

Jason Fossella, *The dromos and Byzantine Communications, Diplomacy, and Bureaucracy, 518-1204*, Brill, Leiden-Boston 2023, ss. 202

System szybkiej komunikacji jest jednym z najważniejszych elementów sprawnej administracji. Wpływa na autorytet władzy, zapewnia spójność państwa, gwarantuje możliwość reakcji na zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne. Poznanie systemu przekazywania istotnych informacji w danym organizmie państwowym pozwala lepiej zrozumieć możliwości jego kultury politycznej, pomaga również wyjaśnić zawiłości niektórych wydarzeń z dziejów danego kraju. Umożliwia uzyskanie odpowiedniej perspektywy wobec przekazów źródłowych, w których kwestie te niekoniecznie zostały uwzględnione jako naturalne dla tworzących te relacje. Tym bardziej z wielkim zainteresowaniem należało przyjąć omawianą w niniejszym tekście monografię, które Autor powziął zadanie gruntownego przybliżenia bizantyńskiego systemu komunikacji, oddziedziczonych po czasach rzymskich, dlatego nazywanego *cursus publicus*, greckie *dromos*. W swym założeniu system stworzony w pierwszym wieku n.e. działał aż do upadku Konstantynopola w 1204 r., charakteryzował się zaś przede wszystkim rozsądnym rozmieszczeniem stacji konnych (co osiem km), pozwalających na pozyskanie świeżego środka transportu oraz zajazdami co około pięćdziesiąt km, które zapewniały schronienie i możliwość wypoczynku¹.

Recenzowana książka to zmodyfikowana wersja doktoratu Autora pt. *The Emperor's Eye: Communications, Diplomacy and Bureaucracy in the Byzantine Empire, 518-1204*, obronionego na Saint Louis University w 2014 r. pod opieką Warrena Treadgolda. Od 2007 r. Jason Fossella związany jest jako wykładowca (przede wszystkim greki i łaciny) z licznymi placówkami akademickimi w Stanach Zjednoczonych, m.in. Louisiana Tech University, Saint Louis University, Harris-Stowe State University, Webster University i Maryville University. Mimo to jego dorobek naukowy poza doktoratem wydaje się dość ograniczony². Książka składa się ze wstępu, dwóch rozdziałów,

¹ Literatura na temat *cursus publicus* jest dość obszerna. Jedno z ostatnich podsumowań dotychczasowych badań por. S. Olszaniec, *O stacjach, zaprzęgach i tajnych agentach. Uwagi na temat najnowszej monografii cursus publicus*, „Klio. Czasopismo poświęcone dziejom Polski i powszechnym” 2019, t. 50, s. 149-166.

² J. Fossella, 'Waiting Only for a Pretext: A New Chronology for the Sixth-Century Byzantine

każdy podzielony na część dotyczącą samej infrastruktury i organizacji oraz drugą, dotyczącą relacji systemu pocztowego ze społeczeństwem (podział rozdziałów wynika z chronologii oraz faktu, że Autor uznaje *cursus publicus* od VI do VII w. za kontynuację wcześniejszej organizacji, zreformowanej później w strukturę bizantyńską, której poświęcił drugi rozdział), konkluzji oraz apendyksów, w których zawarto informacje o ostatnich urzędnikach *dromos*, logotetach, pieczęciach odnoszących się do organizacji, a także tekście o logotecie Leonie Rhabduchosie. Do książki dodano również bibliografię, a także indeks najważniejszych nazw własnych – imion osobowych oraz nazw miejscowych.

We wstępie (s. 1-12) otrzymujemy kilka informacji o najbardziej spektakularnej koncepcji przekazywania informacji czasów bizantyńskich, czyli czegoś w rodzaju telegrafu optycznego, stworzonego przez Leona Matematyka, następnie Autor przechodzi jednak do przedstawienia krótkiej historii rozwoju bardziej klasycznej formy, opartej o konie i jeźdźców, przedstawiając rozwiązania stosowane m.in. przez Hetytów, Asyryjczyków czy Persów. Badacz wspomina również pokrótce *cursus publicus* z czasów rzymskich, a także *barid* Umajjadów i Abbasydów. We wstępie omówiona została również pokrótce podstawowa literatura dotycząca zarówno systemu rzymskiego, jak i jego bizantyńskiej kontynuacji, a także podstawowe źródła. Autor nie korzystał jedynie z materiałów narracyjnych, ale ustaleń archeologów czy sfragistyków. We wstępie przedstawiono również strukturę pracy.

W pierwszym rozdziale badacz starał się omówić funkcjonowanie późnoantycznej wersji systemu *cursus publicus* powstałego na początku naszej ery, którą możemy określić jako fazę schyłkową z powodu licznych problemów organizacyjnych, jakie przeżywało ówczesne państwo rzymskie, uwidaczniających się chociażby w kłopotach z utrzymaniem panowania w Italii i Afryce, jak również przedłużającymi się konfliktami z Persami i w końcu klęską z rąk muzułmanów. W pierwszej części rozdziału możemy zapoznać się z krótkim omówieniem dwóch rodzajów *cursus publicus*, czyli *cursus clavularis* (poczty wozowej, transportowej, do przewożenia dóbr przynależnych państwu, jak podatki) oraz *cursus velox*, czyli poczty szybkiej, w której służyli kurierzy przynoszący istotne informacje.

Analizując odrębnie przypadki poszczególnych regionów, w których panowała administracja bizantyńska Autor stara się odpowiedzieć na pytanie o jakość dowodów

Invasion of Spain, „Estudios bizantinos” 2013, t. 1, s. 30-38; idem, *Addenda to the Prosopography of the Later Roman Empire: Seven agentes in rebus*, „Historia: Zeitschrift für alte Geschichte” 2012, t. 61, z. 2, s. 254-255. Można również znaleźć informacje o przygotowanych przez niego recenzjach: *Review of Dafni Penna, The Byzantine Imperial Acts to Venice, Pisa and Genoa, 10th-12th Centuries: A Comparative Legal Study*, „Diogenes” 2014, t. 2, s. 96-98; *Review of Florin Curta, The Edinburgh History of the Greeks, c. 500 to 1050*, „The Early Middle Ages in Bryn Mawr Classical Review” 2013.09.28.

świadczących o funkcjonowaniu publicznej poczty, uznając, że w VI w. przetrwała ona w mniejszym lub większym zakresie w większości prowincji rzymskich, jedynie co do posiadłości znajdujących się w dzisiejszej Hiszpanii wyraża pewność o braku takiej formy komunikacji. Następnie badacz przedstawił informacje na temat infrastruktury systemu pocztowego, takich jak zajazdy (*mansiones, metata, stativae, monai*), stacje przesiadkowe (*mutationes, stathmoi, stabla*), dostępne zwierzęta (konie i osły), drogi (raczej utrzymanie, nie zaś budowanie nowych) oraz łodzie (przede wszystkim przy organizacji przepraw, ale także jako alternatywny środek transportu na takich rzekach jak Nil).

W kolejnym fragmencie Autor omówił aparat urzędniczy związany z utrzymaniem *cursus publicus* – począwszy od najwyższych, jak prefekt pretorianów czy logoteta, poprzez *magistrianoi* różnego rodzaju, takich jak np. *curiosi*, nadzorujący wykonywanie pracy przez kurierów czy słynni *agentes in rebus* oraz *officia provincialia cursus publici sollicitudinem sustinentia* (urzędy prowincjonalne wspierające potrzeby *cursus publicus*) czy znanych z Egiptu lokalnych urzędników: *stablitoi, hippokomoi* (stajennych), *archistablitos* (głównego stajennego), *taboulios/tabularius* (urzędników dedykowanych do zajmowania się kwestiami *cursus publicus*), *paktarioi* i *nomikarioi* (prawnicy). Tę część rozdziału kończą informacje na temat zasad finansowania placówek, ale przede wszystkim dość dokładne dane odnośnie szybkości kurierów, ukazujące znaczne różnicowane od kilkudziesięciu do ponad stu pięćdziesięciu kilometrów dziennie, z kolei na stronie 45 znajduje się tabela podsumowująca, dzięki której można zorientować się, jakie odległości kurierzy pokonywali w konkretnych przypadkach.

Druga część pierwszego rozdziału to omówienie znaczenia *cursus publicus* dla działań dyplomatycznych cesarstwa bizantyńskiego w okresie od VI do VII w., szczególnie w kontekście stosunków z imperium Sasanidów, a także możliwości wykorzystania systemu do działań kontrwywiadowczych. Zakończenie rozdziału to omówienie zagadnienia kosztów funkcjonowania systemu³, z jednej strony pozwalają one zrozumieć, jak istotną część dochodów (choć pobieranych lokalnie, nie zaś z budżetu centralnego)

³ Warto w tym miejscu przypomnieć ustalenia Romana Kamienika sprzed ponad pięćdziesięciu lat: *Do tego dochodziło dostarczanie koni dla regularnej poczty cesarskiej, tzw. veredi, siły pociągowej i środków transportu dla dużych przewozów, tzw. angaria. Doliczyc do tego należy nadzwyczajne przewozy tzw. parangaria i dodatkowy obowiązek dostarczania koni, ponad obowiązującą normę, tzw. paraveredi. Dla potrzeb cursus publicus zabierano często woły od pług, niewolników i służbę, wskutek czego wymienione zobowiązania stawały się istną plagą dla mieszkańców wsi zwłaszcza, że dopuszczano się przy tym wielu nadużyć, jeśli chodzi o zakres i wymiar korzystania z tego rodzaju usług. Ammianus Marcellinus stwierdził, że z powodu vehicularia opustoszało wiele domów. Aureliusz Wiktor powiada, że ten obowiązek (munus) bardzo pożyteczny, zachłanność (avaritia) i niepowściągliwość (insolentia) przyczyniła się wkrótce do zguby świata rzymskiego; R. Kamienik, *Uciśk podatkowy i nadużycia ze strony administracji rzymskiej w ostatnich wiekach Cesarstwa*, „Rocznik Lubelski” 1971, t. 14, s. 25.*

stanowiły wydatki na *cursus publicus* i dlatego Justynian I chciał je zmniejszyć, z drugiej ograniczenie systemu, spowodowane czy to innymi pilnymi wydatkami, klęskami ze strony Persów, a później Arabów, jak i decyzjami administracyjnymi, doprowadziło do „błędnego koła” – zmniejszenie wydatków powodowało braki w wydajności systemu, co prowadziło do mniej efektywnego zbierania podatków, to z kolei powodowało kolejne braki w budżetach.

Rozdział drugi odnosi się do funkcjonowania systemu *dromos* w epoce średniobizantyńskiej, w latach 762-1204. Autor uznaje, że był to *de facto* nowy sposób organizacji komunikacji w cesarstwie, nie kontynuacja *cursus publicus*, które po prostu zanikło w wyniku klęsk Bizantyńczyków w starciach z muzułmanami. *Dromos* zgodnie z tą interpretacją to próba przywrócenia funkcjonowania cesarskiego systemu w nowych warunkach i na nowych zasadach. Autor próbuje na podstawie dokonanych metodologicznych takich badaczy, jak Michael F. Hendy⁴ czy Gino Bellavia⁵ wskazać, w jaki sposób, na jakich szlakach, w których miejscach funkcjonowały linie komunikacyjne nowego systemu.

Badacz podzielił wątki poruszane w tej części zgodnie z kryterium geograficznym. Najpierw więc zajmuje się zagadnieniami dotyczącymi dróg w Europie, skupiając się na Via Egnatia czy Via Militaris, następnie omawia ewentualne linie *dromos* w Azji Mniejszej, wyszczególniając cztery prawdopodobne szlaki, takie jak główna droga z Konstantynopola do Wrót Cylicyjskich, trasa wzdłuż wybrzeży Morza Egejskiego, *dromos* prowadzące w kierunku Armenii, a także szlak łączący stolicę z centrum półwyspu w Kapadocji. Trasy te, według badacza, pozwalały nie tylko na w miarę sprawną administrację tej części cesarstwa, ale także zapewniały możliwość otrzymywania danych kontrwywiadowczych przeciwko inkursjom arabskim, gdyż w ich ramach funkcjonowały punkty położone w pobliżu gór Taurus.

W kolejnej części rozdziału Autor przedstawił zagadnienia związane z utrzymywaniem w ramach *dromos* infrastrukturę, przede wszystkim zajazdami (*pandocheia*, *mitata*) bądź stacjami przesiadkowymi (*stathmoi*, *hippostasioi*, *allagai*). Badacz omówił również zagadnienie dostarczania koni do wspomnianych stacji, m.in. poprzez specjalne stadniny, które zaopatrywały także armię bizantyńską, wskazując jednocześnie na coraz większe problemy z zapewnieniem środków transportów, począwszy od przełomu XI-XII w. Innym tematem, który pojawił się w tej części, było utrzymanie dróg, konkretnie zaś podkreślenie złożoności tej kwestii, o ile bowiem dysponujemy licznymi przykładami zlecenia napraw mostów z rozkazu administracji cesarskiej, to brakuje

⁴ M.F. Hendy, *Studies in the Byzantine Monetary Economy c.300-1450*, Cambridge 1985, s. 69-156.

⁵ G. Bellavia, *Predicting communication routes*, [w:] *General Issues in the Study of Medieval Logistic. Sources, problems and methodologies*, ed. J. Haldon, Boston 2006, s. 186-198.

np. wzmianek odnośnie koniecznych renowacji szlaków konnych, co staje się zresztą okazją do przedstawienia ustaleń naukowców odnośnie wycofywania się z transportu kołowego (wymagającego infrastruktury) na rzecz karawan złożonych ze zwierząt jucznych, osłów czy wielbłądów.

Jason Fossella zauważa też interesującą kwestię, mianowicie zwiększenia roli transportu morskiego ze względu na problemy organizacyjne państwa bizantyńskiego, kłopotami z kontrolą kluczowych obszarów, czy to w Azji, czy też na Bałkanach, co zmuszało administrację do wykorzystywania floty, by łączyć główne punkty pozostające pod władzą cesarstwa.

W dalszej części pracy Autor zajął się urzędnikami organizującymi pracę *dromos*, analizując przede wszystkim dość obszerny materiał sfragistyczny. Badacz poświęcił większość tekstu osobie logotety *dromos* i protonotariusza, jego zastępcy. Nie zabrakło jednak omówienia takich urzędów, jak chociażby anagrafeusz, chartulariusz, epoptes i kourator, a także kurierów – mandatorów oraz diatrechonów. Następnie omówiono zagadnienia finansowania służby pocztowej, wskazując, że pod tym względem (wymagania utrzymania od lokalnej administracji czy po prostu mieszkańców danego regionu) nie doszło do zmian względem *cursus publicus*. Udowodnił też brak zmian względem szybkości poczty – od kilkudziesięciu do około stu pięćdziesięciu kilometrów dziennie. To zachowanie pewnych reguł funkcjonowania, a także standardów wydaje się dość symptomatyczne i warte odnotowania względem debat na temat kontynuacji przez państwo bizantyńskie wielu tradycji cesarstwa rzymskiego w dobie jego rozkwitu.

Druga część rozdziału to analiza znaczenia systemu *dromos* dla społeczeństwa bizantyńskiego, podczas kampanii wojennych prowadzonych przez wojska bizantyńskie, roli urzędników *dromos* dla realizacji zadań dyplomatycznych państwa, a także wyzwań kontrwywiadowczych i bezpieczeństwa państwa. W kontekście tego ostatniego zagadnienia badacz podważa raczej znaczenie logotetów. Autor zdecydował się dodać tutaj jeszcze dwa przypadki ukazujące znaczenie głównego urzędnika zajmującego się systemem *dromos*, mianowicie wpływ osób sprawujących ten urząd na kwestię zakończenia sporów ikonoklastycznych, poprzez prawdopodobne przejęcie zadań *cursus publicus* względem organizacji soborów, zapewnienia biskupom wsparcia logistycznego, a także kwestię szczególnego traktowania przedstawicieli republik handlowych – Wenecji i Genui oraz nadzoru logotety nad wspólnotami klasztorными znajdującymi się na górze Atos.

Można przytoczyć też kilka pytań dotyczących pewnych niekonsekwencji dostrzeżonych w tekście, które jednak nie wpływają na odbiór głównych wątków wykładu zaprezentowanego w książce. Kiedy Autor wspomina o Bizantyńczykach, że: *These peoples had little concept of economic development; their road networks were developed for the purpose of moving troops, taxes, and state communications* (s. 3) trudno zgodzić

się z taką opinią. Nie dyskutując już o kwestii ewentualnych ograniczonych horyzontów ówczesnych ludzi, warto zauważyć, że druga część tego zdania przeczy pierwszej. Skoro jednym z najważniejszych celów stworzenia systemu szybkiej komunikacji było pobieranie podatków, to z pewnością kwestia gospodarki leżała na sercu ówczesnych elit administracyjnych państwa. Mogli oni oczywiście mylić się w swych kalkulacjach dotyczących kwestii gospodarczych, trudno jednak podejrzewać ich o to, że takowych nie czynili.

Na stronie 54 Autor wspomina o działaniach Leona Fokasa czy Stylianosa, którzy pełnili funkcję logotetów *dromosu* zmierzających do uzyskania kontroli nad handlem zbożem w Konstantynopolu bądź relacjami wymiany towarowej z Bułgarią, uznając, że zapewne realizowali w ten sposób osobiste cele, niezwiązane z działaniem systemu pocztowego. Nie stwierdza on jednak, skąd to przypuszczenie, z kolei informacje te równie dobrze można byłoby uznać za wskazówkę dotyczącą państwowych działań zmierzających do zapewnienia zaopatrzenia systemowi komunikacyjnemu. Pomijając powyższe uwagi, należy uznać recenzowaną pracę za udaną próbę podjęcia istotnych wątków dotyczących systemu komunikacji w państwie bizantyńskim, co – jak podkreśla sam Autor – miało istotne znaczenie dla tak długiego trwania cesarstwa na mapie politycznej wschodniej części basenu Morza Śródziemnego: *The existence of the dromos permitted the Byzantine Empire to continue as a centralized state, while successive Western contemporaries (Carolingians, Ottonians, etc.) failed to remain cohesive. Swift and sure communication with all parts of its territory is a characteristic the Byzantine Empire had in common with the ancient Roman and Persian states and the medieval Arab states, and which set it quite apart from other medieval European states. Although it would perhaps be going too far to claim that, without its postal system, there could have been no Byzantium, certainly the task of maintaining a large, centralized state was made much easier by a proper system of communications* (s. 140).

Bibliografia

Bellavia G., *Predicting communication routes*, [w:] *General Issues in the Study of Medieval Logistic. Sources, problems and methodologies*, ed. J. Haldon, Boston 2006.

Fossella J., *Addenda to the Prosopography of the Later Roman Empire: Seven agentes in rebus*, „Historia: Zeitschrift für alte Geschichte” 2012, t. 61, z. 2.

Fossella J., *Review of Dafni Penna, The Byzantine Imperial Acts to Venice, Pisa and Genoa, 10th – 12th Centuries: A Comparative Legal Study*, „Diogenes” 2014, t. 2.

Fossella J., *Review of Florin Curta, The Edinburgh History of the Greeks, c. 500 to 1050*, „The Early Middle Ages in Bryn Mawr Classical Review” 2013.09.28.

Fossella J., *‘Waiting Only for a Pretext’: A New Chronology for the Sixth-Century Byzantine Invasion of Spain*, „Estudios bizantinos” 2013, t. 1.

Hendy M.F., *Studies in the Byzantine Monetary Economy c.300-1450*, Cambridge 1985.

Kamienik R., *Ucisk podatkowy i nadużycia ze strony administracji rzymskiej w ostatnich wiekach Cesarstwa*, „Rocznik Lubelski” 1971, t. 14.

Olszaniec S., *O stacjach, zaprzęgach i tajnych agentach. Uwagi na temat najnowszej monografii cursus publicus*, „Klio. Czasopismo poświęcone dziejom Polski i powszechnym” 2019, t. 50.

Błażej Cecota
ORCID 0000-0002-4746-0325
Akademia Piotrkowska
e-mail: blazej.cecota@apt.edu.pl