ACTA UNIVERSITATIS LODZIENSIS
FOLIA HISTORICA 23, 1986

https://doi.org/10.18778/0208-6050.23.02

Waldemar Ceran

"EMPOROI" WE WCZESNOBIZANTYŃSKIEJ ANTIOCHII*

Antiochia nad Orontesem była jednym z najważniejszych i największych miast świata starożytnego i rangę tę zachowała w okresie wczesnego Bizancjum.

Na rozwój i znaczenie tego miasta wpływ miało kilka czynników, z których dwa miały decydującą wagę. Pierwszy z nich to posiadanie bogatego zaplecza, zapewniającego miastu różnorakie płody rolne, wiele minerałów i różnorodnych surowców. Gospodarcze zaplecze Antiochii stanowił duży region, uchodzący za jeden z najbogatszych w Cesarstwie. Drugi czynnik to położenie na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, będących jednocześnie wielkimi arteriami handlowymi. Stąd rozchodziły się drogi we wszystkich kierunkach: do Azji Mniejszej i Armenii, do Mezopotamii, Zatoki Perskiej i Iranu, do Palestyny, Arabii i Egiptu[1]. Z tych dróg największe znaczenie handlowe posiadała od 297 r., kiedy to Nisibis oficjalnie zostało wyznaczone jako punkt wymiany handlowej między Cesarstwem a Persją, wielka droga strategiczna: Antiochia - Hierapolis - Nisibis. Odtąd stała się ona jedną z najważniejszych arterii handlu zagranicznego, prowadzonego między Cesarstwem a Persją i krajami Dalekiego Wschodu[2].

---

* Artykuł był przedstawiony w języku francuskim na kolokwium polsko-francuskim w Instytucie Historii UŁ w marcu 1980 r.

[1] Omówienie szlaków handlowych w Syrii znajduje się w pracy M. P. Charlesworth, Les routes et le trafic dans l'Empire Romain, chap. III, La Syrie, Paris 1938, s. 51-71.

[2] D. Goossens, Hierapolis de Syrie. Essai de monographie historique, Louvain 1943, s. 151-153.

Wszystkie drogi lądowe utrzymane były w znakomitym stanie, a ich ochrona, ze względu na potrzeby wojskowe i zapewnienie kupcom bezpieczeństwa, była świetnie zorganizowana[3].

Antiochia, chociaż oddalona ok. 22 km od morza, miała swój port w Seleucja Pieria. Sama Seleucja była małym miasteczkiem i jej port słusznie nazywany był "portem Antiochii"[4]. Miał on ważne znaczenie ogólnopaństwowe i dlatego często go pogłębiano i rozbudowywano. Władze państwowe dbały też, aby odcinek rzeki Orontes, od Antiochii aż do portu, był spławny, by mogły nim stale kursować statki transportowe[5].

Antiochia, bogate miasto, ze swoją prawie półmilionową ludnością[6] i tak korzystnym położeniem, stwarzała pierwszorzędne warunki dla rozwoju handlu. Nic więc dziwnego, że spotkać tu było można kupców rozmaitych kategorii, począwszy od drobnych przekupniów, kramarzy, sklepikarzy, sprzedawców zboża, oliwy, owoców, jarzyn, baranów itd.[7], zaspokajających rynek lokalny, a skończywszy na tych, którzy zajęci byli handlem międzyprowincjonalnym i zagranicznym.

---

[3] O stanie dróg syryjskich i ich ochronie wojskowej por. F. Cumont, Etudes Syriennes, Paris 1917, s. 9-10; E. H. Warmington, The Commerce between Roman Empire and India, Cambridge Eng. 1928, s. 18 i n.; A. Poidebard, Le trace de Rome dans le désert de Syrie. Le limes de Trajan à la conquête Arabe, t. I-II, Paris 1934, passim; R. Mouterde, A. Poidebard, Le limes de Chalcis. Organisation de la steppe en Haute Syrie romaine, t. I-II, Paris 1945, passim. O organizowaniu przez cywilne władze prowincjonalne oddziałów czuwających dzień i noc nad bezpieczeństwem kupców por. Joannes Chrysostomos, Ad Stagirium, lib. III, 16, Patrologiae cursus completus... Series graeca, accurante J. P. Migne [dalej cyt. PG], t. 47, col. 458.

[4] Rola tego portu została omówiona przez R. Martin w pracy A.-J. Festugière, Antioche palenne et chrétienne. Libanius, Chrysostome et les moines de Syrie. Avec un commentaire archéologique sur l'Antiochikos par R. Martin, Paris 1959, s. 59.

[5] C. Courtois, Les politiques navales de l'Empire Romain, "Revue Historique" 1939, t. CLXXXVI, s. 231-233; P. Canivet, Catégories sociales et titulature laïque et ecclesiastique dans l'Histoire Philothée de Théodoret de Cyr, "Byzantion" 1969, t. XXXIX, s. 221.

[6] Opinie uczonych na temat liczby mieszkańców Antiochii por. W. Ceran, Rzemieślnicy i kupcy w Antiochii i ich ranga społeczna (II połowa IV wieku), Wrocław 1969, s. 23, odsyłacz 50.

[7] O tych rozmaitych kupcach w Antiochii por. Ceran, op. cit., s. 84-89.

Przyjrzyjmy się bliżej tej ostatniej kategorii kupców antiocheńskich. Umożliwiają to przede wszystkim informacje zawarte w mowach Libaniosa, słynnego retora antiocheńskiego z IV w., który żywo interesował się życiem wewnętrznym swojego miasta oraz jego ucznia, Jana Chryzostoma, kapłana antiocheńskiego, który w swoich licznych homiliach często posługiwał się przykładami czerpanymi z życia Antiocheńczyków.

W źródłach kupiec zajmujący się handlem międzyprowincjonalnym i zagranicznym, bez względu na to czy prowadził go drogami lądowymi czy morskimi, zawsze nazywany jest "emporos"(ὁ ἔμπορος). Oczywiście tacy kupcy w Antiochii istnieli i musieli stanowić liczną grupę społeczną. Brak co prawda konkretnych danych liczbowych, ale moją opinię potwierdza fakt, iż Chryzostom w swoich kazaniach bardzo często używał przykładu bogatego kupca - "emporosa", co by świadczyło, że była to postać wszystkim dobrze znana; Libanios wręcz powiadał, że w Antiochii jest ich całe mnóstwo (πλῆθος ἐμπόρων) [8].

Wydawać by się mogło, że większość z nich, korzystając z usytuowania Antiochii na skrzyżowaniu ważnych dróg lądowych, nimi właśnie będzie przedsiębrała wyprawy handlowe. Tymczasem źródła tego przypuszczenia nie potwierdzają. Ilekroć natomiast wspominają o towarach przywożonych do Antiochii z obcych krain, np. z Indii, Arabii, dalekich Chin, to zazwyczaj dodają, że miasto zawdzięcza to kupcom obcym[9]. Dodać należy, że źródła, którymi dysponujemy handlowi lądowemu nie poświęcają prawie żadnej uwagi, co może być dodatkowym argumentem dla twierdzenia, że sami Antiocheńczycy tego handlu na ogół nie prowadzili. Towary więc dostarczali do Antiochii drogami lądowymi obcy kupcy, dysponujący zwierzętami pociągowymi oraz jucznymi i sprzedawali te towary na miejscowym, wielkim i chłonnym rynku, albo tutejszym "emporoi", którzy wywozili je dalej drogą morską.

Sądząc bowiem po liczbie zachowanych danych źródłowych, mo-

---

[8] L i b a n i u s, Opera, rec. R. F o e r s t e r, Lipsiae 1903-1908, Or. XV, 16; por. Or. VI, 13.

[9] L i b a n i u s, Or. XI, 164; J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, Ad popul. Antioch., hom. XIX, 4, PG 49, col. 198; i d e m, In I Ep. ad Tim., hom. XVII, 3, PG 62, col. 596.

rze odgrywało wielką rolę w handlu antiocheńskim. Libanios mówił, że o ile możliwość życia miast bierze źródło w ziemi, o tyle ich dobrobyt zależy od morza[10]. Jeszcze wyraźniej podkreślał to Teodoret z Cyru, według którego morze bardziej łączy brzegi, niźli je rozdziela, ponieważ pozwala kupcom na łatwy i szybki transport towarów, o wiele wygodniejszy niż komunikacja lądowa[11]. O tym, że wielki handel Antiochii szedł morzem, świadczy nie tylko powszechna, wśród mieszkańców miasta, znajomość różnych mórz i różnorakich spraw związanych ze sztuką żeglowania[12], ale i fakt, że prawie cały materiał źródłowy łączy antiocheńskich "emporoi" z handlem prowadzonym drogą morską.

Gdy nadchodziła wiosna i zaczynał się okres żeglugi[13], w Antiochii dawało się odczuć ożywienie, powodowane przez przygotowujących się do wypraw kupców[14]. Nim jednak kupiec ruszył z towarami, musiał przedsięwziąć wiele kroków. Przede wszystkim należało zgromadzić odpowiednie fundusze. Ci, którzy nie dysponowali sami środkami finansowymi na pokrycie kosztów wyprawy handlowej albo organizowali spółki[15], albo pożyczali pieniądze od lichwiarzy[16]. Następnie należało kupić towary przeznaczone na handel. Z ich nabyciem w Antiochii nie było kłopotu.

Bogaty region antiocheński dostarczał na eksport rozmaitych

---

[10] L i b a n i u s, Or. L, 35, Or. XXXV, 26.

[11] T h é o d o r e t d e C y r, Correspondence, Paris 1964, ep. XXX, s. 96.

[12] J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, In Matth. hom. LXXXI, 5, PG 58, col. 737; i d e m, In Genesim, hom. VI, 5, PG 53, col. 60; i d e m, De gloria in tribulationibus, 1, PG 51, col. 155; i d e m, In S. Julianum mart., 1, PG 50, col. 668 i in.

[13] Zwykle żeglowano od 1 kwietnia do 15 października, por. Theodosiani libri XVI cum Constitutionibus Sirmondianis et leges novellae ad Theodosianum pertinentes [...] ediderunt Th. M o m m s e n, P. M. M e y e r, vol. 1-2, Berolini 1954 [dalej cyt. CTh], XIII, 9, 3, 3 (380).

[14] J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, Ad popul. Antioch., hom. III, 3, hom. IX, 3, PG 49, col. 50, 107; i d e m, In Genesim, sermo I, 1, PG 54, col. 581.

[15] J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, In I Ep. ad Cor., hom. XXVI, 8, PG 61, col. 224.

[16] J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, In Joannem, hom. I, 3, PG 59, col. 28; i d e m, In I Ep. ad Cor., hom. XIV, 3, PG 61, col. 117.

roślin przemysłowych[17], drewna budulcowego[18], dużej ilości oliwy[19] oraz wina, cieszącego się w świecie ustaloną renomą[20]. Z samej zaś Antiochii, dużego centrum wytwórczości rzemieślniczej, eksportowano m. in. przetwory rybne, wyroby tekstylne, perfumeryjne, szklane naczynia, wyroby jubilerskie[21]. Poza tym eksportowano dalej różne towary przywożone do Antiochii drogami lądowymi z krajów Bliskiego i Dalekiego Wschodu. Wśród tych towarów, według wyrażenia Jana Chryzostoma "niedorzecznie drogich", znajdowały się perfumy, olejki i rozmaite wonności pochodzące z Arabii, Etiopii, Indii i Persji, jedwab z Chin, drogie kamienie z Indii[22]. Do tego należy dodać towary sprowadzane z Indii i Etiopii, których listę sporządziła N. W. Pigulewskaja: opium, eunusi, perły, tkaniny, przyprawy (pieprz, goździki), drzewo sandałowe, złoto, szmaragdy, kość słoniową i in.[23]

Trzecim zadaniem kupca było zapewnienie sobie transportu. Bogatsi posiadali własne statki, budowane i utrzymywane na własny koszt. Sami troszczyli się o najęcie kapitana-sternika, żeglarzy, wioślarzy, tragarzy[24]. Ale aby prowadzić handel morski kupiec nie musiał posiadać własnego statku. Mógł go bowiem wynająć od jakiegoś właściciela statku, wchodzącego w skład korporacji - corpora naviculariorum[25]. Korporacja ta, zrzeszająca prywatnych

---

17 F. M. Heichelheim, Roman Syria, [w:] An Economic Survey of Ancient Rome, t. IV, Baltimore 1938, s. 131-134, P. K. Hitti, History of Syria including Lebanon and Palestine, London 1951, s. 295-296.

18 G. L. Kurbatow, Ranniewizantijskij gorod (Antiochia w IV wieke), Leningrad 1962, s. 22.

19 G. Tchalenko, Villages antiques de la Syrie du Nord. La région du Bèlus à l'époque romaine, t. I, Paris 1953, s. 68 i n., 372.

20 Libanius, Or. XI, 20, Por. Heichelheim, op. cit., s. 139.

21 Ceran, op. cit., s. 44, 60-62, 65, 70-71.

22 Joannes Chrysostomos, In I Ep. ad Tim., hom. II, 3, hom. XVII, 3, PG 62, col. 513, 596.

23 N. W. Pigulewskaja, Wizantija na putiach w Indiju. Iz istorii torgowli Wizantii s Wostokom w IV-VI ww., Moskwa 1951, s. 81, 163-166, 174-180.

24 Joannes Chrysostomos, In Matth., hom. XLIX 5, PG 58, col. 502; idem, In Joannem, hom. I, 3, PG 59, col. 28; idem, In. Psalm. XLVIII, 2, 3, PG 55, col. 516; Libanius, Or. LXIII, 10.

25 O korporacji tej por. Courtois, op. cit., s. 255-257;

właścicieli statków, była ściśle kontrolowana przez państwo, które obarczało ją obowiązkiem przewozu zboża państwowego, annony i żołnierzy. Od początku V w. reglamentacja państwowa posunęła się tak daleko, że właśnie państwo było absolutnym dyspozytorem tej floty, chociaż nadal pozostawała ona w ręku prywatnym. W zamian państwo gwarantowało członkom korporacji szereg przywilejów[26]. Navicularius, który przewiózł towary państwowe do miejsca przeznaczenia, mógł w ciągu 2 lat, a od roku 396 przez 1 rok przewozić towary na własny rachunek[27]. Przyznane im w 395 r. zwolnienie od cła, kiedy przewozili własne towary[28], zachęcało ich do udziału w handlu. Wtedy to navicularius stawał się i kupcem. Ale generalnie rzecz biorąc byli oni przede wszystkim transportowcami, posiadaczami środków przewozu, z usług których korzystali m. in. i antiocheńscy "emporoi"[29]. Cena transportu i zafrachtowania była ustalana i regulowana przez państwo[30].

Na statkach załadowanych towarami ruszali antiocheńscy kupcy w drogę, która wiodła ich przede wszystkim do zachodniej części Morza Śródziemnego, gdzie można było sprzedać ładunek po wyśrubowanych cenach[31].

Od IV w. notuje się ożywioną działalność kupców syryjskich na terenie Italii, Afryki, Hiszpanii, a zwłaszcza Galii, gdzie zakładali swoje kolonie[32]. W Galii rychło zaczęli oni wypierać ku-

---

A. P i g a n i o l, L'Empire chrétien (325-395), Paris 1947, s. 289 i n. A. H. M. J o n e s, The Later Roman Empire. 284-602. A Social, Economic and Administrative Survey, t. II, Oxford 1964, s. 827-828; H. A n t o n i a d i s-B i b i c o u, Recherches sur les douanes à Byzance. L'"octava", le "kommerkion" et les commerciaires, Paris 1963, s. 241-245.

[26] CTh, XIII, 5, 5, 7, 14, 16, 24 i in.

[27] J o n e s, op. cit., t. II, s. 828.

[28] CTh, XIII, 5, 24.

[29] J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, In I Ep. ad Cor., hom. XIV, 3, PG 61, col. 117; T h é o d o r e t d e C y r, op. cit., ep. XXX, s. 96.

[30] P i g a n i o l, op. cit., s. 289.

[31] L. W e s t, Commercial Syria under the Roman Empire, "Transaction and Proceedings of the American Philological Association" 1924, t. LV, s. 164-165.

[32] L. B r é h i e r, Colonies d'Orientaux en Occident au commencement du Moyen Age, "Byzantinische Zeitschrift" 1903, t. XII, s. 8 i n., por. także L. R u g g i n i, Ebrei e orientali nell'Italia Settentrionale fra il IV e il VI secolo d. Cr., "Studia et

pców rodzimych, a od początku V w. zajęli tam w handlu pierwszoplanowe miejsce[33]. Ich aktywność handlową najlepiej oddają słowa św. Hieronima: "Usque hodie autem permanet in Syria ingentis negotiationis ardor, qui per totum mundum lucri cupiditate discurrunt et tantam mercandi habent vesaniam, ut occupato nunc orbe romano, inter gladios et miserorum neces quaerant divitias et paupertatem periculis fugiant"[34]. Źródła zachodnie na ogół nie precyzują z jakich miast pochodzili kupcy syryjscy. Niemniej jednak znamy konkretne przykłady antiocheńskich "emporoi" działających na terenie Italii, wiemy też, że Paryż utrzymywał dość żywe stosunki handlowe z Antiochią[35]. Libanios zapewniał, że zna osobiście wielu antiocheńskich "emporoi", którzy tylko w niektórych portach jeszcze nie byli, z czego zresztą nie są zadowoleni[36].

Prowadzenie handlu morskiego łączyło się jednakże zawsze z ryzykiem. Nierzadkie bowiem były katastrofy, w czasie których statek mógł ulec zniszczeniu lub rozbiciu; zdarzało się, że w czasie burzy statek tonął wraz z towarami i ludźmi[37]. Groźne były także spotkania z piratami, po których kupiec mógł uchodzić za szczęśliwca, jeśli uratował życie[38]. Biedniejsi "emporoi", których jedynym majątkiem był statek i towar, nie dysponujący odpowiednimi rezerwami, w wypadku takich nieszczęść, o ile sami uchodzili z życiem, wpadali w nędzę i nieraz powiększali grono u-

---

Documenta Historiae et Iuris" 1959, t. 25, s. 189-308; N. W. P i g u l e w s k a j a, Kultura sirijcew w sriednije wieka, Moskwa 1979, s. 30, 170.

33 P. L a m b r e c h t s, Le commerce des Syriens en Gaule, "Antiquité Classique" 1936, vol. VI, s. 51-60; R. C i o c a n-Y v a n e s c u, Sur le rôle d'Antioche au point de vue économique, sociale et culturel au VI e siècle, "Byzantion" 1969, t. XXXIX, s. 56-70.

34 H i e r o n y m u s, Comm. in Ezechielem, Patrologiae cursus completus [...] Series latina, accurante J. P. M i g n e, t. 25, col. 255.

35 B r é h i e r, op. cit., s. 8-12.

36 L i b a n i u s, Or. VI, 13.

37 J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, De angusta porta, 2, PG 51, col. 45; i d e m, In Genesim, hom. VI, 1, PG 53, col. 55; L i b a n i u s, Or. IV, 38; Or. VI, 14.

38 J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, De virginitate 34, PG 48, col. 556; i d e m, In S. Julianum mart., 1, PG 50, col. 668; i d e m, In Genesim, hom. XXV, 7, PG 53, col. 228 i in.; Libanius, Or. XXV, 40.

bogich, pozostających na utrzymaniu Kościoła[39]. Nawet prawo, surowe dla dłużników, zwalniało rozbitków, gdy w wyniku katastrofy morskiej tracili cały majątek, od obowiązku zwracania długu nie tylko prywatnemu wierzycielowi, ale i fiskusowi[40].

Byli jednak między nimi i zamożni, posiadający na lądzie trwałe zabezpieczenie w ruchomościach i nieruchomościach. Tych jedna katastrofa nie doprowadzała do kompletnej ruiny, a inna, pomyślnie zakończona wyprawa, mogła pokryć straty wcześniej poniesione[41]. Zyski były więc wystarczająco silnym magnesem, by pokonać lęk przed niebezpieczeństwami czyhającymi na morzu. Jak stwierdzał Jan Chryzostom, kupców nie odstraszają burze, zatonięcia, korsarze, bo mają na widoku zdobycie bogactwa: τὸν ἀπὸ τῆς εμπορίας πλοῦτον ὁρῶσιν [42]. "Nawigacja wymaga wysiłku - przyznawał Libanios - i na Zeusa kryje niebezpieczeństwa. Ale powiększenie swych bogactw daje więcej przyjemności, niż gdyby nigdy nie wsiadło się na statek towarowy"[43]. Dzięki tym wyprawom kupcy "żeglujący przy pomyślnym wietrze" powiększali swój majątek, niejednokrotnie już i tak wielki[44]. Wedle Jana Chryzostoma, "emporos", człowiek niskiego stanu i pochodzenia, o ile odważy się na niebezpieczeństwo i przedsięweźmie kupieckie podróże, to zgromadzi wiele bogactwa (πολλὴν τὴν οὐσίαν ἐποίησε), będzie w stanie okryć żonę złotem, kupić powozy, białe muły i mieć "tłumy niewolników i eunuchów"[45]. Zazwyczaj też, gdy przywodzi na myśl "emporosa" traktuje go jako bogacza. Również Libanios wymieniając tych, któ-

---

39 J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, In Genesim, hom. XI, 2, PG 53, col. 93; i d e m, In I Ep. ad Cor., hom. XI, 6, hom. XXI, 7, hom. XXX, 5, PG 61, col. 96, 180, 255.

40 CTh, IV, 20, 1 (379, 382).

41 J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, Ad Theodorum lapsum, lib. II, 1, PG, 47, col. 309.

42 J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, In S. Julianum mart., 1, PG 50, col. 668; i d e m, In Genesim, hom. XXV, 7, PG 53, col. 228.

43 L i b a n i u s, Or. XXXV, 26.

44 L i b a n i u s, Or. VI, 13; Or. VIII, 1; Or. XXV, 40; J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, In Matth., hom. XXIII, 9, PG 57, col. 319; i d e m, In Genesim, hom. VI, 1, PG 53, col. 228; i d e m, In I Ep. ad Cor., hom. XXV, 4, PG 61, col. 211; i d e m, In II Ep. ad Tim, hom. VII, 2, PG 62, col. 639.

45 J o a n n e s C h r y s o s t o m o s, In Ep. ad Ephes., hom. XX, cap. V, 7, PG 62, col. 144.

rych powszechnie w Antiochii uważano za bogatych, zaliczał do nich też kupców prowadzących handel morski[46].

"Emporoi" byli obłożeni szeregiem obciążeń na rzecz państwa i miasta. Płacili przede wszystkim podatek, tzw. lustralis collatio (chrysargyron), ściągany co 5 lat[47]. Podatek ten nie był dla kupców, zwłaszcza dla "emporoi", ciężkim brzemieniem. Niektórzy z nich nawet, gdy zbliżał się termin ściągania chrysargyronu, wyprawiali się z towarami w odległe kraje i unikali spłaty przypadającej na nich części podatku[48], tę część bowiem rozkładano na pozostałych płatników, tzn. drobnych handlarzy, rzemieślników, bankierów, lichwiarzy i wszystkich, których z racji zawodu obciążał ten podatek. "Emporoi" płacili także cła. Opłaty celne ściągano z każdego artykułu importowanego czy eksportowanego. Pobierano je nie tylko na przejściach granicznych, ale i wewnątrz Cesarstwa przy przechodzeniu z jednego do drugiego okręgu celnego, na jakie było ono podzielone[49]. Źródła wykorzystane w pracy nie wspominają jednak o tych opłatach.

Kupcy wypełniali też "munera extraordinaria et sordida", musieli więc pracować przy budowie gmachów publicznych, konserwacji akweduktów, oczyszczaniu kanałów kanalizacyjnych itd. "Emporoi" jednak wyręczali się zwykle robotnikami, którzy za opłatą pracowali w ich zastępstwie[50]. Płacili także składki, zresztą dobrowolne, a tylko - zapewne - oficjalnie zorganizowane, przeznaczone na pomoc dla najuboższej ludności miasta[51].

Bogaci kupcy zajmowali wysokie stanowisko na drabinie społe-

---

[46] L i b a n i u s, Or. VIII, 1.

[47] Podatek ten został wprowadzony za Konstantyna Wielkiego, a skasował go Anastazjusz I. O tym podatku por. P i g a n i o l, op. cit., s. 340; J o n e s, op. cit., t. I, s. 341 i n. O ściąganiu go w Antiochii pisali: P. P e t i t, Libanius et la vie municipale à Antioche au IVe siècle après J.-C., Paris 1956, s. 145 i n.; K u r b a t o v, op. cit., s. 147 i n.

[48] L i b a n i u s, Or. XLVI, 22.

[49] Podział ten nie pokrywał się z podziałem na prowincje, lecz odpowiadał geograficznemu podziałowi Cesarstwa na kraje, por. Antoniadis-Bibicou, op. cit., s. 193-224.

[50] L i b a n i u s, Or. XLVI, 21; Or. L. Problem ten został szerzej omówiony przez P e t i t a, op. cit., s. 103.

[51] P e t i t, op. cit., s. 96.

cznej. Uzasadniał to przede wszystkim ich stan majątkowy. Umożliwiał on im także przechodzenie do wyższych warstw społecznych. Kupiec np., jeśli posiadał 25 iugerów ziemi (ok. 6 ha), mógł ubiegać się o wejście do kurii (rady) miejskiej i eo ipso wejść w szeregi kuriałów, czyli lokalnej arystokracji[52]. Ale, co jeszcze ważniejsze, mieli oni również otwartą drogę do stanowisk urzędniczych w administracji państwowej. Pomagały im w tym zwłaszcza pieniądze. Od IV w. szeroko praktykowany był bowiem zwyczaj suffragium, tj. rekomendowania przez osobę wysoko postawioną kandydata na stanowisko państwowe. Rekomendujący otrzymywał zwykle za to dary od protegowanego[53]. System ten prowadził oczywiście do korupcji, ale właśnie dzięki temu bogatym kupcom dawał duże szanse dostania się na urząd. Wchodzili oni głównie w szeregi cohortales, tj. urzędników officium zarządcy prowincji - consularis Syriae i namiestnika diecezji Wschodu - comes Orientis[54]. Ale mieli także możliwości dostania się do biur któregoś z urzędów centralnych[55]. Stanowiska zaś w tych biurach należały do lukratywnych i stwarzały szerokie możliwości awansu na drabinie urzędniczej, a nawet otwierały drzwi do senatu[56].

Reasumując swe dotychczasowe ustalenia na temat antiocheńskich "emporoi", muszę podkreślić, że materiał źródłowy nie pozwala odpowiedzieć na wiele szczegółowych kwestii. Umożliwia tylko zaobserwowanie ogólnych, charakterystycznych rysów dotyczących działalności tych kupców i ich znaczenia dla miasta.

Po pierwsze, antiocheńscy "emporoi" nie prowadzili handlu drogami lądowymi, mimo że Antiochia leżała na skrzyżowaniu ważnych arterii handlowych. Tymi drogami towary z innych krain przywozili do tego miasta kupcy obcy. Kupcy antiocheńscy prowadzili zaś handel drogą morską, którą wywozili towary miejscowego pochodzenia a także te przywożone do Antiochii przez obcych kupców. Ci ostatni zaś kupowali tu towary zarówno miejscowe, jak i napływające drogą morską do tego miasta i karawanami transportowali je

---

52 CTh, XII, 1, 72 (370); XII, 1, 133 (393).

53 J o n e s, op. cit., t. I, s. 391-393.

54 L i b a n i u s, Or. II, 54.

55 L i b a n i u s, Or. II, 44, 46, 58; Or. XVIII, 131-134; Or. XLII, 23-25; Or. LXII, 10-11, 15, 51.

56 J o n e s, op. cit., t. I, s. 144.

do innych miast i krajów. W ten sposób Antiochia odgrywała rolę ważnego punktu wymiany handlowej między Zachodem a Wschodem.

Po wtóre, dzięki działalności tutejszych kupców rynek antiocheński był obficie zaopatrzony nie tylko w towary pierwszej potrzeby, ale i w różnorodne towary luksusowe.

Po trzecie, antiocheńscy "emporoi" wywożąc z miasta i jego okręgu towary miejscowego pochodzenia, przyczyniali się do intensyfikacji upraw oliwek, winnej latorośli i różnych roślin przemysłowych oraz rzemiosła w tym rejonie.

Po czwarte, przygotowując i prowadząc handel morski, kupcy zatrudniali wielu biednych Antiocheńczyków, dając im pracę przy załadunku i wyładunku towarów oraz na statkach w charakterze żeglarzy i wioślarzy. Wielu biedaków mogło także zarobić, zastępując kupców w obowiązkowych pracach na rzecz miasta.

I wreszcie, wielki handel dawał licznym Antiocheńczykom możliwości wzbogacenia się i awansu społecznego.

Instytut Historii
Zakład Historii Powszechnej
Starożytnej i Średniowiecznej

Waldemar Ceran

"EMPOROI" DANS ANTIOCHE EN HAUTE ÉPOQUE BYZANTINE

La ville d'Antioche avec ses 500 mille habitants fut un centre économique d'une grande importance. Sa position géographique avec un emplacement an croisement des routes commerciales et la présence d'un port maritime favorisait surtout le commerce. Les "emporoi" furent des marchands qui assuraient l'activité commerciale interprovinciale et lointaine. Ils formèrent un groupe sociale très nombreux et n'utilisaient que la route maritime pour exporter des produits agricoles et de l'artisanat. Précisons que la ville avait été un grand centre d'un artisanat diversifié. Ajoutons encore qu'ils vendaient ausii des marchandises de provenance du Proche et de l'Extrême Orient, amenées par route, par des marchands étrangers. Les plus riches disposaient de ses propres bâtesaux, les autres pouvaient les louer chez des propriétaires, membres d'une "corpora naviculariorum". Les "emporoi" transportaient leurs marchandises dans la partie Ouest de la Méditerrannèe où, depuis IVe siècle, on note une grande activité des marchands syriens. Malgré les risques, ce commerce donnait de grandes possibilites d'entrer en possession de richeuses faouleuses. Les

"emporoi" d'Antioche étaient des gens riches qui avaient des devoirs envers l'État et la ville. Ils devaient surtout payer les impôts - "lustralis collatio" (chrysargyron) et participer à des charges - "munera extraordinaria et sordida". Dans l'ensemble les impôts et ces charges ne les accablaient pas. Grâce à leurs richesses ils pouvaient avancer sur l'échelle sociale, donc prendre part à une promotion sociale, en entrant dans les rangs de l'aristocratie municipale et d'occuper des postes dans l'administration provinciale et dans les bureaux centraux.