

*Др Емилија Станковић, редовни професор  
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу*

*УДК: 338.5(37)*

*656(37)*

*DOI: 10.46793/XIVMajsko.137S*

## **УСЛУГЕ ПРЕВОЗА У РИМСКОМ ЦАРСТВУ\***

### **Резиме**

*Захваљујући тежњи Диоклецијана да Едиктом о ценама буду обухваћене цене свих тада познатих услуга и роба нису изостале ни цене како друмског тако и поморског транспорта. Fascinantно је како и у којој мери су у Едикту описани транспорти појединих врста роба, чак у посебној глави су описана врло детаљно и нека од превозних средстава (кола). Посебно је разматран превоз копом и превоз морем. Наравно није изостала ни анализа као ни поређење цена једне и друге врсте превоза, као ни свих других елемената који су транспорт роба пратили у античко доба. Свакако да су анализиране и дате и цене других, пратећих услуга, као што су услуге у гостионицама, банкарске услуге везане за зајмове који су били неопходни за дуга морска путовања и сл. Свакако да су значајну улогу у услугама везаним за транспорт имали и колегији (удружења превозиоца) који су окупљали превозиоце и истовремено се старали о организацији транспорта.*

**Кључне речи:** *Диоклецијан, Едикт о ценама, транспорт копнени, транспорт поморски.*

Од најранијег периода римске државе превоз као појава заузима одређено место. Тако и у најстаријој, првој римској кодификацији права, Закону дванаест таблица, у првој табули чије прве одредбе говоре о суду и судском поступку, се каже: „Ако је болест или старост разлог недолажења, нека му дају стоку за превоз. Ако неће, не треба му дати покривена кола са јастуцима“.<sup>1</sup> Дакле, несумњиво да се и у периоду оснивања државе, а свакако много више касније, када се држава у сваком погледу све више развијала и наравно друштвено економски односи, превоз све више добија на значају. Тако је већ крајем четвртог века пре Христа Апије Клаудије изградио и увео први водовод у Рим. У то време

---

\* Рад је написан у оквиру пројекта Правног факултета Универзитета у Крагујевцу "XXI век – век услуга и Услужног права", бр. 179012, који финансира Министарство, просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

<sup>1</sup> Станковић, Е., *Извори Римског права*, Крагујевац, 2009, стр. 18; иначе Закон дванаест таблица настао је 451, 450. године пре Христа.

је изграђен и први камени мост преко Тибра. Сем ових важних ставки за Рим и његове становнике Апије Клаудије је изградио први поплочани друм којим је спојио Рим и Капуу.<sup>2</sup> Иако не можемо говорити о саобраћају у смислу развијеног саобраћаја у модерном смислу, не може се ни негирати постојање саобраћаја као ни његове улоге у античком свету. Тако да се упоредо са развојем саобраћаја, најпре у Риму, рано јавила потреба за контролом саобраћаја, као и одржавањем путева и пешачких стаза. Будући да је земљиште на коме је настао и изграђен Рим било мочварно, предузимане су разне мере предострожности заштите од поплава, као и контроле пловидбе Тибром. За то су биле задужене градске власти и то *cura riparum et alvei Tiberis*.<sup>3</sup> За време владавине Трајана ова дужност (*curator riparum et alvei Tiberis*) је била проширена, тј. њихов делокруг рада био је и одржавање канализационог система.<sup>4</sup> Особе које су се бринуле, старале о нечему називале су се куратори (*curatores*) и било их је како у приватном, тако и у јавном праву, при чему је улога оних у јавном праву била значајнија.<sup>5</sup> У јавном праву то је појам под којим се подразумевају државни или муниципални службеници који су се бринули за послове од општег интереса, односно организовали су или обављали извесне функције од општег интереса. Тако су на пример постојали надзорници водовода (*curatores aquarum*), надзорници јавних грађевина (*curatores operum publicum*), надзорници снабдевања града (*curatores annonae*), као и надзорници јавних путева (*curatores viarum*).<sup>6</sup> Почетком Тиберијевог владања, 15. године после Христа, чак је установљена колегија чија надлежност је била да се брине о одржавању корита и обала Тибра. Та колегија или боље комисија бројала је пет чанова које су постављали сенатори, у почетку коцком, а касније то је чињено императоровим наименовањем: *curatores riparum et alvei*.<sup>7</sup> Од императора Трајана колегија се звала *curatores alvei et riparum Tiberis et cloacarum urbis*, која и даље броји пет чланова, а њом председава један од чланова који је припадник сенаторског реда.<sup>8</sup> Ове комисије чине са комисијом

---

<sup>2</sup> Ростовцев, М., *Историја старог света, Грчка - Рим*, Матица српска, превод Милица Михајловић, Нада Ђурчија-Продановић, 1960, 1963, стр. 301.

<sup>3</sup> Robinson, O. F., *Ancient Rome City planning and administration*, London and New York, 1992, 1994, Routledge, стр. 3; Тацит, *Анали*, превод Љиљана Црепајац, Тема, Београд, 2006, 1.76.

<sup>4</sup> *Curatores alvei Tiberis* су била лица са одређеном улогом у администрацији. Август је поставио неколико куратора (*curatores*) и дао им овлашћења која су у периоду републике имали квестори (*questores*) и едили (*aediles*). Они су вршили послове надзора над одржавањем путева (*curatores viarum*), водовода (*curatores aquarum*), јавних грађевина (*curatores operum publicorum*).

<sup>5</sup> Berger, A., *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, The American Philosophical Society Independence Square, Philadelphia, 1953, Reprinted 1980, 1991, стр. 420.

<sup>6</sup> Ромац, А., *Рјечник Римског права*, Загреб, 1975, стр. 142.

<sup>7</sup> Dio 57.14

<sup>8</sup> Вилемс, П., *Римско јавно право*, превод Милосављевић, Ж.М., Београд, 1898, стр. 532.

која води бригу о путевима *curatores viarum* једну велику колегију.<sup>9</sup> Чланови те колегије постављани су на неодређено време и били су задужени за вршење једне рекло би се квазимагистратуре. За вршење те своје функције имали су и помоћнике на које су имали право као магистрати. Вероватно да су имали и одличје магистрата.<sup>10</sup> *Curator viae* води надзор над одржавањем друма, које се врши давањем у закуп.<sup>11</sup> Наравно да су постојале и друге врсте надзорника. Сви надзорници функционисали у оквиру института *cura urbis* који је обухватао: пре свега општинску полицију у Риму и око њега на 1000 корака од *pomerium-a*; затим надзор над јавним грађевинама (*procuratio*); за нас најинтересантнији, надзор (старање) о чистоћи улица и тргова (*verrere, purgare, sternere et reficere vias*); надзор над купатилима (*balneae*), крчмама (*popinae*) и сл.<sup>12</sup> Едили су *cura urbis* делили тако што је сваки од њих своју функцију обављао самостално у једном од четири региона (*regiones*) града.<sup>13</sup>

У периоду републике и раног принципата, до Трајана, брига о одржавању путева и улица била је у тесној вези са бригом о канализацији и њеном одржавању.<sup>14</sup> Заправо, за канале и одводе, као и за путеве били су одговорни цензори (*censores*)<sup>15</sup>, и едили (*aediles*)<sup>16</sup>. Судаћи по Ливију у периоду републике за одржавање улица били су надлежни цензори (*censores*).<sup>17</sup> Али исти писац у неколико наврата говори да је то функција и едила (*aediles*).<sup>18</sup> Вероватно да је законом *lex Visellia*<sup>19</sup> из 72. године пре Христа, већ поменуто *cura viarum* додељена трибунима,<sup>20</sup> с тим што је примењивана искључиво за бригу о путевима изван града.<sup>21</sup> Зна се да је Агрипа 33. године пре Христа, као едил (*aedile*), и то специјални едил поправио, чак се може рећи обновио све улице у Риму.<sup>22</sup> Август је 20. године пре Христа<sup>23</sup> себи доделио између осталог и улогу

<sup>9</sup> Plinije, *Epist.*, VII,21§1

<sup>10</sup> Dio 54.8

<sup>11</sup> Тацит, *Анали*, превод Љиљана Црепајац, Тема, Београд, 2006, 3.31

<sup>12</sup> Вилемс, П., *нав. дело*, стр. 318

<sup>13</sup> *Исто*.

<sup>14</sup> Robinson, O. F., *нав. дело*, стр. 85, 118.

<sup>15</sup> Цензор (*ensor*) основна функција му је попис становништва, али не обичан попис већ специјални са разним белешкама. Поред те основне функције имао је и дужност вођења бриге о одржавању канализације.

<sup>16</sup> Едили (*aediles*) су нека врста полицијских органа која се старала о одржавању реда на пијацама, решавању спорова у трговинама стоком и робовима, али је имала и дужност надгледања радова на одржавању канализационе мреже, путева и сл.

<sup>17</sup> Liv. 38.28.3; 41.27.5

<sup>18</sup> Liv. 10.23; 10.47

<sup>19</sup> Berger, A., *нав. дело*, стр. 561.

<sup>20</sup> Назив под којим су се у току читаве римске историје појављивали и делали различити функционери и то од оних највиших до оних који су обављали најниже, чак помоћне службе.

<sup>21</sup> Robinson, O. F., *нав. дело*, стр. 62.

<sup>22</sup> Dio 49.43

надзорника за путеве изван Рима.<sup>24</sup> Дакле, узео је управу над путевима у Италији у своје руке. Ту функцију је обављао уз помоћ чиновника које је сам постављао на неодређено време (*curatores viarum*).<sup>25</sup> Био је по један *curator* сенатор бар преторског реда,<sup>26</sup> којима су помагала по два ликтора.<sup>27</sup>

Судећи по античким писцима, пре свега Дио нам казује, да су за одржавање путева у сваком погледу били надлежни едили (*aediles*) као важна римска магистратура.<sup>28</sup> У периоду принципата *cura viarum* примењивана је само у односу на путеве изван града Рима.<sup>29</sup> Владари који су се смењивали на престолу су сваки у складу са својим идејама и приоритетима водили рачуна о обнављању и одржавању путева, као и о изградњи нових. Тако је на пример Марко Аурелије био јако забринут за одржавање градских улица, док је Александар Север обновио многе мостове, Каракла је изградио нову улицу *via Nova* која је била паралелна са главном и чувеном улицом *via Apsia*, а која је пролазила поред његових терми.

Колики значај је одржавање пре свега улица у Риму, а потом и путева ван Рима, свакако говори доношење посебног закона, тзв *Julian law* који се бави улицама и њиховим одржавањем у граду, као и миљама путева изван градског подручја.<sup>30</sup> Може се с правом рећи да је у неку руку реч о закону о саобраћају. По одредбама тог закона у највећем делу дана саобраћај је био забрањен улицама Рима, за тешке пошилике (вагоне, кола са робом). Транспорт и дистрибуција робе вршени су у касне послеподневне часове, а то из разлога неометаног обављања послова у току пре поднева. С друге стране у току ноћи је становницима требало обезбедити мир како би могли да спавају. Изгледа да су се одредбе Јулијановог закона односиле само на превоз тешке робе, транспортних вагона – *plostra* - , а да су се лакше кочије које су гурали или вукле муле ипак биле дозвољене.<sup>31</sup>

Будући да се Рим непрестано развијао, а нарочито за време Августа, када постаје милионски град, интересантно је питање одвијања саобраћаја, као и довожење материјала за изградњу монументалних грађевина и аквадуката. Обично је мермер довожен из Египта морем, али како је и у околини Рима било мермера поставило се питање његовог допремања из Тиволија, при чему се зна да на тој релацији није било пловних путева. У ту сврху је изграђен пут од Тиволија до Рима којим је великим колицима (вагонима) превожен мермер.

---

<sup>23</sup> Dio 54.8

<sup>24</sup> Dio 54.8

<sup>25</sup> Dio 54.8

<sup>26</sup> Претор је поред правосудне функције која му је била превасходна обављао и неке друге *officia praetoris* Dio 54.8

<sup>27</sup> Ликтори су помоћни службеници који су пратили римске магистрате када су се појављивали у јавности

<sup>28</sup> Dio 59.12

<sup>29</sup> Dio 59.15; 60.17

<sup>30</sup> Robinson, O. F., *нав. дело*, стр. 59.

<sup>31</sup> Dio 77.4

Морским путем вршило се отпремање камена из каменолома до обале Терацинија, док су се у позном царству стварала складишта сировина и материјала за грађење на обалама Тибра.<sup>32</sup>

Одвожење смећа је такође било неопходно што је опет утицало на укупни саобраћај. Да би се одређено лице бавило превозом морало је да има и лиценцу при чему није сасвим јасно где и како су лиценцу добијали, можда у канцеларији едила.<sup>33</sup>

Вероватно да је Хадријан поновио забрану за теретна возила и њихово учешће у саобраћају: „забранио је возилима са великим оптерћењем (теретима) да улазе у град и исто тако није било дозвољено јахати коње у граду.“<sup>34</sup> С друге стране уколико се деси да је саобраћај обустављен на неком јавном путу, или на путу постоје сметње, на пример сужења на путу, морају у тим случајевима реаговати магистрати и сметње отклонити.<sup>35</sup>

За успешан развој једне државе и цивилизације несумњиво је веома битан саобраћај без кога нема трговине која је просто неопходан фактор напретка. Римљани су најпре због положаја своје државе користили у највећој могућој мери поморске путеве и развијали поморску трговину. Уосталом без транспорта великих количина пре свега жита, а и друге хране живот у великом граду попут Рима био би немогућ. Уз то Римљани су градили и сувоземне путеве без обзира на чињеницу да је њихова изградња била јако тешка и скупа. Римљани су изградили такво грандиозну мрежу путева, која са изузетком саобраћајница коју су изградили Персијанци, нема другог примера у Старом свету.<sup>36</sup> Римљани су правили јасну разлику између поморског и друмског транспорта роба и услуга што се јасно да видети из Диоклецијановог Едикта о ценама. Наиме, захваљујући Диоклецијановом Едикту о ценама ми и имамо податке о ценама транспорта роба. Чињеница која изазива чуђење и поставља одређена питања јесте што су цене друмског и поморског транспорта смештене у две различите главе Едикта. Цене друмског транспорта чине садржину XVII главе Едикта, док цене поморског транспорта чине садржину XXXV главе по Момзену, односно XXXVII главе Едикта по Лауферу. Није довољно јасно нити се може дати поуздано и логично објашњење зашто су ове две врсте транспорта раздвојене. Наиме, било би сасвим логично да цене друмског и поморског транспорта буду заједно на истом месту, односно да чине садржај једне главе Едикта.

Цена превоза одређивала се по миљи (1479 м) те је путник за једну пређену миљу плаћао износ од два денара.<sup>37</sup> Може се рећи да је цена ове врсте превоза

<sup>32</sup> Nigel, R., *Life in Ancient Rome, People and Places*, стр. 39

<sup>33</sup> Robinson, O.F., *нав. дело*, стр. 74

<sup>34</sup> *Исто*, стр. 76

<sup>35</sup> D. 43.8.2.25

<sup>36</sup> Marzocco, B., *Tuto su Romaantica, panorama di una civilit*, Firenze, 1967, у преводу Антички Рим, панорама једне цивилизације, Београд, Љубљана, стр. 246

<sup>37</sup> Edictum, 17, 1a.

била умерена, ако се пореди са дневном зарадом највећег броја занатлија која је износила 50 денара и омогућавала да се пређе пут од 35 километара.<sup>38</sup> Превоз робе друмом је био релативно скуп што вероватно има везе са тежином изградње путева. За превоз лакше робе коришћена су кола чији је назив био *plaustrum*, која су била доста груба, са масивним дрвеним точковима, вукли су их бели волови или магарци. За превоз тежих терета коришћена су кола под називом *serracum*, која су имала четири снажна ниска точка.<sup>39</sup> Превоз тешког терета колима био је прилично скуп, терт тежине 1200 фунти коштао је 20 денара по пређеној миљи.<sup>40</sup> Овако заиста висока цена превоза терета може се објаснити и оправдати ситуацијом која је у Царству постојала у време доношења Едикта. Путеви су били несигурни, превозници изложени великом броју ризика на путу, почев од лопова, наоружаних банди, речју опште несигурности свуда па и на путевима посебно. Због свеопште несигурности трговци су се радо придруживали караванима које су пратили наоружани људи. Чиновници као и магистрати су из истих разлога несигурности, ако су путовали по службеној дужности, добијали пратњу од власти кроз чије су градове пролазили.<sup>41</sup>

Цена транспорта робе натоварених камила (товар 600 фунти) била је осам денара по пређеној миљи, док је за товар који је превозио магарац требало платити четири денара по миљи.<sup>42</sup> Док је код камиле тежина товара ограничена код магарца то није случај, вероватно зато што се магарац натовари онолико колико може да вуче. Оно што је значајно да је уз цену превоза товара по миљи одређена и цена дневнице за мазгара, износила је 25 денара и уз то му је требало обезбедити храну.<sup>43</sup>

Поредице цене копненог и поморског транспорта мора се констатовати да су веома различите, те да су цене копненог транспорта знатно више. Тако је на пример превоз товара жита од 1200 фунти за 300 миља, коштао дупло у односу на превоз истог товара морем са једног на други крај медитерана.<sup>44</sup>

У овој глави Едикта о ценама након цена превоза наведене су цене сточне хране. Сасвим логичан редослед ствари јер кола нису могла ићи сама, већ уз помоћ стоке која је била главно превозно средство, а која није могла вући кола гладна. Тако је рецимо цена зоби била два денара за две фунте; цена сена или мекиња износила је два денара за четири фунте, док је шест фунти траве коштало један денар.

Као што је већ речено тарифе за превоз робе поморским путем садржане су у глави XXXVII Едикта. Цене су изложене систематски према релацијама којима

---

<sup>38</sup> Edictum, 7,2-4; 7,7; 7,10; 7,11; 7,12; 7,14; 7,30.

<sup>39</sup> Антички Рим, стр. 250.

<sup>40</sup> Edictum, 17,3.

<sup>41</sup> Антички Рим, стр. 248.

<sup>42</sup> Edictum, 17,4; 17,5.

<sup>43</sup> Edictum, 7,19.

<sup>44</sup> Finley, M. I., *The Ancient Economy*, London, 1979, стр. 126

је превоз вршен. Цене нису изражене тј. одређене према јединици тежине што се чини логичним, већ према јединици запремине, тзв. војничкој мерици.

Чињеница која је неспорна када је поморски транспорт у питању је да су цене овог транспорта знатно ниже од цена копненог транспорта. Мало је несхватљиво али немамо података о цени коју је морао да плати путник за путовање на релацији рецимо, Рим – Александрија или Сирија – Африка. Зато иако чудно постоје сачувани подаци о ценама великог броја закупа за транспорт робе. Оно што је такође изненађење, цене нису биле пропорционалне дужини пута.. Тако је рецимо транспорт једне војне мерице на путу од Сирије до Лузитаније, који је био опасан и дуг, коштао двадесет шест денара. Та цена је била сасвим мала у односу на цену од шест денара колико је требало платити трајект на релацији Картагина – Сицилија. Како год евидентна је чињеница да је поморски или речни транспорт јефтинији од копненог.<sup>45</sup> Ова констатација је може се рећи заједничка античким и модерним временима.<sup>46</sup>

*Emilija Stanković, Ph.D., Full-time Professor  
Faculty of Law, University of Kragujevac*

## TRANSPORTATION SERVICES IN ROMAN EMPIRE

### *Summary*

*Thanks to the aspirations of Diocletian to include into his Edict on Prices the prices of all at that time known services and goods, this also included the prices for road and sea transport. It is fascinating how and to what extent the Edict describes the transport of certain types of goods, even the types of transportation means (carts). It separately describes the road transport and the sea transport services. The Edict also comprised the analysis and comparison of these two types of transportation, as well as of all other elements related to the transport of goods in ancient times. In addition, the Edict contains the prices of supporting services, such as the prices of accommodation and food in inns, bank charges related to loans needed for long trips across the sea, etc. A significant role in the transport services was played by collegiums (transporters' association) which unified the transporters and regulated the organization of transport.*

**Key words:** *Diocletian, Edict on prices, road transport, sea transport.*

<sup>45</sup> Jones, R. D., *The Economy of the Roman Empire. Quantitative studies*, Cambridge, 1977, стр. 366-369.

<sup>46</sup> Карајовић, Е., *Диоклецијанов Едикт о ценама*, Крагујевац, 1997, стр. 146.

## Литература

- Berger, A., *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, The American Philosophical Society Independence Square, Philadelphia, 1953, Reprinted 1980, 1991.
- Бордман, Џ., Грифин, Џ., Мари, О., *Оксфордска историја Римског света*, Клио, 1999.
- Duncan, R. Jones, *The Economy of the Roman Empire. Quantitative studies*, Cambridge, 1977.
- Giacchero, M., *Edictum Diocletiani et Coleegarum de pretiis rerum venalium, I Edictum*, Genova, 1974
- Finley, M.I., *The Ancient Economy*, London, 1979.
- Карајовић, Е., *Диоклецијанов Едикт о ценама*, Правни факултет у Крагујевцу, 1997.
- Lauffer, S., *Diokletians preiedikt*, Berlin, 1971.
- Nigel, R., *Life in Ancient Rome, People and Places*.
- Marzocco, V., *Tuto su Romaantica, panorama di una civilit*, Firenze, 1967, у преводу Антички Рим, панорама једне цивилизације, Београд, Љубљана.
- Ромац, А., *Рјечник Римског права*, Загреб, 1975.
- Robinson, O. F., *Ancient Rome City Planning and Administration*, Routledg, London, 1994.
- Ростовцев, М., *Историја старог света, Грчка - Рим*, Матица српска, превод Милица Михајловић, Нада Ћурчија-Продановић, 1960, 1963.
- Станојевић, О., *Римско право*, Београд, 2000.
- Станојевић, О., *Грци и Римљани – далеки суседи*, Гласник права, бр. 2/2010.
- Станковић, Е., Владетић, С., *Римско право*, Крагујевац, 2014.
- Вилемс, П., *Римско јавно право*, превод Милосављевић, Ж. М., Београд, 1898.
- Извори:
- Corpus iuris civilis, Digesta, Codex Iustinianus, P. Krueger et TH. Mommsen, Berolini, 1893.
- Dio Cassius.
- Livy.
- Pliny Junior, *Epist*.
- Станковић, Е., *Извори Римског права*, Крагујевац, 2009.
- Strabo, *Geographica*.
- Тацит, *Анали*, превод Љиљана Црепајац, Тема, Београд, 2006.
- Витрувиус, *Десет књига о архитектури*, превод др Матија Лопац, Свијетлост Сарајево, 1990.