

Wiesław Kaczanowicz

Classis Britannica

Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio F, Historia 49, 199-207

1994

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Wiesław KACZANOWICZ

Classis Britannica

Classis Britannica

Jedną z rzymskich flot prowincjonalnych okresu Cesarstwa Rzymskiego była *Classis Britannica*.¹ Jej powstanie czasami wiąże się w literaturze przedmiotu z powziętym przez cesarza Kaligulę zamiarem zdobycia Brytanii.² Jego wyprawa nie doszła jednak do skutku. Przedsięwzięcie zaanektowania wyspy ponowił w 43 r.n.e. następca Kaliguli, cesarz Klaudiusz. Utworzono podówczas prowincję Britannia, zapoczątkowując jednocześnie okres długoletnich walk mających na celu podporządkowanie Rzymowi owej wyspy. Posuwając się z kierunku południowo-wschodniego w kierunku północno-zachodnim udało się Rzymianom w ciągu czterdziestolecia zdobyć i spacyfikować obszar dzisiejszej Anglii i Walii. Długotrwałe zmagania militarne oraz wyspiarski charakter tej prowincji wymagały, rzecz oczywista, utworzenia i utrzymania floty. Była to owa *Classis Britannica*, wyraziście, aczkolwiek skąpo, poświadczona od czasów ekspedycji Klaudiusza. Nowo utworzona flota, zważywszy na okoliczności towarzyszące zdobywaniu Brytanii, wypełniała początkowo funkcje dwojakiego rodzaju. Po pierwsze — była ona swojego rodzaju pasem transmisyjnym, za pomocą którego transportowano na wyspę żołnierzy i dokonywano ich aprowizacji.³ Po drugie —

¹ Na jej temat przede wszystkim zob. H. Cleere, *The Classis Britannica*, [w:] *The Saxon Shore*, London 1977 (CBA Research Report, No. 18), s. 16–19; P.A. Holder, *The Roman Army in Britain*, London 1982, s. 40, 55–56, 61, 77, 92, 95, 132–135; por. także M. Reddé, *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire Romain*, Roma 1986, *passim*.

² Np. Cleere, *The Classis Britannica*..., s. 16, 18–19; Holder, *op. cit.*, s. 132. Zob. także A.A. Barrett, *Caligula. The Corruption of Power*, London 1989, s. 125–139.

³ Cleere, *The Classis Britannica*..., s. 16–17; Holder, *op. cit.*, s. 132.

pełniła ona rolę eskorty, a więc zabezpieczała idące z kontynentu transporty ludzi oraz zaopatrzenia.⁴

Celem sprawnego przeprowadzenia tych operacji utworzono w dzisiejszym Boulogne-sur-Mer (ówczesna nazwa Gesoriacum) bazę owej floty.⁵ Po przeciwnej stronie kanału La Manche portem przyjmującym ustanowione Richborough (podówczas Rutupiae).⁶

W latach 78–84 n.e. Juliusz Agrykola, teść znakomitego historyka Tacyty, podjął próbę rozszerzenia granic prowincji i zdobycia niepodległych obszarów dzisiejszej Szkocji. W planach tego wybitnego wodza była również aneksja Irlandii (wówczas Hibernia). Cele te określiły zadania, przed którymi stanęła *Classis Britannica*. Do obu wymienionych wyżej funkcji doszły bowiem dwie kolejne.⁷

Po trzecie zatem — flota pełniła wówczas rolę *stricte* militarną, starając się niszczyć łodzie operujących z morza obrońców niepodległej „Szkocji”.

I wreszcie po czwarte — stanowiła ona istotny element rozpoznania w toczonej przez Agrykolę kampanii, a także, rzecz nie zawsze doceniana, ważny czynnik poznania geograficznego. Musimy bowiem pamiętać, iż samowiedza Rzymian w tym zakresie była dość ograniczona. Dopiero wówczas poznawali oni, w istocie rzeczy, północno-zachodnie rubieże Europy. Trudno byłoby zatem przeceniać rolę ówczesnej floty, uwzględniając geopolityczną specyfikę Brytanii drugiej połowy I w. n.e. i stan wiedzy Rzymian w zakresie tamtejszych rejonów.

Kampania Juliusza Agrykoli nie doprowadziła do podporządkowania Rzymowi obszarów dzisiejszej Szkocji. W konsekwencji wyspa została trwale podzielona na dwie części. Anglia i Walia tworzyły rzymską prowincję Britannię. Reszta pozostała niepodległa. Ów dualizm ugruntował cesarz Hadrian (117–138) oraz jego następca Antoninus Pius (138–161), zlecając konstrukcję na pograniczu potężnego i złożonego systemu obronnego, znanego jako Vallum Hadriani oraz Vallum Antonini Pii.⁸ Trzeba zaakcentować, iż ta szczególna konstrukcja obronna miała południkowo biegnące przedłużenie wzdłuż brzegów Morza Irlandzkiego. Występują tam bowiem ślady wału drewniano-zmiennego oraz pozostałości, rzecz istotna, m.in. punktów

⁴ Por. Cleere: *The Classis Britannica...*, s. 16–17; Holder, *op. cit.*, s. 132–133.

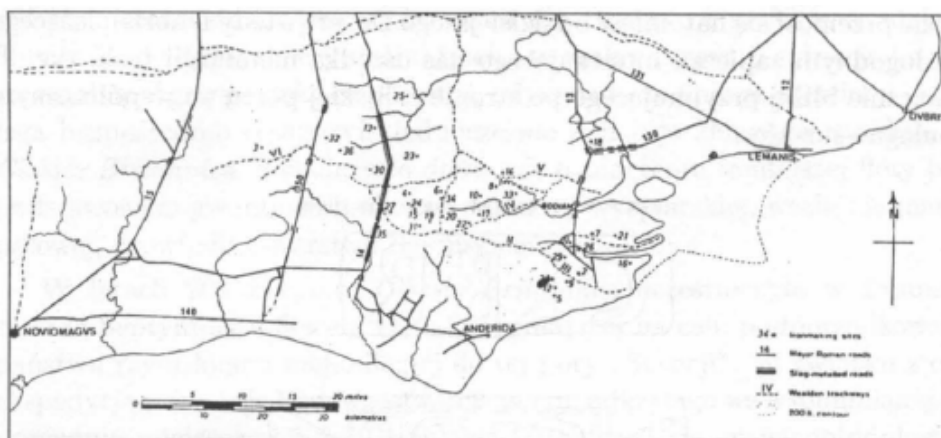
⁵ Holder, *op. cit.*, s. 132. Zob. także C. Seillier, *Boulogne and the Coastal Defences in the 4th and 5th Centuries*, [w:] *The Saxon Shore...*, s. 35–38.

⁶ *Ibid.*

⁷ Zob. opis u Tacyty, *De Vita Iulii Agricolaë, passim*.

⁸ W budowie Wału Hadriana, a konkretnie spichlerzy w Benwell i prawdopodobnie w Haltonchesters oraz Rudchester, uczestniczyli marynarze floty brytyjskiej — zob. Holder, *op. cit.*, s. 92.

obserwacyjnych, które pełniły, bądź mogły pełnić rolę latarni morskich.⁹ Jednocześnie na południowym wybrzeżu wyspy, a szczególnie w dogodnych punktach brzegów dzisiejszych hrabstw Sussex oraz Kent, powstało cały szereg portów oraz stanowisk militarnych. Podobnie ma się rzecz z wybrzeżem nad Morzem Północnym, aż po kraniec Wału Hadriana. Port w dzisiejszym South Shields ryglował ów system obronny, stanowiąc jego wschodnie zwieńczenie. W miejscowości tej odkryto m.in. resztki całkiem okazałej przystani.¹⁰ Prowincja Britannia została więc opasana tu i ówdzie bardzo gęstym systemem fortyfikacji. Powstaje zatem pytanie — w jakim celu? Dalszą zaś kwestią będzie określenie miejsca floty rzymskiej w owym kompleksie obronnym.



Ryc. 1. Rzymskie centrum metalurgiczne na obszarze hrabstwa Sussex
(wg: Cleere, *The Classis Britannica...*, s. 18)

Fig. 1. Centre métallurgique romain dans le Sussex
(selon Cleere, *The Classis Britannica...*, p. 18)

Dorobkiem minionego *de facto* dwudziestolecia są wykopaliska oraz ich interpretacje, dotyczące gospodarczych podstaw funkcjonowania prowincji Britannia i jej rola w gospodarce zachodnich połaci Cesarstwa Rzymskiego. Okazuje się, iż ekonomika tej prowincji była daleko bardziej rozwinięta, niż

⁹ D.J. Breeze, B. Dobson, *Hadrian's Wall*, Harmondworth 1978, s. 40–42 i inne; R. Birley, *Vindolanda. A Roman Frontier Post on Hadrian's Wall*, London 1977, s. 13–14; W. Kaczanowicz, *Wał Hadriana – pogranicze świata rzymskiego i celtyckiego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne” 1995, z. 117, s. 111–118.

¹⁰ Zob. J.N. Dore, J.P. Gillam, *South Shields. Excavations 1875–1975*, The Society of Antiquaries of Newcastle upon Tyne, Monograph Series No. 1, Newcastle 1979; Holder, *op. cit.*, s. 81; S. Frere, *Britannia. A History of Roman Britain*, London 1991, s. 159–161.

dawniej sądzono.¹¹ Bazowała ona głównie, począwszy od schyłku I w. n.e., poprzez epokę Antoninów i przynajmniej pierwsze ćwierćwiecze III stulecia, na pozyskiwaniu i przerobie różnych metali, a głównie żelaza. Rozwinęło się podówczas m.in. duże centrum metalurgiczne we wspomnianym już hrabstwie Sussex (ryc. 1.), gdzie produkowano i skąd eksportowano na dużą skalę wyroby żelazne.¹² Należy zauważyć, iż odkryto tam m.in. znaczną liczbę dachówek z określeniem *CL(assis) BR(itannica)* (ryc. 2), dowodnie wskazujących na zaangażowanie floty, odpowiedzialnej za transport i konwojowanie eksportowanego z owego rejonu żelaza. Nie dziwi zatem, że wraz z powstaniem oraz egzystencją wzmiankowanego centrum (od początków II stulecia n.e. po lata ok. 235–245) zakończyła się wiodąca rola portu handlowego i wojennego w Richborough (wówczas Rutupiae). Punkt ciężkości w tym zakresie przeniósł się natomiast od dzisiejszego Dover (wtedy Dubris), leżącego na dogodnym zapleczu interesującego nas ośrodka metalurgii (zob. ryc. 3) i znacznie bliżej przyjmującego po stronie galijskiej portu we współczesnym Boulogne-sur-Mer.¹³

THE ROMAN FORTS OF THE SAXON SHORE



Ryc. 2. Dachówki sygnowane oznaczeniem floty rzymskiej w Brytanii
(wg: S. Johnson, *The Roman Forts of the Saxon Shore...*, s. 12)

Fig. 2. Tuiles marquées d'un signe de la *Classis Britannica*
(selon Johnson, *The Roman Forts of the Saxon Shore...*, p. 12)

Znaczenie *Classis Britannica* w epoce wczesnego Cesarstwa Rzymskiego zdają się dobrze dokumentować dwa przykłady.

Po pierwsze – znamienna jest stratygrafia rzymskich materiałów archeologicznych z obszaru pobliskiej Irlandii. Są one tam dość rzadkie w wiekach

¹¹ Zob. P. Solway, *Roman Britain*, Oxford 1981, s. 615–664 Frere, *op. cit.*, szczególnie s. 229–294.

¹² H. Cleere, *The Roman iron industry of the weald and its connections with the Classis Britanica*, „*Archaeological Journal*” 1975, T. 131, s. 171–199; id., *The Classis Britannica...*, s. 17–19; Holder, *op. cit.*, s. 95–96.

¹³ Philip, *The British Evidence. Dover*, [w:] *The Saxon Shore...* s. 20–21.

I i II n.e. Owe zabytki nie występują, praktycznie rzecz biorąc, na terenie wzmiankowanego terytorium w III stuleciu. Pojawiają się tam natomiast w dużych ilościach dopiero za czasów późnego Cesarstwa Rzymskiego.¹⁴ Można domniemywać, iż te importy miały charakter głównie łupów wojennych. A zatem system obronny Brytanii, w tym również, a może przede wszystkim, działania morskie, były na tyle skuteczne, iż efektywnie chroniły w czasach pryncypatu ową wyspiarską prowincję przed najeżdżącą z Kanału Św. Jerzego.

Po drugie — dysponujemy bardzo interesującą inskrypcją z Brytanii. Jej bohaterem jest M. Maenius Agrippa, wysłany tam za panowania Hadriana (117–138 n.e.) jako dowódca Cohors I Hispanorum. Ukoronowaniem jego kariery, chyba już za Antonina Piusa (138–161), były natomiast, jak należy sądzić, łączone stanowiska prokuratora dla Brytanii i prefekta tamtejszej floty.¹⁵ Mamy tutaj do czynienia, trzeba to zaakcentować, z sytuacją bardzo szczególną. Agrippa, jako prokurator, odpowiada za finanse prowincji i podlega bezpośrednio cesarzowi. Jednocześnie pod jego komendą znajduje się *Classis Britannica*. Świadczy to dowodnie o znaczeniu tamtejszej floty jako podstawowym gwarancie funkcjonowania tej wyspiarskiej, wcale nie marginesowej, prowincji Cesarstwa Rzymskiego.

W latach 208–211 n.e. *Classis Britannica* uczestniczyła w kampanii cesarza Septymiusza Sewera (197–211), mającej na celu podporządkowanie państwu rzymskiemu niepodległej do tej pory „Szkocji”. W związku z ową ekspedycją pozostaje budowa wówczas portu, odkrytego we wspomnianej już uprzednio miejscowości South Shields. Znajdował się on na południowym brzegu estuarium rzeki Tyne (wtedy Tinea), nie opodal wpływającej do Morza Północnego.¹⁶

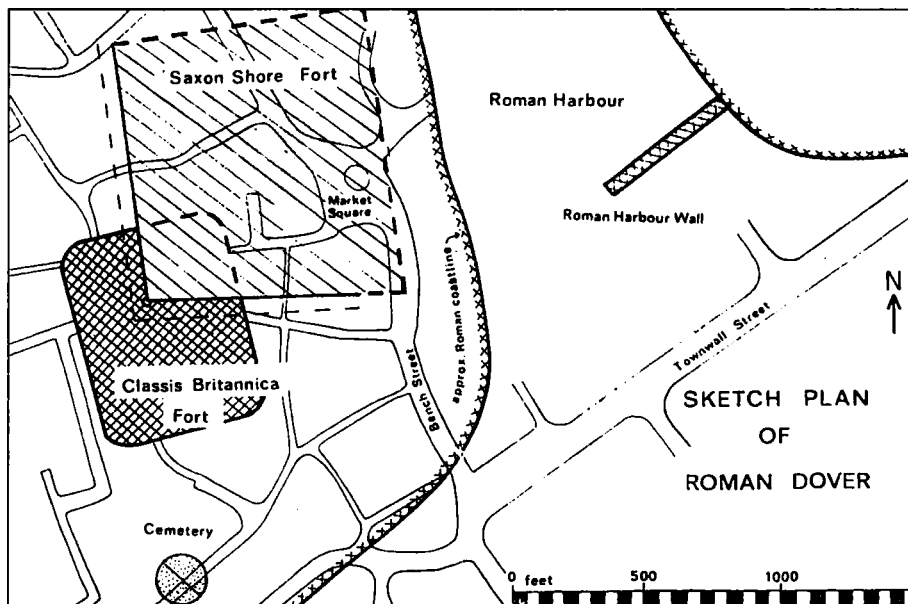
Fakt istnienia w czasach późniejszych floty rzymskiej w Brytanii potwierdza inskrypcja, pochodząca z terenu francuskiego miasta Arles, a wspominająca o *Classis Britannica Philippiana*.¹⁷ Funkcjonowała ona zatem za rządów Filipa Araba (244–249). Później ujawnia się ponownie wraz z pa-

¹⁴ L.J. Laing, *Celtic Britain and Ireland, A.D. 200–800. The Myth of the Dark Ages*, New York 1990, s. 156–158; S.P. O’Riordáin, *Roman material in Ireland*, „Proceedings of the Royal Irish Academy” 1947, T. 51, s. 35–82; J.D. Bateson, *Roman material from Ireland: a re-consideration*, „Proceedings of the Royal Irish Academy” 1973, T. 73, s. 21–97; id. *Further finds of Roman material from Ireland*, „Proceedings of the Royal Irish Academy” 1976, T. 76, s. 171–180.

¹⁵ *Corpus Inscriptionum Latinarum*, T. XI, 5632.

¹⁶ Zob. przyp. 10.

¹⁷ *Corpus Inscriptionum Latinarum*, T. XII, 686.

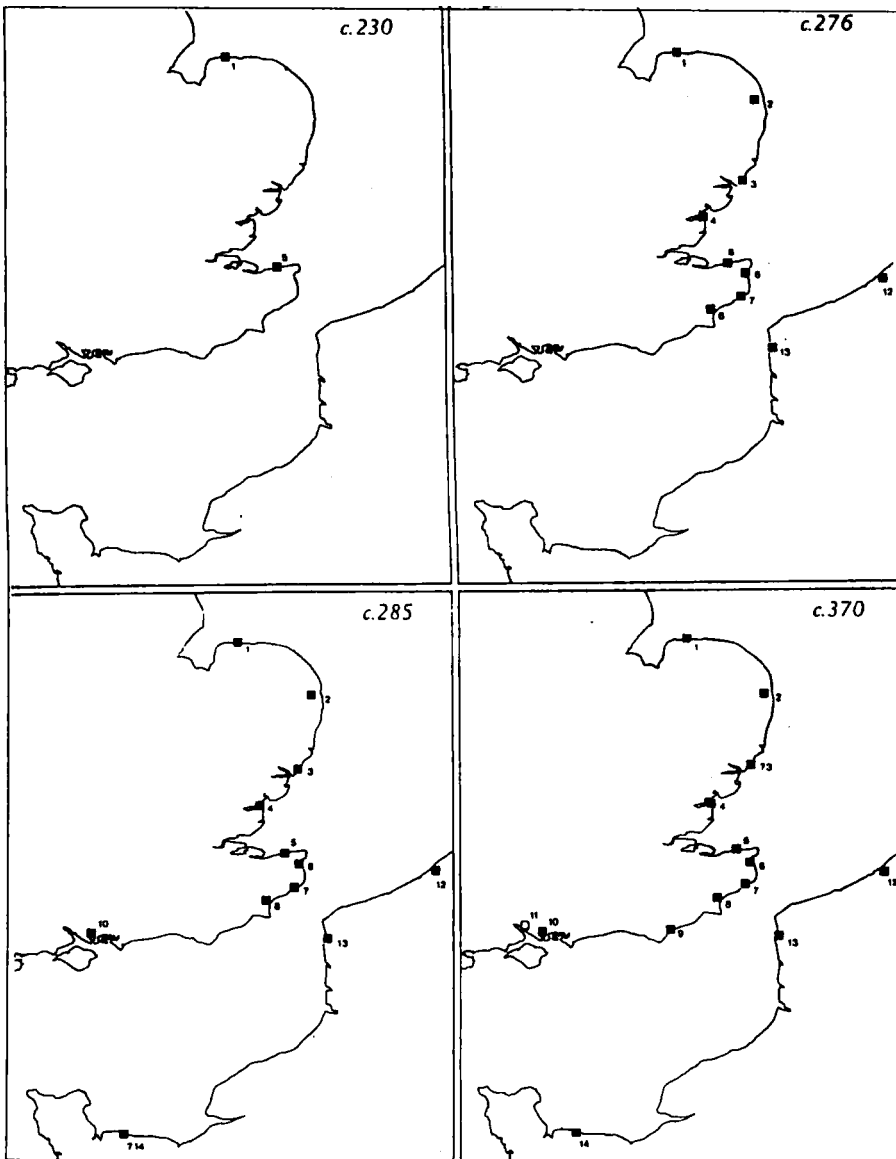


Ryc. 3. Plan rzymskiego Dover
 (wg: Philip, *The British Evidence. Dover...*, s. 20)
 Fig. 3. Plan de Dover romain
 (selon Philip, *British Evidence. Dover...*, p. 20)

nowaniem cesarza Probusa (276–282).¹⁸ Jej byt zdeterminowało w dobie kryzysu Cesarstwa Rzymskiego nowe, bardzo poważne niebezpieczeństwo. Wiązało się ono z nasilającymi się od połowy stulecia próbami penetracji wybrzeża północnogalijskiego i brytańskiego ze strony Franków, Sasów oraz innych ludów, operujących z obszaru tzw. wolnej Germanii. Zagrożenie to stało się u schyłku III stulecia niezwykle dokuczliwe. Mogło bowiem doprowadzić w konsekwencji do przerwania łączności prowincji kontynentalnych z nadal ważną i atrakcyjną gospodarczo wyspą.¹⁹ Stąd inicjatywa cesarza Dioklecjana (284–305), polegająca, jak się zdaje, na wydatnym wzmocnieniu

¹⁸ Por. Solway, *op. cit.*, s. 299–300, 639–640; Frere, *op. cit.*, s. 175–176, 329–330. Na temat owej kwestii także W. Kaczanowicz, *Cesarz Probus (276–282)*, w druku.

¹⁹ Być może również Wyspy Normandzkie stanowiły w czasach imperium bazę piratów działających przeciwko Rzymianom zob. D.E. Johnston, *The Gallic Evidence. The Channel Islands*, [w:] *The Saxon Shore...*, s. 31–34.



1. Brancaster, 2. Burgh Castle, 3. Walton Castle, 4. Bradwell, 5. Reculver, 6. Richborough,
7. Dover, 8. Lympne, 9. Pevensey, 10. Portchester, 11. Clausentum, 12. Oudenburg,
13. Boulogne, 14. Garrionum

Ryc. 4. Litus Saxonicum — chronologia rozwoju

(wg: B. Cunliffe, *The Saxon Shore — some problems and misconceptions* [w:] *The Saxon Shore...*, s. 2)

Fig. 4. Litus Saxonicum — chronologie du développement

(selon Gunliffe, *The Saxon Shore — some problems and misconceptions*, [w:] *The Saxon Shore...*, p. 2)

tamtejszego garnizonu morskiego z Markiem Karauzjuszem jako dowódcą.²⁰ Poruczono mu zaprowadzenie spokoju w kanale La Manche i na pobliskich akwenach. Karauzjusz wywiązał się z tego obowiązku najwyraźniej szybko i wzorowo. Można byłoby wręcz powiedzieć, iż był on pewnego rodzaju Pompeuszem epoki wczesnego dominatu. Swoim postępowaniem niewątpliwie zdobył sobie uznanie wśród mieszkańców tamtejszego regionu, co w konsekwencji doprowadziło go w 286 r. n.e. do uzurpacji władzy. Karauzjusz utrzymywał ją w Brytanii przez mniej więcej sześćdziesiąt lat. To bardzo istotne stwierdzenie. W tej burzliwej epoce cesarze i uzurpatorzy bowiem nader szybko, czasem nawet po kilku tygodniach, tracili władzę i życie.²¹ Karauzjusz ze względu na swoje dokonania był niewątpliwie w Brytanii akceptowany, a w pewnych kręgach, być może, nawet entuzjastycznie przyjmowany. Zupełnie nie słyszymy natomiast o jakiegokolwiek opozycji na wyspie przeciwko niemu. Swoją autorytet opierał bezsprzecznie na dokonaniach floty. Podległa mu Classis Britanica bez wątpienia sprawnie radziła sobie bowiem nie tylko z morską penetracją Germanów, ale także z ponawianymi przez władzę legitymistyczną próbami zdobycia wyspy. Nie jest również rzeczą wykluczoną, iż Karauzjusz miał swój udział w rozbudowie starych i budowie nowych portów i nadbrzeżnych fortyfikacji, znanych jako Litus Saxonicum.²² Ciągnęły się one w Brytanii od wyspy Wight (wówczas Vectis) u południowych wybrzeży Anglii w kierunku wschodnim i dalej na północ aż po krańce zatoki The Wash, obejmując takie porty, jak np. Portus Adurni (dzisiaj Portchester), Anderita (współcześnie Pevensy), Lemanis (dziś Lympne), Regulbium (teraz Reculver), Garrianonum (obecnie Burgh Castle) czy Branodunum (dzisiaj Brancaster). System ten, już po śmierci Karauzjusza i upadku ok. 296 r. n.e. jego następcy Allektusa, rozbudowywali Konstancjusz Chlorus (293–306) i jego syn Konstantyn Wielki (306–337), a także kolejni cesarze rzymscy (zob. ryc. 4). Wyraźnie przy tym sprecyzowano zadania ciągu obronnego Litus Saxonicum. Były to więc fortyfikacje i porty, stanowiące zaplecze dla floty brytyjskiej, broniącej wyspy przed penetracją germańską ze wschodu. W nowym systemie administracyjnym cesarstwa epoki dominatu funkcjonowały one jako odrębny okręg wojskowy, podległy dowódcy z tytułu Comes Litoris Saxonici.

Istnienie floty rzymskiej w Brytanii poświadczono jest do końca lat sześć-

²⁰ Zob. W. Kaczanowicz, *Uzurpacja Karauzjusza i Allektusa w Brytanii i Galii u schyłku III w. n.e.*, Katowice 1985.

²¹ Np. Gordianowie I i II panowali wspólnie ok. 20 dni w marcu 238 r.

²² Na ich temat przede wszystkim zob. *The Saxon Shore...*; S. Johnson, *The Roman Forts of the Saxon Shore*, London 1979; por. *Map of the Roman Britain* (Ordnance Survey), Southampton 1956.

dziesiątych IV stulecia. Zapewne część z niej stanowiła tzw. Classis Ande-retiana, a więc morski garnizon, stacjonujący we wspomnianej już uprzednio miejscowości Anderita (Pevensey).²³ Coraz częstsze i gwałtowniejsze najeźdy z zewnątrz różnych plemion germańskich, a także irlandzkich Celtów, doprowadziły jednak wówczas do ruiny rzymski system obronny. Materiał archeologiczny wskazuje na to bardzo wyraźnie.²⁴ Przestała zatem także istnieć pozbawiona zaplecza flota. Wzmiankowany wyżej garnizon andertiański ewakuowano z Brytanii. Został on ulokowany u schyłku IV w. n.e. w Paryżu, na wodach Sekwany.²⁵

RÉSUMÉ

L'auteur retrace l'histoire de l'une des flottes provinciales romaines, connue sous le nom de *Classis Britannica*. Son existence est bien attestée dans les sources depuis l'expédition de l'empereur Claude en Bretagne, en 43 ap. J.-C. Cette flotte a cessé d'exister vers la fin du IV-ème siècle ap. J.-C.

La *Classis Britannica* joua plusieurs fonctions importantes: 1. Elle participa à la conquête de la province de Bretagne (l'Angleterre et le Pays de Galles d'aujourd'hui). 2. Elle défendit cette province insulaire contre l'ingérence extérieure. 3. Elle assurait la communication, au sens large du terme, entre la Bretagne et les provinces continentales de l'Empire romain. 4. Les unités de cette flotte participèrent aux campagnes qui avaient pour but de soumettre à l'Etat romain la partie de la Bretagne qui était alors indépendante — l'Ecosse d'aujourd'hui.

²³ Notitia Dignitatum Occidentalis, XLII, 23; por. Holder, *op. cit.*, s. 133.

²⁴ Np. Frere, *op. cit.*, s. 336-352.

²⁵ P. Holder, *op. cit.*, s. 133.