

MARGINALIJE UZ EDICTUM DIOCLETIANI ET COLLEGARUM DE PRETIIS RERUM VENALIUM (35, 1-107)

NENAD CAMBI
Filozofski fakultet u Zadru
Faculty of Philosophy in Zadar

UDK/UDC: 339:937
94(497.5)"03/04"
Izvorni znanstveni članak
Original scientific paper

Primljeno : 2001-12-16
Received

Dioklecijanov edikt o maksimalnim cijenama jedan je od najvažnijih dokumenata rimskoga gospodarstva. On je važan i za Dalmaciju. U ovom radu analizira se završni dio dokumenta (35, 1-107) koji govori o cijenama prijevoza robe brodovima. Cijene prijevoza bile su određene po dužini pojedine rute i specifičnostima plovidbe, odnosno vrstama robe. Opći teret (riječ je po svoj prilici o cerealijama) bio je jeftiniji od prijevoza stoke. S druge strane, skuplji je bio prijevoz krupne nego sitne stoke. Razlike se zapažaju u transportu morem, rijekom (uzvodno-nizvodno) i endolagunano (spominje se samo ruta Ravena - Akvileja). U tekstu edikta navodi se ukupno 11 polazišta i 24 odredišta. Polazišta i odredišta zajedno ima 29. Najčešće se spominje dijeceza Oriens (čak 20 puta). Dalmacija se spominje 2 puta, a Salona 3 puta. Ako je po tome suditi, proizlazi da su bile vrlo intenzivne veze Istočnog Jadrana s ostalim dijelovima rimskog svijeta, pogotovo ako se tome pridoda još i Akvileja (4 puta). Zašto se ne spominju mnoge druge važne polazišne točke i destinacije, nije jasno. Iz analize teksta edikta proizlazi da su cijene logične, ali da ipak ima niz nejasnoća koje su mogle izazivati nesuglasice sa strankama i vlastima. Isto tako u ediktu nisu bile regulirane cijene mnogih važnih artikala (vino, ulje, keramika, staklo, kamen, mramor i dr.). Čini se da je Dioklecijan ponajprije imao potrebu regulirati prijevoz prehrambenih proizvoda. Jesu li ipak neke stvari bile ostavljene slobodnoj pogodbi ili su bile regulirane drugim uredbama, nije poznato. Vjerojatno je bilo i stanovitih fleksibilnosti kad je riječ o podvozu.

Dioklecijanov edikt o maksimiranim cijenama jedan je od najznačajnijih očuvanih dokumenata antičkoga gospodarstva. Edikt se očuvao na fragmentima natpisa na grčkom i latinskom jeziku, otkrivenih u većem broju antičkih gradova. Iako natpisi nisu cjeloviti, ulomci podrijetlom iz različitih mjesta dopunjavali su se

ii omogućili restituiranje dobrog dijela izvornog teksta, ali ipak još uvijek ima znatnih praznina.¹ Otkriveno je ukupno oko 140 fragmenata. Nekoliko je novih ulomaka pronađeno još i razmjerno nedavno (Aiziano i Afrodizija u Maloj Aziji). Vjerojatno valja očekivati da će se otkriti još fragmenata jer je tekst bio postavljen na brojnim punktovima diljem Rimskog Carstva kako bi mogao biti na znanje i ravnjanje proizvođačima, trgovcima, kupcima i prekupcima, zajmodavcima i zajmoprimcima te samim vlastima. Natpisi su otkriveni uglavnom u istočnom dijelu Carstva. Zapadu je tekst edikta po svoj prilici bio posredovan carskim papirima kao *edicta ad provinciales*.² Javno isticanje maksimalnih cijena isklesanih u tvrdom materijalu ukazuje na očekivanje vladara da će edikt imati dugotrajan i blagotvoran učinak na rimsko gospodarstvo, ali iz Laktancijeva pasusa koji se odnosi na edikt, jasno proistječe da je njegova vrijednost kratko trajala³ pa su po svoj prilici kopije hotimice uništene, što bi se dalo zaključiti na temelju ostataka natpisa.

Iako je Dioklecijanov edikt relevantan za Dalmaciju kao i za brojne druge rimske provincije, jer se Dalmacija i Salona višekratno izravno spominju, njegovi su podatci vrlo malo korišteni za proučavanje ekonomike naših krajeva.⁴ Nakana je ovoga rada je upozoriti na važnost posljednjeg dijela Edikta (35, 1 *Ex quibus locis ad quas provincias quantum nauli excedere minime sit licitum*) koji se odnose na Dalmaciju. U tome se dijelu navode maksimalne cijene brodarina u odnosu na teret i udaljenost pojedinih lokacija. Taj dio edikta izgleda kako slijedi:⁵

1a	Ab Alexandria Romam in k(astrensi) mo(dio) uno	denariourum sedecim
2	Ab Alexandria Nicomedia	duodecim
3	Ab Alexandria Byzantio	duodecim
4	Ab Alexandria Dalmatia	decem et octo
5	Ab Alexandria Aquleia	viginti qattuor
6	Ab Alexandria Africam	decem
7	Ab Alexandria Siciliam	decem

¹ O Dioklecijanovu ediktu o maksimiranju cijena u novije doba usp. S. WILLIAMS, 1985, 118-138; A. DEMANDT, 1989, 56-57; H. HOF, 1992.; S. CORCORAN, 1996, 205 i d.; H. BRANDT, 1998, 78 i d.

² A. DEMANDT, 1989, 56.

³ LAKTANCIJE, 7, 6-7. Dio teksta glasi: *Idem (Diocletianus op. N.C.) cum variis inquitatibus immensam faceret caritatem, legem pretiis rerum venalium conatus est; tunc ob exigua et vilia multus sanguinis effusus, nec venale quicumquem metu apparebat et caritas multo deterius exarsit, donec lex necessitate ipsa post multorum exitum solveretur* (u prijevodu: budući da je on (Dioklecijan) raznim lošim djelima izazvao golem rast cijena, pokušao je zakonski odrediti cijene dobrima za prodaju. Tada je proliveno mnogo krvi za male i neznatne (prekršaje), zbog općeg straha ništa nije iznošeno na prodaju i rast cijena je bio još veći, dok, nakon što su mnogi poginuli, nije zakon dokinut).

⁴ Samo je R. MATIJAŠIĆ, 1998, 439 koristio Dioklecijanov edikt s ciljem da upozori na veze sjevernojadranskih luka s ostalim dijelovima svijeta. U svezi s prijevozom robe do sjeverne Italije usp. i S. PANCIERA 1972, 93 i d.

⁵ Tekst edikta usp. S. LAUFFER, 1971; M. GIACCHERO, 1974. Tekst koji se donosi u ovome radu preuzet je uglavnom iz sveobuhvatnog rada Marte Giacchero. Ima li još novih fragmenata, nije mi poznato.

8	Ab Alexandria Efeso	octo
9	Ab Alexandria Thessalonica	duodecim
10	Ab Ablexandria Pamfylia	sex
11	Item ab Oriente Romam	decem et octo
12	Ab Oriente Salonam	sedecim
13	Ab Oriente Aquleiam	viginti duo
14	Ab Oriente Africam	sedecim
15	Ab Oriente Spaniam	viginti
16	Ab Oriente Baeticam	viginti duo
17	Ab Oriente Lysitaniam	viginti sex
18	Ab Oriente Galliis	viginti quattuor
19	Ab Oriente Byzantium	duodecim
20	Ab Oriente Efeso	decem
21	Ab Oriente Siciliam	sedecim
22	Item ab Asia Romam	sedecim
23	Ab Asia ad Africam	octo
24	Ab Asia Dalmatiam	duodecim
25	Item ab Africa Romam	- - -
26	Ab Africa Salonam	decem et octo
27	Ab Africa in Sicilia	sex
28	Ab Africa ad Spaniam	octo
29	Ab Africa ad Gallias	quattuor
30	Ab Africa ad Achaia	duodecim
31	Ab Africa ad Pamfyliam	quattuordecim
32	Item a Roma Siciliam usque	sex
33	A Roma Thessalonica	decem et octo
34	[A Roma A]chaia	quatt(u)ordecim
35	[A Roma a]d Ispaniam	decem
36	[A Roma a]d Gallias	quattuor
37	[? A Roma a]d Gallias	octo
38	[Item a Nico]media Romam usque	decem et octo
39	A Nicomedia Efeso	sex
40	A Nicomedia Thessalonica	octo
41	A Nicomedia in Achaia	octo
42	A Nicomedia Salonam	quatt(u)ordecim
43	A Nicomedia in Pamfylia	octo
44	[?A Nicomedia] Foenice	duodecim
45	[? A Nicomedia -----]am	quatt(u)ordecim
46	[-----] Trapezunta usque	decem et octo

16. Luzitanija (samo kao odredište)	2 puta
17. Galije (samo kao odredište)	5 puta
18. Ahaja (samo kao odredište)	2 puta
19. Fenikija (samo kao odredište)	1 puta
20. Trapezunt (samo kao odredište)	1 puta
21. Sinope (samo kao odredište)	2 puta
22. Tomi (samo kao odredište)	1 puta
23. Hispanija Tarakonska (samo kao odredište)	1 puta
24. Genova (samo kao odredište)	2 puta
25. Amastris (samo kao odredište)	1 puta
26. Solun (samo kao odredište)	4 puta
27. Salona (samo kao odredište)	3 puta
28. Efez (samo kao odredište)	2 puta
29. Pamfilija (samo kao odredište)	3 puta

Od gradova se spominju Aleksandrija, Rim, Nikomedija, Bizant, Ravena, Akvileja, Trapezunt, Sinope, Tomi, Genova, Amastris, Solun, Salona i Efez. Ostali navodi odnose se na dijeceze ili provincije. Od ukupno 14 spomenutih ili, bolje rečeno, očuvanih denominacija gradova smije se uočiti da su posebno važnu ulogu u pomorskom prometu nedvojbeno imali Aleksandrija, Rim i Nikomedija. Otkrilike jednako važno mjesto zauzimaju Bizant, Efez, Akvileja, Genova, Solun i Salona, dok su luke Sinope, Trapezunt, Amastris, Tomi i Herakleja spomenute samo u kontekstu lokalnog prometa s Nikomedijom, a Ravena lagunarnog prometa na specifičnoj unutrašnjoj vezi do Akvileje. Što se pak provincija i dijeceza tiče, u ediktu se javljaju samo neke. Dijeceze su Istok, Asia, Afrika, Galije i Hispanija, a od provincija Sicilija, Sardinija, Dalmacija, Betika, Lusitanija, Fenikija, Tarakonska Hispanija te Pamfilija. Što je s drugim mjestima? Kako su se određivale cijene prijevoza na relacijama koje nisu spomenute, ostaje nepoznato.

Od ukupno 29 navedenih polazišnih i odredišnih točaka 5 se spominju samo kao polazišne, a 18 samo kao odredišne, dok ih je sve zajedno 6 koje su spomenute i kao polazišne i odredišne točke. Neke među njima i više puta. Redoslijed odredišnih točaka nije ni abecedni ni geografski. Stoga nije jasno kako je određen. Čini se da su polazišne točke bile važnije od odredišnih i zbog toga su se prve navodile. Očito se pazilo da se ne navode cijene obrnutih linija. Pitanje koje se postavlja jest: smiju li se iz gore iznesenih podataka izvesti neki zaključci o pravcima kretanja trgovine i važnosti pojedinih polazišnih i odredišnih točaka. Zbunjujuća je činjenica što nema spomena nekih važnih luka, provincija i dijeceza. Jesu li se one nalazile na nedostajućim dijelovima dokumenta, ostaje nepoznato. Nema nikakve dvojbe da je broj navoda ipak svjedočanstvo važnosti pojedinog polazišta ili odredišta. Najviše se navodi dijeceza Istok, čak 20 puta (u samo dva slučaja kao odredište). Kompozicija navođenja ima jasan sustav: najprije se spominje jedno polazišno mjesto i njegova odredišta, a kad se prelazi na drugo, tada stavke odvaja prilog *item*. Čini se da su se polazišta i odredišta ponovno

spominjala kad je bila riječ o prijevozu dobara za *fiscus*, pa i za specifične terete, te naposljetku dolazi prijevoz u riječnim ušćima i u međulagunarnom prometu.

Iz sačuvanog teksta izgleda na prvi pogled kao da je najveća cijena podvoza na bliskoj relaciji Ravena - Akvileja (7500 denara), ali to se odnosilo na 1000 modija, što znači da je po modiju cijena iznosila 7,5 denara. Na tome je mjestu cijena iskazana na tisuću modija, po svoj prilici zbog toga što je riječ o unutarnjem prometu (kanali, rijeke). To je vjerojatno iznosilo nosivost endolagunarnog broda od cca 17500 kg ili 17,5 tona. Međutim, cijena je još uvijek viša negoli na drugim relacijama kad se uzme u obzir neznatna udaljenost. To se može objasniti potrebom vučenja broda ili pak mogućnošću da je u cijenu bilo uračunato prekrcavanje s brodova koji su dolazili morskim putem.¹⁰ Najniža je cijena u retku 105 gdje se obračunava samo 1 denar za svaki modij, jer je riječ o nizvodnom prometu. Inače za druge rute najveći je iznos za teret koji putuje od Istoka do Luzitanije od 26 denara i Istoka do Akvileje 22 te od Aleksandrije do Akvileje 24 denara. Očito je da je Akvileja bila krajnji punkt plovidbe Jadranom. Međutim, upravo usporedbom cijene prijevoza do Dalmacije, Salone i Akvileje mogu se dobiti neki zanimljivi, ali logični odnosi. Cijena po modiju od Istoka do Salone je 18 denara. Od Afrike do Salone 18, iz Aleksandrije do Salone također 18 denara. To ukazuje da je razlika, odnosno cijena puta po modiju od Salone do Akvileje 6 denara. Međutim, još bi se plastičnije usporedbe mogle načiniti da su sačuvane cijene podvoza na relaciji Istok - Salona i Istok - Akvileja, što, na žalost, nije slučaj. Za posebne terete je najskuplji iznos od 60 denara za krupnu stoku u retku 102, ali nije poznato na kojoj relaciji. Očito je da se taj iznos dodavao utvrđenoj cijeni općeg tereta. Stoka je, naime, tražila veći prostor, znatnu pažnju i hranjenje. Iz cjenika nije jasno tko ima hraniti stoku. Zanimljiv je podatak da se po jednom modiju općeg tereta naplaćuje na rijekama 20 denara, ali ne za cijelu relaciju, nego za jednu tisuću koraka (1479 metara), što je daleko skuplje nego putovanje morem. Naime, na moru nisu dane cijene po udaljenosti, što bi, zbog karakteristika putovanja mijenjanjem smjera zbog vjetrova, bilo nemoguće proračunati. Cijena jednog modija skuplja je na ušćima rijeka nego na relaciji Aleksandrija - Salona. To je logično, jer su se katkad brodovi morali vući, budući da sami nisu mogli svladavati maću rijeke, a vrebale su i druge neprilike. Na primjer od ušća Neretve do Narone trošak bi po Ediktu iznosio 360 denara po modiju. Međutim, to su vjerojatno kompenzirali podvozi niz rijeku kojima je iznos cijene tek 1 denar. Uspješno trgovanje je bilo najviše isplativo ako je brod bio nakrcan u oba pravca.

Svrha Edikta bila je utvrditi cijene podvoza za pojedine vrste robe na pojedinim relacijama. Je li nakana bila realna? Je li se moglo sve to dobro i pravedno utvrditi? Na ta je pitanja, naravno, teško odgovoriti, ali se smije kazati da su podvozi bili dobro usklađeni s relacijama u odnosu na dužinu rute i težinu plovidbe, ali jesu li iznosi zadovoljavali prijevoznike, teško je reći. Čudno je da se rute iz nekih velikih dijeceza ili provincija ne navode konkretne luke. Na primjer dijeceza *Oriens*¹¹ ili *Africa* toliko se velike da jednostavno nije svejedno vozi li se

¹⁰ S. PANCIERA, 1972, 94.

¹¹ S. PANCIERA, 1972, l.c. drži da se, kad je u pitanju dijeceza *Oriens*, mislilo samo na Siriju, što se, međutim ničim ne da dokazati, a osim toga i *Africa* je izdužena i put od njezinih krajeva nije zancmarivo jednak.

teret s jednog ili drugog kraja regije na primjer prema Saloni ili Akvileji. Ako je već bilo teško odrediti cijene za sve rute u Carstvu, postavlja se pitanje kako to da razlike u dužini puta nisu bile naznačene u posebnoj stavci. Je li možda postojala neka posebna dopuna koja bi regulirala naplate takve razlike udaljenosti? U svakom slučaju čini se da je edikt u pismenoj formi (papirus s potpunijim podacima) mogao imati ključ za takve razlike. Moguće je da su to bile prosječne cijene koje su se smjele zatražiti. Je li dio Edikta o cijenama prijevoza robe zadovoljavao brodare, dakako nije poznato, ali je pouzdano da je imao istu sudbinu kao i druge cijene. Edikt je, naime, brzo izgubio praktičnu vrijednost jer je morao dijeliti sudbinu robe koja je, kako je tvrdio Laktancije, nestala s tržišta, a proizvodnja stagnirala. Ako nije bilo robe, nije bilo ni prijevoza. Međutim, nedvojbeno je da je Edikt imao znatnih nedostataka i nedorečenosti ne samo glede udaljenosti i cijena nego i vrsta tereta. Praktički se navode samo cijene prijevoza žitarica i stoke. Čini se da je u Ediktu prijevoz bio maksimiran samo za hranu. Ona je sigurno najviše utjecala na životni standard i uzrokovala divljanje drugih cijena, što je Dioklecijan neuspješno pokušavao spriječiti. Nema cijena tekućina, vina i ulja na primjer. Staklo i keramika bili su vrlo osjetljivi i lako lomljivi tereti. Kameni predmeti - kipovi, sarkofazi i sl. - također su teški za slaganje u utrobama brodova, prekrćavanje i uskladištavanje i tražili su posebnu pažnju. Sve te robe morale su imati različitu cijenu. Osobno držim, dakako, bez pouzdanih dokaza da se takvim teretima cijena slobodno formirala.

Iz Edikta se vrlo se dobro uočava da je Dalmacija bila dobro povezana s ostalim dijelovima antičkog svijeta. Salona je istaknuta ne samo kao najvažnija luka Dalmacije nego i kao jedna od onih točaka na Jadranu s kojima izravno komuniciraju najveće luke svijeta. Dalmacija je svjetskom tržištu, osim ruda koje su iskorištavali carevi, mogla ponuditi niz neprerađene robe (drvo, sol) i stoke i njezinih prerađevina te neke poljoprivredne proizvode, tako da su brodovi sigurno popunjeni putovali u oba pravca. Dalmatinske su luke bile terminali i za robu iz unutrašnjosti, kao i kasnije u povijesti.

LITERATURA:

- BRANDT, H., 1998. - *Geschichte der römischen Kaiserzeit von Diokletian und Konstantin bis zum Ende der konstantinischen Dynastie (284-363)*, Berlin.
- CORCORAN, S., 1996. - *The Empire of the Tetrarchs. Imperial Pronouncements and Government, A.D. 284-324*, Oxford, (disertacija).
- DEMANDT, A., 1989. - *Die Spätantike. Römische Geschichte von Diokletian bis Justinian*, München.
- GIACCHERO, M., 1974. - *Edictum Diocletiani et collegarum de pretiis rerum venalium*, Genova.
- KLOFT, H., 1992. - *Die Wirtschaft der griechisch-römischen Welt. Eine Einführung*.
- LAKTANCIJE - *De mortibus persecutorum* (ed. J. L. Creed, Oxford 1984, sec. ed. 1989.).
- LAUFFER, S., 1971. - *Diokletians Preisedikt*, Berlin.
- MATIJAŠIĆ, R., 1998. - *Antičko gospodarstvo Istre*, Pula.

PANCIERA, S., 1972. - Porti e commerci nell' Alto Adriatico, *Aquileia e l' Alto Adriatico 2. Aquileia e l' Istria, Antichità Altoadriatiche II*, 79-112.

WILLIAMS, S., 1985. - *Diocletian and the Roman Recovery*, London.

Nenad Cambi: NOTES ON DIOCLETIAN'S EDICTUM DE PRETIIS RERUM VENALIUM
(35, 1-107)

S u m m a r y

Diocletian's *Edictum de pretiis* is an extremely important document concerning the economy of the whole Roman Empire. Since the data from the edict were not much used for scholarly researches, the aim of this study is to point out the significance of these data, especially for Roman Dalmatia and eastern Adriatic. It is not possible to study the entire edict because of its richness and volume. The author has limited his researches to the part dealing with the maximal costs of freight (35, 1-107). After several introductory words the author gives the complete text of this part of the edict (107 lines), the translation of the conclusion and some other statistical data.

The costs of each route were obviously determined by distance and the special characteristics (such as the river navigation, endolagunar navigation and similar). Various types of the cargo were differently charged. General cargo (cereals) was cheaper than cattle. The cargo of bovine and similar cattle was more expensive than sheep or pork. There were only 11 departure points and 24 destinations. All together 29 dioceses, provinces and towns were mentioned in the document. The diocese *Oriens* was mentioned most frequently (20 times). Many very important dioceses, provinces and ports were not included in the list of routes, but the province of Dalmatia was mentioned 2 and Salona 3 times. They were mentioned only as destinations. According to the edict statistics, it might be concluded that Eastern Adriatic had good connections with other parts of Roman world.

The analysis of the text shows that taxes had logical relations, but nevertheless there are many problems which, if not separately regulated, could provoke disputes among parties or authorities. Most likely the edict gave only main regulations and many items were left for negotiations. The edict regulated only the prices of food products (cereals and cattle). Many outstanding products were not defined, as for example vine, oil, pottery, glass, stone, marble, etc. Many routes were not strictly defined. It was not same to sail from enormous distant ports of dioceses of *Oriens* or Africa. Very probably the mentioned costs were average costs.

Dalmatian ports were the terminals for goods from the hinterland as was always case through history.