powstanie portu, co musi świadczyć o tym, że jego rola w wybudowaniu portu była najistotniejsza⁸.

Port usytuowany został nad morzem Marmara, trochę na zachód od Wielkiego Pałacu i hipodromu⁹. Zosym pisał, że Julian *zbudował dla*

on Marmara – Metro Salvage Excavations 5th–6th May 2008, ed. U. Kobas, Istanbul 2010, s. 16; K. Marino, *Porty...*, s. 151.

⁶ C. Mango, *Le développement...*, s. 39; idem, *The development...*, s. 120; K. Marino, *Porty...*, s. 152.

⁷ C. Mango, *Le développement...*, s. 38 (187 statków); K. Marino, *Porty...*, s. 152.

⁸ Symbolicznym wyrazem roli jaką odegrał Julian w powstaniu portu było wystawienie w jego centrum posągu cesarza. Według Jana Malala (XVIII, 82) posąg w roku 533 przewrócił się, a na jego miejscu postawiono krzyż.

⁹ Niedawno na temat położenia portu pisał K. R. Darrk (*The Eastern...*, s. 160–163), z sugestią, że sięgał on bliżej hipodromu niż to się generalnie sądzi i stanowił granicę między Wielkim Pałacem i zachodnią częścią Konstantynopola.

niego [Konstantynopola] wielki port (*mégistos limés*), który chronił okręty zagrożone przez południowy wiatr, oraz portyk o kształcie raczej półkolistym niż w linii w linii prostej prowadzący do portu¹⁰. W *Notycjach konstantynopolitańskich* port Juliana określany jest mianem *Portus Novus* i sytuowany w III regionie¹¹. Tak jak w przypadku Bosforionu i Neorionu trudno precyzyjnie określić jego rozmiary. Uzgodnienie przekazów źródłowych ze współczesnym kształtem konstantynopolitańskiego wybrzeża Propontydy doprowadziło Cyrila Mango do wniosku, że port Juliana miał szerokość 600 m, z nabrzeżem o długości 1 km, mogącym przyjąć ok. 125 statków¹².

Po niespełna półtora wieku, bo w 509 r., cesarz Anastazjusz I polecił oczyścić obszar portu z mułu i wybudować falochron¹³, co być może wpisywało się w jakiś szerszy projekt renowacji konstantynopolitańskich nabrzeży portowych¹⁴. Ponownie port Juliana i jego najbliższe sąsiedztwo stały się przedmiotem zakrojonych na szerszą skalę działań remontowych i budowlanych za panowania cesarza Justyna II (565–578), choć prawdopodobnie pierwsze kroki w tym zakresie zostały poczynione jeszcze w końcu rządów Justyniana¹⁵. Impulsem do podjęcia prac był w pewnym stopniu pożar z roku 561, który spustoszył okolice portu¹⁶.

Port za Justyna II został pogłębiany i powiększony. Zmieniona została wówczas jego nazwa. Na cześć cesarskiej małżonki nazwano go portem

¹⁰ Z o s y m, III, 11. 3 (tłum. H. C i c h o c k a, s. 134). Jak z powyższego wynika oprócz infrastruktury potrzebnej do cumowania i obsługi statków, ale również z portykami od strony łądu. Cf. *Patria III*, 37; W. M ü l l e r - W i e n e r, *Die Häfen...*, s. 8.

¹¹ *Notycje konstantynopolitańskie*, s. 232.

¹² C. M a n g o, *Le développement...*, s. 39; W. M ü l l e r - W i e n e r, *Die Häfen...*, s. 8–9; K. M a r i n o w, *Porty...*, s. 152.

¹³ M a r c e l l i n K o m e s, a. 509; cf. *Suda*, vol. I, s. 187; R. J a n i n, *Constantinople byzantine...*, s. 223.

¹⁴ J a n M a l a l a s, XVI, 21 (tu generalnie na temat działalności budowlanej Anastazjusza, w tym o pracach na terenie portów καὶ λιμένας ἀνακαθάρας); P r y s c j a n, 184–185; cf. C. C a p i z z i, *L'imperatore Anastasio I (492–518). Studio sulla sua vita, le sua opera e la sua personalità*, Roma 1969, s. 200; B. C r o k e, *Commentary*, [in:] M a r c e l l i n K o m e s, s. 114; J. B a r d i l l, *Brickstamps of Constantinople*, t. I, *Text*, Oxford 2004, s. 32.

¹⁵ A v. C a m e r o n, *Notes on the Sophiae, the Sophianae and the Harbour of Sophia*, B 37, 1967, s. 11–20.

¹⁶ P. M a g d a l i n o, *Medieval...*, s. 21.

Zofii (*limé tés Sofias, limé tón Sofión*)¹⁷. W pobliżu portu znajdował się pałac, noszący również imię Zofii, w którym cesarska para mieszkała jeszcze przed objęciem władzy. Być może pewien sentyment do tego miejsca, poza innymi względami, skłonił Justyna do renowacji portu Juliana. Zachowała się anegdotalna opowieść o tym, jak to właśnie cesarzowa miała nakłonić Justyna do podjęcia prac na terenie portu. Przebywając któregoś dnia na tarasie swojego pałacu, miała zobaczyć jak statki miotane są przez morze. Poruszona tym widokiem miała udać się do Justyna i błagać go, by dał jej pieniądze na wybudowanie portu. Cesarz przychylił się do jej prośby i wyznaczył Narzesa, patrycjusza i prepozyta oraz Trojlosa, protowestiariusza, do wykonania tego zadania. Po tym, jak wywiązali się oni ze swojej misji i wybudowali port, został on nazwany imieniem Zofii, a cesarz polecił na terenie portu wystawić posągi swojej żony, jej siostrzenicy Arabii, swój własny oraz Narzesa¹⁸.

Port Juliana/Zofii z pewnością miał przede wszystkim charakter handlowy, ale nie jest wykluczone, że pod koniec VII w. pełnił również funkcje militarne¹⁹ i tu stacjonowała przynajmniej część floty wojennej. Trzeba jednak przyznać, że przekaz źródłowy, który wykorzystuje się do potwierdzenia tego poglądu, nie ma zbyt wielkiej mocy. Chodzi o wzmiankę w *Chronografii* Teofanesa, dotycząca uzurpacji Leoncjusza z 695 r. Według bizantyńskiego chronografa bunt Leoncjusza rozpoczął się na dromonach, które znajdowały się właśnie w porcie Juliana (wówczas już od ponad wieku Zofii)²⁰. Problem w tym, że Teofanes wspomina aż o trzech dromonach, a cała sytuacja sprawia wrażenie wyjątkowej, bowiem Leoncjusz, który niedawno opuścił więzienie i dopiero co został strategiem temu Hellady, miał prawie natychmiast odpłynąć z Konstantynopola.

¹⁷ R. Janin, *Constantinople byzantine...*, s. 223; Av. Cameron, *Notes...*, s. 14; Cf. A. Berger, *Untersuchungen zu den Patria Konstantinupoleos*, Bonn 1988, s. 570–578; W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 8; P. Magdalino, *The Maritime...*, s. 212–213, 216; K.R. Dark, *The Eastern...*, s. 160–163; K. Marinow, *Porty...*, s. 152.

¹⁸ *Patria III*, 37.

¹⁹ Na ten temat m.in. W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 8; S. Başaran, *‘Iron Ways’...*, s. 18.

²⁰ Teofanes AM 6187, s. 368 (co ciekawe, chronograf wzmiankuje obie nazwy); W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 8; S. Başaran, *‘Iron Ways’...*, s. 18.

Można podejrzewać, że Justynian II, obawiając się Leoncjusza, polecił odseparować wzmiankowane trzy dromony od innych okrętów wojennych i kazał cumować w porcie, który nie pełnił funkcji bazy floty wojennej.

Wiadomo, że w późniejszych czasie port Juliana/Zofii (tożsamy z portem Kontoskalion – *limé tou Kontoskaliou*²¹) funkcje militarne pełnił z pewnością, stając się nawet główną bazą bizantyńskiej floty²².

Ostatni wielki port wczesnobizantyńskiej stolicy urządzono ok. 390 r. nad morzem Marmara za panowania Teodozjusza I. Od imienia tego władcy zwany był *Portus Theodosiacus*²³. Powstał on w głęboko wcinającej się w ląd zatoce, u ujścia rzeki Likos. Miejsce to stanowiło naturalny port. Został on powiększony przez wybudowanie biegnącego od strony południowej w kierunku wschód-zachód falochronu²⁴. Był największym portem Konstantynopola. Długość nadbrzeża wynosiła ok. 1,5 km i, jak się szacuje, mogło przy nim cumować jednocześnie blisko dwieście statków²⁵. Szczególnie istotną rolę odgrywał on do połowy VII w., kiedy w wyniku arabskich podbojów Konstantynopol odcięty został od dostaw egipskiego zboża²⁶. Po kryzysie VIII w. port odgrywał pewną rolę

²¹ R. Janin, *Constantinople byzantine...*, s. 221–223; W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 9; C. Mango, *Le développement...*, s. 38; K. Marín, *Porty...*, s. 152.

²² W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 8; P. Magdalino, *Medieval...*, s. 76; S. Başaran, *Iron Ways'...*, s. 18. Cf. *Patria III*, 37. Port ten zwany był również portem Cezariusza (*toú Kaisariou liméni*). Wiadomo, że za czasów Teofila wybudowano tu wielki arsenał (W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 8; cf. C. Pula, R. Ingram, M. Jones, *Eight Byzantine Shipwrecks from the Theodosian Harbour Excavations at Yenikapı in Istanbul, Turkey: an introduction*, *IJNA* 44.1, 2015, s. 40).

²³ Choć pewnym jest, że budowa portu zakończyła się za panowania Teodozjusza I, to istnieją pewne przesłanki, by sądzić, że rozpoczęła się ona jeszcze za cesarza Walensa. Na ten temat patrz C. Mango, *The Shoreline...*, s. 25; K. Marín, *Porty...*, s. 153. Kwestią dyskusyjną jest związek portu Teodozjusza z portem Eleuteriusza (*limé tou Eleutheriou*). Część badaczy uważa, że jest to inna nazwa tego pierwszego. Inni sądzą, iż ten drugi powstał za panowania Konstantyna Wielkiego i to z niego (portu, rzecz jasna) wyrósł port Teodozjusza, wreszcie są i tacy, którzy przypuszczają, że leżał on dalej na wschód (S. Başaran, *Iron Ways'...*, s. 18–19, tam dalsza literatura przedmiotu).

²⁴ S. Başaran, *Iron Ways'...*, s. 15; cf. K. Marín, *Porty...*, s. 154.

²⁵ R. Janin, *Constantinople byzantine...*, s. 218–220; C. Mango, *Le développement...*, s. 39–40; W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 10–11; K. Marín, *Porty...*, s. 153.

²⁶ S. Başaran, *Iron Ways'...*, s. 21; R. Asala, *Theodosian Harbour and Sea Trade In Byzantine Istanbul*, [in:] *Istanbul...*, s. 154; K. Marín, *Porty...*, s. 156. Port

w IX–XI w., przyjmując statki mniejszych – niż we wcześniejszych okresach – rozmiarów i będąc schronieniem dla łodzi rybackich²⁷. W XII w. ze względu na zamulenie spowodowane przez Likos przestał spełniać rolę portu²⁸.

Nasza wiedza o porcie Teodozjusza w ostatniej dekadzie stale się wzbogaca, a to ze względu na badania archeologiczne prowadzone od 2004 r. na jego obszarze w ramach projektu Marmaray²⁹.

Wybudowanie portu Teodozjusza zakończyło proces poszerzania przestrzeni portowej. Jak sądzi Cyril Mango, w tym momencie Konstantynopol dysponował nadbrzeżami portowymi długości ok. 4,5 km³⁰, co w pełni zaspokajać miało obsługę statków, potrzebnych do zabezpieczenia dostaw drogą morską produktów potrzebnych mieszkańcom.

Pomimo wybudowania dwóch dużych portów nad brzegami Propontydy, co najmniej do połowy VI w. głównym centrum portowym Konstantynopola pozostawał Złoty Róg³¹. Uczeni zastanawiali się, kiedy i co zadecydowało o przeniesieniu ciężaru obsługi handlu morskiego do portów nad morzem Marmara. Wydaje się dość prawdopodobne, że nastąpiło to pod koniec rządów Justyniana I. Dysponujemy przekazem źródłowym, wedle którego to cesarz Justynian przeniósł morski handel (θαλασσίων ἐμπόρων) z Neorionu do portu Juliana³². P. Magdalino w polemice z Cyrilem Mango przekonująco uzasadnił dlaczego przekazu tego nie można odrzucić i wiązać z Justynianem I, a nie Justynianem II³³. Według tego uczonego wydarzeniami, które podały w wątpliwość bezpieczeństwa Złotego Rogu, były najazd Kutrigurów w 559 r., oraz spalenie magazynów

Teodozjusza w okresie wczesnobizantyńskim nie był jedynie miejscem, gdzie przyjmowane było zboże. Tu dokonywano przeładunku choćby materiałów budowlanych (marmur prokonezyjski, cegły, drewno).

²⁷ R. A s a l, *Theodosian Harbour...*, s. 156; S. B a ş a r a n, 'Iron Ways'..., s. 121; K. M a r i n o w, *Porty...*, s. 156–157.

²⁸ Z. K i z i l t a n, *Excavations...*, s. 2–3; K. M a r i n o w, *Porty...*, s. 153.

²⁹ Na temat wyników dotychczasowych badań patrz m.in. *The 'Old Ships'...*; *Istanbul...*; *Stories from...*; K. M a r i n o w, *Porty...*, s. 153–157.

³⁰ C. M a n g o, *The development...*, s. 120; cf. K. M a r i n o w, *Porty...*, s. 156.

³¹ C. M a n g o, *Le développement...*, s. 40; P. M a g d a l i n o, *The Maritime...*, s. 211–212; K. M a r i n o w, *Porty...*, s. 156.

³² *Krótkie zapiski historyczne*, 72; *Patria II*, 68.

³³ P. M a g d a l i n o, *Medieval...*, s. 20–21.

portowych w 561 r. w efekcie zamieszek wywołanych przez Błękitnych³⁴. Być może wpływ na decyzję cesarza miało zjawisko przenoszenia się osadnictwa i handlu znad Złotego Rogu, na tereny nad morzem Marmara, co mogło być spowodowane pogorszeniem warunków życia na tym obszarze spowodowanym przez nawiewanie nieprzyjemnych zapachów z rozkładających się ciał ofiar epidemii z 542 r., które pochowane zostały w Sykach³⁵. Trzeba również pamiętać, że epidemia spowodowała znaczne zmniejszenie liczby konstantynopolikańskiej ludności, co z oczywistych powodów szczególnie dotknęło gęsto zamieszkane dzielnice na zapleczu Złotego Rogu.

Decyzja cesarza nie oznaczała, rzecz jasna, że Złoty Róg i jego bezpośrednia okolica przestały odgrywać jakąkolwiek rolę w obsłudze handlu morskiego czy szerzej rzecz ujmując w żegludze, ale z pewnością jego rola zdecydowanie uległa ograniczeniu. Świadczy o tym fakt, że znika ze źródeł port Bosforion³⁶, a Neorion pod koniec VII w., trzeba było oczyszczać z naniesionego mułu. Stało się to za panowania cesarza Leoncjusza³⁷. Jak się sądzi, Neorion pełnić miał odtąd funkcje bazy floty wojennej³⁸. Pośrednio występowanie tego zjawiska potwierdza obserwacja, że nie słyszymy, by w okolicach Złotego Rogu wznoszone były jakieś nowe budowle³⁹.

³⁴ I d e m, *Medieval...*, s. 21; na temat najazdu Kutrigurów i reakcji nań konstantynopolińczyków – M. J. L e s z k a, *Konstantynopolińczycy w obliczu klęsk elementarnych i zagrożenia ze strony barbarzyńców*, [in:] A. K o m p a, M. J. L e s z k a, T. W o l i ń s k a, *Mieszkańcy stolicy świata. Konstantynopolińczycy między starożytnością i średniowieczem*, Łódź 2014, s. 342–344.

³⁵ P. M a g d a l i n o, *Maritime...*, s. 218–219.

³⁶ C. M a n g o, *The Development...*, s. 120.

³⁷ T e o f a n e s, AM 6190, s. 370; P. M a g d a l i n o, *Medieval...*, s. 20. Badacz ten sugeruje, że świadczy to o tym, że port ten przed 698 r. od jakiegoś czasu był nieużywany. Wydaje się, że jest to sąd zbyt daleko idący. Konstantynopolikańskie porty od czasu do czasu przechodziły takie zabiegi i wcale to nie oznaczało, że w okresie je poprzedzającym nie pełniły swoich funkcji. Być może oczyszczenie portu Neorion w 698 r. było spowodowane przede wszystkim, co nadmieniałem powyżej, wyznaczenia mu nowej roli jako portu wojennego. W VII w. Neorion mógł z powodzeniem obsługiwać, jak sądzę, mniejsze statki i łodzie rybackie.

³⁸ C. M a n g o, *The Development...*, s. 120.

³⁹ P. M a g d a l i n o, *Medieval...*, s. 21, przyp. 30. Jedyńą budowlą, która z pewnością powstała w okolicach Neorionu tuż po panowaniu Justyniana I, jest kościół Theotokos τὰ Πρωταίστου.

Z kolei o znaczeniu portu Zofii świadczyć ma m.in. właśnie intensywna działalność budowlana, widoczna nie tylko w okresie panowania Justyna II, ale i w okresie późniejszym oraz ślady wskazujące na istnienie w okolicach portu obiektów handlowych i rzemieślniczych oraz siedzib⁴⁰. Wydaje się, że port Zofii odgrywał rolę najważniejszego portu konstantynopolińskiego do X w. Pewne ożywienie nad Złotym Rogiem uwidaczniać zaczyna się od drugiej połowy X w., a wiek XI przynosi przejście przez ten rejon głównej roli w obsłudze statków przybywających do Konstantynopola. Tak jak nie do końca jasne są powody utraty przez porty Złotego Rogu w 2. połowie VI w. dominującej roli, tak niepełna jest nasza wiedza na temat przyczyny odzyskania utraconej pozycji. Wydaje się, że należy wiązać to z aktywnością handlową obywateli miast włoskich (Wenecji, Pizy, Genui) w tym rejonie Konstantynopola. Zaowocowało to wymuszeniem dla nich na bizantyńskich władcach przywilejów handlowych i prawa do osiedlenia się tutaj. Proces ten rozpoczął Aleksy I Komnen, a kontynuowali Manuel I, Izaak i Aleksy Angelosowie⁴¹. Nie bez znaczenia musiał być również proces zamulania się portów nad morzem Marmara, czego efektem była likwidacja portu Teodozjusza i ograniczenie funkcji portu

⁴⁰ Szerzej na ten temat pisze P. Magdalino, *Medieval...*, s. 21–22; i d e m, *Maritime...*, s. 212–214.

⁴¹ P. Magdalino, *Medieval...*, s. 77, 87; i d e m, *Maritime...*, s. 220–226; M. B a l a r d, *Genuenńczycy w Cesarstwie Bizantyńskim*, PNH 10.2, 2011, s. 54–56; M. K a p l a n, *Konstantynopol a gospodarka miejska*, [in:] *Świat Bizancjum*, t. II, *Cesarstwo bizantyńskie 641–1204*, red. J.-C. C h e y n e t, tłum. A. G r a b o Ń, Kraków 2011, s. 288–289. Już w X w. obserwuje się aktywność Amalfitańczyków i Wenecjan. Jak sądzi P. Magdalino, okolice Złotego Rogu były obszarem, gdzie zwykle funkcjonowali zagraniczni kupcy. Włoscy handlarze, jego zdaniem, zaczęli rozwijać swoją działalność poprzez związki z Arabami, którzy w Perama mieli swoje *mitaton*. Warto zwrócić również uwagę na włoską aktywność w Perze, znajdującej się po drugiej stronie Złotego Rogu.

Pierwszy przywilej cesarski otrzymali Wenecjanie. Najpewniej stało się to w 1082 (P. F r a n k o p a n, *Byzantine trade privileges to Venice in the eleventh century: the chrysobull of 1092*, JMH 30, 2004, s. 135–160). Został on rozszerzony w 1148 i 1189 r. Ich dzielnica znajdowała się obok Peramy. Pizańczycy uzyskali prawo do osadnictwa nad Złotym Rogiem w 1111–1112 r., a później w 1189 r., zaś Genuenńczycy w 1170, a następnie w 1192 i 1202 r. Kwartale zamieszkałe przez nich zajęte znajdowały się na zapleczu Neorionu i Bosforionu.

Juliana/Zofii/Kontoskalion przede wszystkim do wypełniania zadań bazy floty wojennej.

Konstantynopol poza scharakteryzowanymi powyżej portami dysponował szeregiem przystani, które uzupełniały ich działalność, odrywając przede wszystkim rolę w żegludze kabotażowej czy w rybołówstwie. Gwoli przykładu warto wspomnieć tu choćby o przystani przy pałacu Bukoleon nad morzem Marmara czy przy pałacu Mamasa nad Bosforem⁴².

Na zapleczu portów powstały magazyny, w których składowane były najważniejsze z perspektywy aprowizacji Konstantynopola produkty, a więc zboże i oliwa. W pobliżu portów nad Złotym Rogiem w V regionie funkcjonowały w okresie wczesnobizantyńskim trzy wielkie magazyny zbożowe, a mianowicie: Troadzkie (*Horrea Troadensia*), Konstancju-szowe (*Horrea Constantiaca*), Walentyńskie (*Horrea Valentiaca*) oraz skład oliwy (*Horrea Olearia*)⁴³. Na zapleczu portów nad morzem Marmara, w celu obsługi dostaw zboża egipskiego powstały w IX regionie dwa kolejne spichlerze. Był to spichlerz Teodozjański (*Horreum Theodosianum*) i spichlerze Aleksandryjskie (*Horrea Alexandrina*)⁴⁴. Wzmiankowane obiekty znajdowały się w rękach państwa. Epidemia dżumy z początku lat czterdziestych VI w. zdecydowanie zmniejszyła populację konstantynopolitańczyków⁴⁵. W konsekwencji tego nie nastąpił dalszy rozrost

⁴² Listę tego typu obiektów znajdzie czytelnik w pracy W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 9–11.

⁴³ *Notycje konstantynopolitańskie*, s. 233–234; V. Prigent, *Stockage du grain dans le monde byzantin (VI^e–XII^e siècle)*, MEFRM 120.1, 2008, s. 30; C. Mango, *Le développement...*, s. 40; P. Magdalino, *Maritime...*, s. 211–212; K. Marín, *Porty...*, s. 156. Na temat zaopatrzenia Konstantynopola w oliwę cf. B. Sirk, *Food for Rome. The Legal Structure of Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*, Amsterdam 1991, s. 388–394.

⁴⁴ *Notycje konstantynopolitańskie*, s. 237; C. Mango, *Le développement...*, s. 40; W. Müller-Wiener, *Die Häfen...*, s. 9; P. Magdalino, *Maritime...*, s. 211, 213; K. Marín, *Porty...*, s. 156.

⁴⁵ Według badaczy Konstantynopol mógł stracić wówczas od 20 do 50 procent swoich mieszkańców. Przy założeniu, że miasto liczyło ich w chwili wybuchu epidemii 400–500 tys., to w czasie jej trwania umrzeć mogło od 80 do 250 tys. ludzi. Szerzej na ten temat: P. Allen, *The „Justinianic” Plague*, B 49, 1979, s. 10–13; D. Stathakopoulos, *Famine and Pestilence in the Late Roman and Early Byzantine Empire. A Systematic Survey of Subsistence Crises and Epidemics*, Birmingham 2004, s. 139–141; M. Wójcik,

zaplecza magazynowego konstantynopolińskich portów, a wręcz przeciwnie rozpoczął się proces jego zmniejszania. Wydaje się, że około roku 900 istniał już tylko jeden taki publiczny magazyn, noszący nazwę *Lamia* (*tés Lamias*). Znajdował się on w pobliżu portu Juliana/Zofii i jest on łączony ze spichlerzami Aleksandryjskimi⁴⁶.

Powyższe rozważania zobrazowały Czytelnikowi przynajmniej w jakimś stopniu zmiany zachodzące w sieci najważniejszych konstantynopolińskich portów. Były one odpowiedzią na to, co działo się tak w samym Mieście, jak i w otaczającym świecie. W pierwszym wieku istnienia Konstantynopola, charakteryzującym się jego bardzo dynamicznym rozwojem i kilkudziesięciokrotnym wzrostem liczby ludności nastąpiła rozbudowa portów nad Złotym Rogiem i powstanie nowych nad morzem Marmara (port Juliana, port Teodozjusza), które zapewniały zabezpieczenie obsługi statków dostarczających zaopatrzenie dla bizantyńskiej stolicy. Radykalne zmniejszenie liczby ludności, które nastąpiło w latach czterdziestych VI wieku, a dotknęło przede wszystkim te rejony Konstantynopola, które znajdowały się na zapleczu Złotego Rogu, było jedną z podstawowych przyczyn przeniesienia ciężaru obsługi statków, przybyszających do Konstantynopola na porty nad morzem Marmara. Wreszcie naturalne zjawisko, jakim było zamulanie tych ostatnich, a przede wszystkim portu Teodozjusza, przy jednoczesnym pojawieniu się kupców obcego pochodzenia (głównie włoskiego), zainteresowanych okolicami Złotego Rogu przyniosło z kolei odrodzenie infrastruktury portowej tego ostatniego (XI w.)



Plaga Justyniana: Cesarstwo wobec epidemii, ZP.UKSW 11.1, 2011, s. 393–395; cf. K. Polek, *Pandemia, epidemia i katastrofy naturalne a przemiany gospodarcze w strefie śródziemnomorskiej w VI w.*, [in:] *Homo, qui sentit. Ból i przyjemność w średnio-wiecznej kulturze Wschodu i Zachodu*, red. J. Banaszkiwicz, K. Iłski, Poznań 2013, s. 94–96.

⁴⁶ *Patria II*, 57; *komes tes Lamias* wzmiankowany jest przez Filoteusza (s. 113). Na temat położenia tego spichlerza patrz C. Mango, *Le développement...*, s. 54–55; cf. P. Magdalino, *Medieval...*, s. 23–26.

II

Łukasz Różycki*

Wszystkie okręty cesarza Rozważania nad stanem rzymskiej marynarki wojennej za panowania cesarza Maurycjusza (582–602)



Wstęp

Dyskusję na temat stanu rzymskiej marynarki wojennej u progu VII wieku rozpoczął Constantin Zuckerman w tekście *Learning from the enemy*, a dokładniej w jego części zatytułowanej *The nauticatio and the origins of the Byzantine war fleet. The Karabisianoi*¹. Propozycje Zuckermana pojawiły się na marginesie rozważań o walkach z Arabami w wieku VII i powstaniu pierwszej stałej, centralnej, bizantyńskiej marynarki wojennej – *Karabisianoi*. W swoim tekście Zuckerman przeciwstawia się utożsamianiu *Karabisianoi*, formacji korzeniami sięgającej połowy VII w., z *quaestura exercitus* wprowadzonej przez Justyniana, choć przyznaje za Michael'em Hendym²,

* Dr Łukasz Różycki, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Historyczny, Instytut Historii.

¹ C. Zuckerman, *Learning from the Enemy and More. Studies in "Dark Centuries" Byzantium*, Mil 2, 2005, s. 108–125.

² M.F. Hendy, *Studies in the Byzantine Monetary Economy c. 300–1450*, Cambridge 1985, s. 645–646.

że obie struktury były do siebie podobne na gruncie administracyjnym³. Zdaniem Zuckermana: *The continuity between the 6th- and the 7th-century military structures is very strong, the main innovation being the creation of the Byzantine navy*⁴.

Trudno jest się nie zgodzić z powyższym stwierdzeniem, pojawia się jednak pytanie, co z rzymską marynarką wojenną przed stworzeniem *Karabisianoi*? Czy Morze Śródziemne było dla Rzymian w VI w. nadal *Mare Nostrum*, a jeśli tak, to jaka siła czuwała nad jego bezpieczeństwem? C. Zuckerman zaproponował proste rozwiązanie, stwierdzając, że pod koniec VI i na początku VII w. cesarska marynarka wojenna nie istniała. Jej odtworzenie miało być związane z rosnącym zagrożeniem arabskim.

Okres panowania Justyniana Wielkiego jest dobrze poznany, a dzięki dużej liczbie dokumentów można prześledzić sposoby działania cesarskiej administracji, tak jak miało to miejsce w przypadku *quaestura exercitus*⁵ i późniejszego zaadaptowania struktur w ramach cesarskiej floty temowej. Wywodzące się z cesarstwa rzymskiego *classis* zarządzane przez *praefectus classis* nie są potwierdzone w źródłach do późnego antyku⁶. Nie oznacza to, że cesarstwo bizantyńskie nie było w stanie wystawić floty wojennej. Funkcjonowanie okrętów wojennych w czasach Justyniana⁷ jest dobrze poświadczane źródłowo, nawet jeśli flota, w składzie której miały one funkcjonować, była stworzona *ad hoc*⁸ na potrzeby kampanii wojennych. Taka nowa flota musiała posiadać własną strukturę dowodzenia, zaplecze techniczne i dostęp do doświadczonych marynarzy, ale po wykonaniu

³ C. Zuckerman, *Learning...*, s. 111–112.

⁴ *Ibidem*, s. 133.

⁵ Cf. na przykład: V.I. Velkov, *Cities in Thrace and Dacia in Late Antiquity (Studies and Materials)*, Amsterdam 1977, s. 62 oraz częściowe podsumowanie: F. Curta, *The Making of the Slavs: History and Archaeology of the Lower Danube Region c. 500–700*, Cambridge 2001, s. 185–186.

⁶ Cf. doskonały wypis źródeł in: M. Reddé, *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Paris 1986.

⁷ Część historyków na podstawie źródeł uznała, że w czasach Justyniana musiała istnieć silna i dobrze zorganizowana centralna flota – cf. R. Gardiner, *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since pre-Classical Times*, Conway 2004, s. 91.

⁸ Na temat tworzenia takich flot cf. A.R. Lewis, T. Runyan, *European Naval and Maritime History, 300–1500*, Bloomington 1985, s. 22.