

**ŻEGLUGA HANDLOWA W PÓŻNYM ANTYKU.
KILKA UWAG NA PODSTAWIE EDICTUM DIOCLETIANI DE
PRETIIS RERUM VENALIUM**

Transport ludzi i towarów to jeden z kluczowych tematów dla życia społeczno – gospodarczego, nie tylko w starożytności. Rozwiązanie tego problemu w antyku było istotną kwestią dla władców. Zasadniczo można stwierdzić, że transportowano ludzi i towary łądem, z pomocą żeglugi morskiej lub rzecznej.

Państwo Rzymian służyło ze swoich dróg, część z nich zachowała się do dnia dzisiejszego. Drogi te, miały zapewnić szybką możliwość przemieszczania się wojska, poczty państwowej jak i w dalszej kolejności umożliwić transport ludzi i towarów. Wozy używane w starożytności zapewniały relatywnie mały udźwig produktów do około maksymalnie 429 kg, a nierówności dróg sprawiały, że szybkość i komfort takiego przewozu była niska (Ducin 1997, s. 77-78). Transport towarów łądem miał najczęściej charakter lokalny; ludność wiejska potrzebowała pieniędzy na opłacenie podatków w pieniądzu, stąd szukała zbytu na najbliższym targu (Hopkins 1983, de Ligt 1990 i 1991). Większe ilości towarów starano się dostarczyć do najbliższego portu rzecznej lub morskiej, ze względu na szybkość transportu wodnego (Casson 1951, 1971).

Zachowały się różnorodne źródła, które pozwalają nam przybliżyć żeglugę handlową w starożytności. Znamy wyobrażenia ikonograficzne statków (Ducin 1997, Jundziłł 1991), wraki statków (Parker 1992) jak i listy transportowe, głównie z Egiptu (Reiter 2001). Ikonografia dostarcza nam wyobrażenia statków, natomiast archeologia podwodna pozwala je weryfikować. Parker zebrał informacje o wszystkich znanych wrakach oraz znajdujących się na nich ładunkach.

Wyróżniano wiele typów statków handlowych. Można je podzielić wg ładowności. Najczęściej były to statki o ładowności między 120 a 150 ton w czwartym i trzecim wieku przed Chrystusem, aby w cesarstwie rzymskim dojść od 250 do 350 ton; największe mogły mieć do 500 ton (Ducin 1997, s. 77, por. Jundziłł 1991, s. 40-41). Drugi podział można zaproponować wg kryterium, w zależności po jakim akwenie statek pływał: na rzece czy morzu. Niestety ten podział jest nieostry. Zazwyczaj bowiem, jeśli była taka możliwość statki morskie mogły wpływać rzeką w głąb łądu. Ułatwiało to transport do portów śródlądowych.

Rzymianie używali różnych pojemników do przechowywania towarów na statkach. Najważniejszą rolę pełniły amfory. Studium Piotra Dyczka (1999) przedstawia znakomicie jak wiele możliwych kształtów i pojemności mogły mieć amfory. Przewożono w nich wino, oliwę i inne produkty. Zachowały się liczne wraki statków z zaczopowanymi i ostemplowanymi amforami. Pozwala nam to określić konkretny towar w niej zawarty jak i miejsce powstania amfory. O roli gospodarczej dla zrozumienia pozostałości archeologicznych w świecie rzymskim, w tym również amfor, należy odesłać do pracy Kevina Greena (1986). Autor przedstawia skomplikowany obraz wzajemnych powiązań składających się na rzymską gospodarkę.

Alternatywnym sposobem przewozu towarów na statku były beczki, używane do transportu wina. Zboże przewożono w workach.

Rzymianie bardzo rozwinęli liczbę portów. Trzeba jednak stwierdzić, że dużą ich liczbę przejęli od Greków i Kartagińczyków. Zakładano porty w miejscach do tego dogodnych np. naturalnych zatokach. Wykorzystywano również ujścia rzek, aby można było wpłynąć w głąb łądu. To rozwiązanie miało jedną wadę. Piasek rzeczny zanieczyszczał dno basenu portowego, co zmuszało cesarzy rzymskich do ciągłej troski o żeglowność portów (Jundziłł 1991, s. 29-34). Zachował się opis Witruwiusza w jego dziele *De architectura* (V, 12) jak powinno się budować wzorcowy port. Antyczny autor kładł duży nacisk na budowę falochronu, który miał chronić port i statki w nim cumujące. Falochron był budowany w oparciu o skrzynki z piaskiem ustawiane na dnie morskim.

Grecy i Rzymianie rozwinęli różne sposoby orientacji na morzu. Posiadali proste przyrządy pomagające w nawigacji, używali sygnalizacji świetlnej oraz kie-rowali się przy pomocy gwiazd (Ducin 1997). Mimo tych umiejętności Rzymianie, podobnie jak pozostali starożytni preferowali żeglugę metodą kabotażu. Polegała ona na pływaniu wzdłuż wybrzeża i jeśli to możliwe nocowania w porcie. Był to sposób asekuracyjny, ale bezpieczny. Ostatnio zaczęto krytykować przypisywanie wyłącznie kabotażu jako metody żeglugi starożytnych (Arnaud 2007, s. 331–334). Podstawą krytyki jest chęć mierzenia odległości między portami docelowymi. Kabotaż sprawia, że odległość ta jest dłuższa. Arnaud sugeruje, że nie zawsze była uzasadniona potrzeba tak asekuracyjnego pływania. Wiąże się to też z żeglownością, szczególnie Morza Śródziemnego w starożytności. Zasadniczo unikano żeglugi zimą. Dni były krótsze, co utrudniało nawigację w oparciu o gwiazdy, gorsze były warunki atmosferyczne (częste sztormy), co narażało statki na zatonięcie. Można jednak na ten temat spojrzeć inaczej. Warunki atmosferyczne w zimie były i są odmienne w różnych rejonach basenu Morza Śródziemnego. Wydaje się, że podjęcie decyzji płynięcia z transportem

była bardziej podyktowana bieżącymi warunkami atmosferycznymi niż porą roku. Uczciwie jednak, należy stwierdzić, że ryzyko podróży zimą było większe (Ducin 1997, s.69-73). Pisał o tym późnoantyczny pisarz Wegecjusz:

Nie mam tu na myśli oczywiście statków handlowych, które gnane żądzą zysku niemal nie przerywają swoich podróży. Zdajemy sobie jednak sprawę, o ile większej ostrożności wymaga decyzja puszczenia na morze okrętu wiozącego wojsko niż prywatnego statku handlowego.(Wegecjusz, Epitoma rei militaris IV, 39 przekł. A. Komornicka)

Wegecjusz stwierdza, że wojsko nie powinno wypływać zimą, ale flota handlowa może podjąć takie ryzyko.

Cześć badaczy uważa, że żegluga handlowa przeżywała kryzys w późnej starożytności, Wydaje mi się, że słusznie oponował tej tezie Juliusz Jundziłł (1995). Transport wodny w późnym antyku można przedstawić w oparciu o wiele źródeł, szczególnie przydatny wydaje się tu edykt o cenach Dioklecjana. Cesarz postanowił ograniczyć możliwość wzrostu cen i wydał w 301 roku *Edykt o cenach wystawionych na sprzedaż*¹. Cały koncept reform gospodarczych cesarza nie jest do końca jasny, ale z pewnością miał on powiązanie z edyktem monetarnym z 1.09.301 roku (Ermatinger 1996), który podwyższył wartość nabywczą pieniądza. Regulacji edyktu o cenach podlegały ceny towarów, wynagrodzenia za pracę oraz koszty transportu. Dioklecjan określił ceny maksymalne, nie zaś ceny ściśle określone. Rozdział 37 edyktu był poświęcony transportowi wodnemu².

Dioklecjan wyjaśnił motywy swojej decyzji regulacji cen transportu w preambule do edyktu (Praef. 17):

Wśród sprzedających zaś i kupujących, których zwyczajem jest odwiedzać porty i przemierzać obce prowincje, to ograniczenie wspólnego działania musi zostać wprowadzone, ażeby – teraz kiedy i sami widzą, że w zagrożeniu drożyzną nie można przekraczać cen ustalonych dla towarów – cały ten sposób sprzedaży na miejscu oraz podczas wędrówek i interesów handlowych został określony. W ten sposób dostrzeże się, że słusznie postanowiono, iż nigdy nie będą sprzedawali drożej ci, którzy transportują. (przekł. P. Janiszewski, A i P. Barańscy)

Tytuł rozdziału 37 edyktu brzmiał: *Jakich miejsc, do jakich prowincji, ile wynosi opłata za przewóz na statku, której w najmniejszym stopniu przekraczać jest niedozwolone* (przekł. P. Janiszewski, A i P. Barańscy). Spis Dioklecjana jest pierwszorzędym źródłem, aby określić szlaki handlowe, jakimi pływały statki. Zakładam przy tym, że państwo chciało kontrolować ceny głównych, najbardziej używanych szlaków wodnych, gdyż tylko wtedy, moim zdaniem, regulacja Dioklecjana miała sens.

1 Zwykle używa się nazwy łacińskiej Edictum Diocletiani de pretiis rerum venalium.

2 W niektórych wydaniach ten sam rozdział określa się jako 35 zob. Crawford M.H., Reynolds J. (1979)

Edykt o cenach Dioklecjana liczył przewóz towarów od jednego modiusa obozowego (łac. *modius castrensis*). Jego wartość jest problematyczna, jak prawie cała metrologia rzymska. Według najnowszych stanowisk zdaniem Duncana – Jonesa (1976, s. 55) liczył on 12,93 litra, z kolei Jahn (1980, s. 228) zaproponował wartość 11,85 litra. Istota problemu polega na tym, że w cesarstwie rzymskim używano wiele miar wartości (sama taryfa zawiera ich kilka), co oznacza konieczność ich wzajemnego przeliczania. Dodatkowo Dioklecjan wprowadził przelicznik dla ludzi i niektórych zwierząt. Uznał np. że człowiek będzie liczony jako 25 modiusów obozowych. Zwierzęta liczono następująco (wszystkie miary w modiusach obozowych): zwierzęta pociągowe - koń, muł, burdo i osioł jako 60, zaś koza i świnia jako 10. System cesarski łączył w sobie prostotę i praktyczność. Zatem mając podaną cenę transportu z miejsca do miejsca i przeliczając objętość wg wskazówek administracji cesarskiej można było wyliczyć precyzyjnie koszt transportu.

System Dioklecjana nie liczył wprost odległości między danymi miejscami, ani czasu potrzebnego na jego przebycie (wyjątkiem są ceny z stwierdzeniem: bez przerwy, co uważam, że miało oznaczać - bez zawijania do portu). Paradoksalnie może się to wydać to niesprawiedliwe, ale znacznie ułatwiało kalkulację. Odległość byłaby trudna do zmierzenia, choć Witruwiusz (*De architectura* X, 9) podaje specjalne urządzenie do pomiaru faktycznie przebytej drogi morskiej, bądź lądowej. Ustawodawca sam wyznaczył ceny maksymalne, które można było pobierać za przewóz towarów lub ludzi na statku z jednego miejsca na drugie. Wydaje się, że nie zrobił tego przypadkowo, ale musiał ustalić ceny w oparciu o wycenę faktyczną zrzeszeń kupców morskich (*negotiatores*) i przewoźników rzecznych (*navicularii*). Wspomniane korporacje były bardzo prężne, np. *navicularii* mieli swoje zrzeszenia obejmujące transport na Rodanie czy Dunaju..

Tekst Taryfy Cen Maksymalnych koncentruje się wokół sześciu miejsc: Aleksandrii, Wschodu, Afryki, Rzymu, Nikomedii i Bizancjum. Podano cztery miasta i dwie prowincje rzymskie jako punkty orientacyjne. Można zatem stwierdzić, że były to główne miejsca wobec których chciano określić ceny transportu. Bizancjum, przyszły Konstantynopol jest tutaj trochę na wyrost wskazany; widać wyraźnie, że pobliska Nikomedia, jako rezydencja cesarska Dioklecjana zdominowała transport w tej części cesarstwa rzymskiego. Oczywiście Rzym ma najwięcej połączeń, również występuje jako punkt docelowy. W kilku miejscach występuje Sycylia, która mogła być częstym punktem tranzytowym. Aleksandria jak spichlerz zboża z Egiptu i dostawca towarów rzemieślniczych nie przypadkowo zajęła pierwsze miejsce w spisie Dioklecjana. Szczególnie intrygująca wydaje się decyzja, żeby całe prowincje miały jednakowy koszt transportu. Uważam to rozwiązanie za niezwykle praktyczne w edykcje np. dla Wschodu, gdzie było kilkanaście portów,

w tym tak ważnych jak Antiochia. Sądzę, że Dioklecjan dwukrotnie dyskryminował Galię ustalając koszt transportu do tej prowincji z Rzymu i Afryki na zaledwie 4 denary, co chyba jest kwotą zaniżoną.

Tab. 1.

Tabelaryczny układ miejsc wymienionych w edykcje Dioklecjan:

Z Aleksandrii do/na	Miejsce docelowe	Cena w denarach za 1 modius obozowy
	Akwilei	24
	Dalmacji i	18
	Rzymu	16
	Bizancjum	12
	Nikomedi	12
	Tessaloniki	12
	Sycylię	10
	Afryki	10
	Efezu	8
Pamfyllii	6	
Ze Wschodu do/ na	Miejsce docelowe	Cena w denarach za 1 modius obozowy
	Luzytanii	26
	Galii	24
	Akwilei	22
	Betyki	22
	Hiszpanii	20
	Rzymu	18
	Salony	16
	Afryki	16
	Sycylię	16
	Bizancjum	12
	Efezu	10
Z Afryki do/na	Miejsce docelowe	Cena w denarach za 1 modius obozowy
	Salony	18
	Pamfyllii	14
	Achai	12
	Hiszpanii	8
	Sycylię	6
	Galii	4
Rzymu	cena niezachowana	
Z Rzymu do/na	Miejsce docelowe	Cena w denarach za 1 modius obozowy
	Tessalonika	18
	Achai	14
	Hiszpanii	10
	Galii	4

Z Nikomedii do	Miejsce docelowe	Cena w denarach za 1 modius obozowy
	Rzymu	18
	Salony	14
	Bizancjum	14
	Fenicji	12
	Achai	8
	Pamfylii	8
	Tessalonika	8
	Efezu	6
Z Bizancjum do	Miejsce docelowe	Cena w denarach za 1 modius obozowy
	Trapezuntu	18
	Amatris	8
	Sinope	8
	Tomi	8
	Miejsce niezachowane	8
	Rzymu	cena niezachowana
Miejsce początkowe	Miejsce docelowe	Cena w denarach za 1 modius obozowy
Azja	Dalmacja	12
Azja	Afryka	8
Sycylia	Galia	4
Afryka	Rzym	cena niezachowana

W świetle edyktu Dioklecjana ustalono specjalną cenę na ładunki państwowe. Stan zachowania tego fragmentu ustawy Dioklecjana jest na tyle zły, że utrudnia ono prawidłową interpretację. Z tej kategorii szczególnie istotne było zaopatrzenie w zboże, zwłaszcza wielkich miast (Sirks 1991a, 1991b). Głodni mieszczenie byli zawsze skłoni do zamieszek.

Rzeki pełniły strategiczną funkcję w transporcie. To nimi spławiano towary i często zaopatrywano armię (Remesal Rodriguez 1986). *Naviculari*, koropracje rzecznych transportowców działały bardzo pręźnie. Ceny zaproponowane dla nich to 1 denar za modius (chyba - obozowy – interpretacja niepewna) 1 denar z biegiem rzeki, natomiast nie jest pewne co administracja Dioklecjana miała na myśli podając cenę 2 denarów za 20 mil od modiusa (chyba - obozowy – interpretacja niepewna). Być może chodziło o transport pod prąd rzeki.

Na koniec chciałbym wspomnieć o rzeczy niezwykle problematycznej, mianowicie o cłach. Podatek ten jest trudny do śledzenia i niezwykle dyskusyjny (Duncan-Jones 2006). Edykt Dioklecjana pomija ten problem, co czyni interpretację tego prawa jeszcze trudniejszą.

SHIPPING IN LATE ANTIQUITY. SOME REMAKS ABOUT EDICTUM DIOCLETIANI DE PRETIIS RERUM VENALIUM

SUMMARY

The Price Edict of Diocletian shows us the cost of shipping, but also places where one could transport his goods. In this article I try to explain how we can use different sources to know something more about shipping in Late Antiquity.

Mgr Krzysztof Wiśniewski

Doktorant w Instytucie Historii UAM w Poznaniu

email: krzysztof.wisniewski@amu.edu.pl

BIBLIOGRAFIA :

1. Arnaud P. (2007) *Diocletian's Prices Edict: the prices of seaborne transport and average duration of maritime travel*. Journal of Roman Archaeology, t. 20, s. 321-336.
2. Casson L. (1951) *Speed under sail of ancient ships*. Transactions of the American Philological Association t. 82, s. 136-148.
3. Casson L. (1971) *Ships and seamanship in ancient world*. Princeton.
4. Crawford M.H., Reynolds J. (1979) *The Aezani copy of Prices Edict*. Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik, t. 34, s. 163-211.
5. Ducin S. (1997) *Sztuka nawigacji w starożytnej Grecji i w Rzymie*. Lublin.
6. Duncan-Jones R.P. (1974) *Diocletian's Price Edict and the cost of transport* [w:] Tenze, *Economy of the Roman Empire*. Cambridge s. 365-369.
7. Duncan-Jones R.P. (1976) *The size of modius castrensis*. Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik, t. 21, s. 53-62.
8. Duncan-Jones R.P. (2006) *Roman Customs Dues: a Comparative View*. Latomus, t. 65, s. 3-16.
9. Dyczek P. (1999) *Amfory rzymskie z obszaru dolnego Dunaju. Dystrybucja amfor i transportowanych w nich produktów w I-III w. po Chr.* Warszawa.
10. *Edykt Dioklecjana o cenach wystawionych na sprzedaż* (2007) przekład, wstęp i opracowanie Agnieszka i Piotr Barańscy, Paweł Janiszewski, Fontes Historiae Antiquae XI, Poznań.
11. Ermatinger J. (1996) *The Economic Reforms of Diocletian*. St. Katharinen.
12. Green K. (1986) *The Archeology of the Roman Economy*. London.
13. Hopkins K. (1983) *Models, Ships and Staples* [w:] *Trade and Famine in Classical Antiquity* eds. P. Garnsey, C. R. Whittaker. Cambridge s. 84-107.
14. Jahn J. (1980) *Zum Rauminhalt von Artabe und modius castrensis: ein Diskussionsbeitrag*. Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik, t. 38, s. 223-228.

15. Jundziłł J. (1991) *Rzymianie a morze*. Bydgoszcz.
16. Jundziłł J. (1995) *Kryzys czy ewolucja rzymskiej aktywności na morzach w okresie późnego cesarstwa rzymskiego (prowincje zachodnie a wschodnie)*. *Aniquitas*, t. 21, s. 159-169.
17. Ligt de L. (1990) *Demand, Supply, Distribution: The Roman Peasantry between Town and Countryside: Rural Monetization and Peasant Demand*. *Münstersche Beiträge zur Antiken Handelsgeschichte* t. 9, s. 24-58
18. Ligt de L. (1991) *The Roman Peasantry Demand, Supply, Distribution between Town and Countryside II: Supply, Distribution and Comparative Perspective*. *Münstersche Beiträge zur Antiken Handelsgeschichte* t.10, s. 33-77.
19. Parker A. J. (1992) *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and Roman Provinces*. BAR International Series 580, Oxford.
20. Peacock D. P. S., Williams D. F. (1986) *Amphorae and the Roman economy*. London, New York.
21. Reiter F. (2001) *Vorschläge zu Lesung und Deutung einiger Transportbescheinigungen*. *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, t. 134, s. 191-207.
22. Remesal Rodriguez J. (1986) *Die Organisation des Nahrungsmittelimportes am Limes*. [w:] *Studien zu den Militärgrenzen Roms III*. 13. Internationaler Limeskongress Aalen 1983. Stuttgart, s. 760-767.
23. Sirks B. (1991a) *Food for Rome*. Amsterdam.
24. Sirks B. (1991b) *The Size of the Grain Distributions in Imperial Rome and Constantinople*. *Athenaeum*, t. 79 s. 215-237.