



SZYMON OLSZANIEC*

O stacjach, zaprzęgach i tajnych agentach. Uwagi na temat najnowszej monografii *cursus publicus*

On stations, carts and secret agents. Remarks on the newest book on the *cursus publicus*

Streszczenie. Niniejszy artykuł dotyczy najnowszej monografii *cursus publicus* autorstwa niemieckiego badacza Lukasa Lemckego. Autor skoncentrował się na dziejach poczty w III i IV wieku n.e., okres ten bowiem stanowi epokę przełomową w dziejach Imperium, ale i poczty rzymskiej. W odróżnieniu od znakomitego niemieckiego historyka z XIX/XX wieku Ottona Seecka i innych autorów, Lemcke proponuje nowe spojrzenie na pocztę rzymską i argumentuje, że zachowywała ona efektywność co najmniej do końca IV wieku n.e., dostosowując się do zmieniających się potrzeb państwa rzymskiego. W artykule argumentuję jednak, że szereg tez dotyczących poczty, s podnoszonych przez Lemckego funkcjonuje już od lat w obiegu naukowym.

* Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Wydział Nauk Historycznych, Instytut Historii i Archiwistyki, ul. Wł. Bojarskiego 1, 87-100 Toruń, so@umk.pl, ORCID: 0000-0003-1980-2081.

Abstract. This article concerns the newest monograph on *cursus publicus* by a German author, Lukas Lemcke. The author concentrated on the history of the Roman post in the 3rd and 4th century A.D., as that was a period of breakthrough not only in the history of the Roman Empire, but the Roman post as such. Unlike an eminent German historian from the 19th/20th century, Otto Seeck, and other authors, Lemcke proposes taking a fresh look at the Roman postal services, arguing that it remained effective at least until the end of the 4th century, adapting to the changing needs of the Roman state. In the article, I claim, however, that a number of theses proposed by Lemcke has been present in scientific circulation for years.

Słowa kluczowe: rzymska poczta publiczna; efektywność; administracja; późne Cesarstwo Rzymskie; infrastruktura

Keywords: Roman public post; efficiency; administration; the Late Roman Empire; infrastructure

Pierwszym nowoczesnym badaczem *cursus publicus* był w XIX wieku Ernst Hudemann¹. W minionym stuleciu z kolei przez długi czas obowiązującą lekturą na ten temat była monografia Erika Holmberga *Zur Geschichte des cursus publicus* (Uppsala 1933). Dopiero pod koniec XX wieku w krótkich odstępach czasowych pojawiły się studia Pascala Stoffela², Lucietty Di Paoli³ i przede wszystkim wyczerpująca monografia Anne Kolb, która obejmowała całą historię poczty rzymskiej od momentu jej powołania przez Oktawiana Augusta, sięgając jednocześnie aż do jej pierwowzorów republikańskich, a nawet przedrzymskich⁴. Jeśli do tego dodać, że *agentes in rebus* (tj. tajni agenci cesarscy), kontrolujący pocztę jako *curiosi*, także

¹ E. Hudemann, *Geschichte des Römischen Postwesens während der Kaiserzeit*, Breslau 1878.

² P. Stoffel, *Über die Staatspost, die Ochsenespanne und die requirierten Ochsenespanne. Eine Darstellung des römischen Postwesens auf Grund der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codex Iustinianus*, Bern–Berlin–Frankfurt am Main–New York–Paris–Wien 1994 (Europäische Hochschulschriften. Reihe III: Geschichte und ihre Hilfswissenschaften, Band 595).

³ L. Di Paola, *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Messina 1999 (Pelorias. Collana del Dipartimento di Scienze dell'Antichità dell'Università di Messina, 5).

⁴ A. Kolb, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*, Berlin 2000 (Klio. Beiträge zur Alten Geschichte. Beihefte, Neue Folge, Band 2).

doczekali się odrębnych monografii⁵, z pewnym zaskoczeniem skonstatowałem pojawienie się nowej, dość „zwartej” objętościowo pracy poświęconej historii *cursus publicus*. Jej autor to młody badacz związany z prof. Wernerem Eckiem i Uniwersytetem w Kolonii, Lukas Lemcke, praca zaś, zatytułowana *Imperial Transportation and Communication from the Third to the late Fourth Century. The Golden Age of the cursus publicus*, opublikowana została w 2016 roku w Brukseli, w serii „Collection Latomus”⁶.

We wstępie autor tłumaczy, dlaczego skoncentrował się na dziejach poczty tylko w dwóch stuleciach (III–IV wiek), jak również co skłoniło go do sięgnięcia po, wydawałoby się, dość eksploatowaną ostatnio tematykę. Odpowiadając na pierwsze pytanie, Lemcke (s. 13) wskazuje, że ograniczenie czasowe jest zabiegiem celowym i wynika z faktu, że wieki III i IV stanowią epokę przełomową w kształtowaniu się późnej starożytności⁷. Przyjmuję takie wyjaśnienie, gdyż znamy we współczesnej historiografii prace, które celowo powstają na ograniczonym materiale źródłowym i zawężają okres czasowy poddany analizie po to, by przedstawić w rezultacie bardziej szczegółowe wyniki⁸. Odnosząc się do drugiej kwestii, autor recenzowanej monografii zwraca uwagę na pojawienie się, już po publikacji pracy Anne Kolb, szeregu studiów poświęconych państwu rzymskiemu i jego administracji, zarówno w epoce pryncypatu, jak i późnego cesarstwa, sądownictwu tej ostatniej epoki, imperatorom z przełomu III i IV wieku oraz *Kodeksowi Teodozjańskiemu* (*Codex Theodosianus*, dalej; CTh). Nie będę w tym miejscu podawał listy wymienianych przez niego autorów i tytułów, nie chcąc

⁵ A. Giardina, *Aspetti della burocrazia nel basso impero*, Roma 1977 (Filologia e critica, 22); L. Di Paola, *Per la storia degli “occhi del re”. I servizi ispettivi nella Tarda Antichità*, Messina 2005 (Pelorias. Collana del Dipartimento di Scienze dell’Antichità dell’Università di Messina, 12).

⁶ L. Lemcke, *Imperial Transportation and Communication from the Third to the late Fourth Century. The Golden Age of the cursus publicus*, Editions Latomus, Bruxelles 2016 (Collection Latomus, vol. 353), ss. 161.

⁷ Autor recypuje poglądy P. Browna o istnieniu późnej starożytności jako odrębnej epoki trwającej między III a VII w. (P. Brown, *Świat późnego antyku. Od Marka Aureliusza do Mahometa*, tł. A. Podzielna, Warszawa 1991).

⁸ Np. P. Weiss, *Consistorium und comites consistoriani. Untersuchungen zur Hofbeamterschaft des 4. Jahrhunderts auf prosopographischer Grundlage*, Würzburg 1975, s. 4: *Feinarbeit auf einem begrenzten Gebiet*.

w sposób istotny powiększać i tak już niemałej objętości niniejszego artykułu. Muszę jednak przyznać, że Lemcke dobrze zdiagnozował problem: w ostatnich latach nasza wiedza o „otoczeniu” poczty rzymskiej w okresie późnego cesarstwa podlegała na tyle istotnym zmianom, że uzasadnia to podjęcie po raz kolejny studiów nad *cursus publicus*.

Praca składa się ze wstępu („Introduction”), zaledwie dwóch rozdziałów zatytułowanych odpowiednio: „From uehiculatio to cursus publicus: Transformation and Development from the Third to the Early Fourth Century” oraz „The cursus publicus in the Fourth century”, zakończenia („Summary and Conclusions”) oraz dodatku poświęconego historii poczty po IV wieku zatytułowanego „Outlook”. Wszystkie części książki, nie tylko rozdziały, lecz także wstęp, zakończenie i wspomniany „Outlook” są numerowane, tak więc książka składa się z pięciu części.

We wstępie („Introduction”) autor zwraca uwagę na instytucjonalny rozwój cesarstwa i stawia tezę, że administracja imperium starała się odblokować potencjał poczty, co pozwoliło *cursus publicus* funkcjonować z niezwykłą efektywnością (*unprecedented efficiency*) aż do końca IV wieku (s. 9). Wzrost wymagań względem poczty rozpoczął się w III wieku i prowadził do zwiększenia wydolności systemu stworzonego jeszcze przez Oktawiana Augusta (s. 13). W tym samym miejscu pojawia się też myśl, która będzie przenikać kolejną część pracy: cesarze Dioklecjan (284–305) i Konstantyn I (306–337) podjęli kroki, by zreformować *uehiculatio* i stworzyć podstawy pod bardziej kompleksowy system, czyli właśnie *cursus publicus*. Idąc dalej, Lemcke zauważa, że inni współcześni autorzy, tacy jak Stoffel czy Kolb, prześlizgują się nad problemem transformacji *uehiculatio* w *cursus* (s. 17). O ile nową instytucję stworzył Oktawian August, to sam termin: *cursus publicus* pojawia się w źródłach dopiero około roku 300 (s. 19). To trafna uwaga Lemckego, np. Anne Kolb stosuje bowiem w całej swojej pracy termin *cursus publicus* (czyli odnosi go także do epoki wczesnego cesarstwa), jednocześnie przyznając, że sam termin pojawił się w źródłach właśnie dopiero około roku 300⁹.

W części drugiej (czyli *de facto* w rozdziale pierwszym), zatytułowanej „From uehiculatio to cursus publicus: Transformation and Development

⁹ A. Kolb, op. cit., s. 49.

from the Third to the Early Fourth Century”, Lemcke koncentruje się na czynnikach, które zadecydowały o rozwoju *vehiculatio* w II i III wieku, prowadząc do jego przemiany w *cursus publicus*. O ile bowiem struktura stworzona przez Oktawiana Augusta (*vehiculatio*) miała za zadanie transport dokumentów i urzędników, to dalszy jej rozwój był odpowiedzią na strukturalne przemiany cesarstwa i potrzeby administracji centralnej (s. 23). Na rozwój poczty w III wieku największy wpływ miała mobilność dworu oraz konieczność dostarczania cesarskich reskryptów (s. 29). W tym ostatnim przypadku wielką rolę odegrało nie tylko uczynienie z namiestników prowincji egzekutywy cesarskiej w sprawach sądowniczych (s. 31), lecz także ogłoszenie w roku 212 przez cesarza Karakallę *Constitutio Antoniniana*, powodujące wzrost ilości petycji kierowanych do cesarza (s. 30). Następnie przyszło panowanie Dioklecjana, które przyniosło podwojenie liczby prowincji, tworzenie nowych stanowisk w administracji, tym samym podnosząc liczbę osób uprawnionych do korzystania z poczty (s. 35–37). Do przewijającej się w całej pracy koncepcji wiążącej zmiany w funkcjonowaniu poczty z ewolucją ustrojową *Imperium Romanum* autor wraca też pod koniec rozdziału (s. 41–44). Jego zdaniem reforma tej instytucji była konieczna z racji centralizacji cesarstwa i rozszerzenia rzymskiej władzy z centrum na prowincję w nieznaną dotąd skali (s. 44).

Kolejnym czynnikiem, jaki zadecydował o rozwoju *vehiculatio* w III wieku, była konieczność zapewnienia ciężkiego transportu (s. 25–26). W związku z panującą inflacją coraz częściej dokonywano rekwizycji, transportowano też metale szlachetne i inne surowce o pierwszorzędym znaczeniu dla administracji centralnej (s. 32–33), jak również, od czasów Dioklecjana, podatki w naturze i dobra wyrabiane w państwowych *fabricae*: broń, pancerze, ubrania (s. 37). W tym kontekście brakuje mi jednak w pracy Lukasa Lemckego odniesienia do tezy takich uczonych jak Denis Van Berchem i Hans-Georg Pflaum, iż *cursus clauulari(u)s* (czyli transport ciężki) pojawił się za rządów Sewerów w związku z wprowadzeniem podatku płaconego w naturaliach: *annona militaris*¹⁰.

¹⁰ D. Van Berchem, *L'annone militaire dans l'Empire Romain au III^e siècle*, Paris 1937 (Mémoires de la Société Nationale des Antiquaires de France, 10), s. 145–146;

Mimo że jest to pogląd mający już swoje lata, to jednak powraca się do niego także współcześnie¹¹.

Jak zauważa Lemcke, Aurelius Arcadius Charisius, rzymski jurysta i *magister libellorum* z czasów panowania Dioklecjana lub Konstantyna I¹², używa około roku 300 terminu *cursus vehicularis*¹³ (czyli już nie *vehiculatio*). Świadczy to o dokonującej się ewolucji; jak wskazuje, na ten sam rok datowany jest papirus powołujący się na *cursus publicus/demosion dromos* (s. 37). Tym samym Lemcke powołuje się jednak na ustalenia Anne Kolb¹⁴.

Zakończenie transformacji nastąpiło zdaniem Lukasa Lemckego za panowania Konstantyna, który powołał *cursus velox* do ułatwienia szybkiej komunikacji przez kurierów i *cursus clavulari(u)s* przeznaczony do ciężkiego transportu, podróży urzędników i innych uprawnionych do tego osób (s. 39–40, 44). Termin *cursus velox* pojawia się w źródłach w 318 roku (s. 40)¹⁵, nieco wcześniej, w 314 roku, pojawiają się terminy *evectio* i *tractatoria*, związane z pozwoleniami na korzystanie z poczty. W tym drugim przypadku Lemcke uznaje, że mamy do czynienia z pozwoleniem na podróż z użyciem dużego zaprzęgu typu *raeda* lub *angaria* (s. 40), lub, w innym miejscu, z pozwoleniem na użycie koni i szybkiego zaprzęgu typu *birota* (s. 75). Rzeczywiście, tradycyjny pogląd, iż *tractatoria* jest pozwoleniem na podróż pocztą wraz z aprowizacją, próbuje się ostatnio podważyć¹⁶. Muszę jednak w tym kontekście przytoczyć słowa Optata z Milev: „angarialem his cum annonariae competentia auque ad Arelatensem portum secundum imperatum aeternitatis eiusdem clementissime principis dedimus, frater, qua

H.G. Pflaum, *Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire Romain*, Paris 1940 (Mémoires présentés par divers savants à l'Académie des inscriptions et Belles Lettres, 14), 281.

¹¹ Por. np. A. Kolb, op. cit., s. 68.

¹² T. Honoré, *Emperors and Lawyers*, London 1981, s. 145 uważa, że Charisius był *magister libellorum* za rządów Dioklecjana.

¹³ Lemcke powołuje się na: *Digesta*, 50. 4. 18. 4.

¹⁴ A. Kolb, op. cit., s. 51.

¹⁵ Lemcke powołuje się tutaj na *Papyrus Oxyrynchus*, XXIII. 2675 z 15 stycznia 318 r.

¹⁶ Por. np. A. Kolb, op. cit., s. 111–112. Autorka na podstawie CTh VIII. 6: *De tractatoriis et stativis* uznaje, że w obu przypadkach chodzi o zwykłe *evectio*, cytuje też pogląd A.H.M. Jonesa, iż *tractatoria* jest pozwoleniem na użycie *cursus clavulari(u)s*; A.H. M. Jones, *The Later Roman Empire 284–602. A social, economic, and administrative survey*, vol. II, Baltimore 1986, s. 831.

inde Africam navigent”¹⁷ oraz fragment ustawy CTh VI. 24. 2 z 364 roku: „ut annonae, quae amplius insumuntur vel per tractatorias deferuntur, reciduntur”. Oba te źródła stanowią solidny argument za powiązaniem tractatorii z uzyskaniem pozwolenia na podróż bez konieczności uiszczania kosztów noclegu i z wyżywieniem¹⁸, są też dalekie od tez autora omawianej monografii.

Chcę też zwrócić uwagę, że pogląd o transformacji systemu podnoszony w recenzowanej pracy nie jest całkiem nowy. Także w pracy Anne Kolb znajdziemy tezę o podziale poczty na dwie gałęzie: *cursus velox* i *cursus clavulari(u)s*. Na podstawie CTh VI. 39. 4 autorka ta stwierdza, że *cursus clavulari(u)s* pojawia się po raz pierwszy w roku 357¹⁹. Prezentuje zatem datację dokładniejszą niż Lemcke. Nieco wcześniej jeszcze inaczej ujmował tę problematykę Pascal Stoffel, według którego w czasach późnego cesarstwa *cursus velox* i *cursus clavulari(u)s* zastąpiły służbę kurierską i angarię z epoki pryncypatu²⁰.

Rozdział trzeci pracy Lukasa Lemckego, zatytułowany „The cursus publicus in the Fourth Century”, jest poświęcony funkcjonowaniu poczty, jej infrastrukturze, administracji, finansowaniu oraz regułom użycia. Od razu chciałbym zaznaczyć, że taka struktura rozdziału naśladuje monografię Anne Kolb²¹.

Autor wychodzi od kwestii znaczenia terminologicznego określeń *mansio*, *mutatio*. W nowszej literaturze przeważał pogląd, że nazwy stacji oddają jej funkcje. Tłumaczono, że *mansiones* były stacjami poczty, w których można było przenocować²². Lemcke z kolei solidnie przestudiował artykuł Sylvie Crogiez-Pétrequin, pokazujący m.in., że *muliones* (mulnicy)

¹⁷ Optatus Milevitanus, *Appendix*, VII.

¹⁸ Dalsze odwołania do tractatorii jako pozwolenia na podróż wraz z noclegiem i wyżywieniem: P. Stoffel, op. cit., s. 8, 93; znajdziemy tam również zestawienie źródeł normatywnych i narracyjnych, które tak określają *tractatoria*.

¹⁹ A. Kolb., op. cit., s. 67.

²⁰ P. Stoffel, op. cit., s. 15.

²¹ A. Kolb, op. cit., s. 5 (spis treści): *Nutzungrecht, Finanzierung, Organisation, Infrastrukturelle Basis*.

²² Ibidem, s. 213; P. Stoffel, op. cit., s. 17.

oraz *mancipes* związani byli z *mutationes*²³. Stąd też jego konkluzja, że *mansiones* służyły do poboru annony, *mutationes* zaś musiały być rozmieszczane przy drogach i oferować różne usługi, w tym także ewentualny nocleg (s. 50). W odniesieniu do rodzajów zaprzęgów wykorzystywanych przez pocztę Lemcke powtarza poglądy Anne Kolb, iż *raeda* i dwukołowa *birota* z zaprzęgiem końskim używane były w *cursus velox*²⁴. Podobnie, zdaniem Lemckiego, termin *angaria* ograniczony był do *cursus clavulari(u)s* (s. 54). Nie jest to jednak nowy pogląd. Takie zestawienie (*curcus clabularis* = *angaria*) znajdujemy już w pracy Boudewijna Sirksa z 1991 roku²⁵, dość podobnie wypowiedział się w tej kwestii także Stoffel²⁶. Lemcke uznaje też, że kurierzy podróżowali średnio po 40 km dziennie i w przypisie powołuje się przy tym na ustalenia Stoffela i Kolb jako autorów tych wyliczeń (s. 55 i przyp. 152). Jednakowoż wspomniani przez niego autorzy nigdzie w swoich pracach nie mówią o 40 km, tym bardziej że podają swoje wyliczenia w milach (!). Stoffel mówi o prędkości rzędu 40–50 mil²⁷ (59–74 km dziennie), Kolb zaś przedstawia różne wyliczenia dla różnych typów środków transportu, z żadnych jednak nie wynika, by średnia prędkość wynosiła 40 km na dzień²⁸.

²³ S. Crogiez-Pétrequin, *Le terme mansio dans le Code Théodosien. Un approche de definition*, [w:] *Le Code Théodosien. Diversite des approches et nouvelles perspectives*, red. S. Crogiez-Pétrequin, P. Jaillette, Rome 2009, s. 89–104 (Collection de École Française de Rome. Antiquité, 102).

²⁴ A. Kolb, op. cit., 70.

²⁵ B. Sirks, *The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*, Amsterdam 1991 (Studia Amstelodamiensia ad Epigraphicam ius antiquum et Papyrologicam pertinentia, XXXI), s. 34.

²⁶ P. Stoffel, op. cit., s. 21: *Die Transporte des cursus clavularis erfolgen mit einem besonders schweren Fahrzeug, des sogenannten angaria*; 81 i 130 (zwraca uwagę na ustawę CTh VIII. 5. 66: *cursu atque angariis*), s. 131, 140.

²⁷ P. Stoffel, op. cit., s. 162–163, na poparcie swej tezy podaje w tabeli ustawy z *Kodeksu Teodozjańskiego*.

²⁸ A. Kolb, op. cit., s. 312–313 optuje za 23–24 milami dziennie (34–35 km dziennie) na podstawie ewidencji z I wieku p.n.e.; nieco dalej na podstawie źródeł papirologicznych podaje, że droga z Peluzjum do Antiochii pokonywana była na początku IV wieku n.e. z prędkością 51 km dziennie przy założeniu zmiany środków transportu. W roku

Następnie autor monografii przechodzi do prezentacji swoich przemyśleń w zakresie rodzajów zaprzęgów używanych w poczcie. W odniesieniu do dodatkowych zaprzęgów i koni: *parangaria*, *paraveredo* i *parhippus* argumentuje następująco: w literaturze przyjęło się uznawać, że *parangaria* i *paraveredo* były rekrutowane z zasobów lokalnej populacji, *parhippus* zaś z zasobów poczty. Nie precyzuje jednak, na podstawie jakiej literatury formułuje taki sąd. Jego zdaniem grecki termin *parippus* występuje w korespondencji cesarza Juliana, nie daje jednak do niej przypisu źródłowego z powołaniem na konkretny fragment (s. 56). Dalej przechodzi do omawiania rodzajów powozów (s. 57–58), począwszy od najszybszej dwukołowej bioty, poprzez czterołowy *carrus* używany na mniejszą skalę niż *raeda*, kończąc na *carpentum*. W ostatnim przypadku autor słusznie zauważa, że termin ten, dwukrotnie użyty w *Kodeksie Teodozjańskim* (CTh VIII. 5. 18 i VIII. 5. 30), może oznaczać po prostu: powóz, bez precyzowania jego typu (s. 58). Jest to zresztą teza Stoffela²⁹. *Angaria* to z kolei, zdaniem Lemckego, czterołowy pojazd zaprzęgnięty w dwa lub cztery woły (s. 58), tym razem więc mamy do czynienia z rodzajem zaprzęgu. Ponownie nie jest to pogląd autora, lecz Anne Kolb³⁰. Terminu *angaria* używano w źródłach także na określenie całego *cursus publicus*. Analiza różnych kategorii źródeł (normatywnych, narracyjnych i zabytków archeologicznych – odkryte *mutatio*) prowadzi autora do poglądu, że w jednej stacji mogło mieścić się maksymalnie do 40 zwierząt (s. 59)³¹. Porównanie z pryncypatem (inskrpcja z Sagalassus³²) sugeruje, że w czasach późnego cesarstwa zwiększa się zapotrzebowanie *cursus publicus* na zwierzęta (s. 60).

387 rejestrujemy przebycie drogi z Antiochii do Konstantynopola ze średnią prędkością 181 km na dzień przy założeniu zmiany środków transportu, ibidem, s. 314.

²⁹ P. Stoffel, op. cit., s. 101: *carpentum bezeichnet also ein beliebiges Fahrzeug*. Lemcke powołuje się w przypisie na tę stronę książki Stoffela, ale niniejszej myśli nie cytuje; s. 107 (Stoffel zwraca uwagę na zwrot *in carpentis raedarum* w ustawie CTh VIII. 5. 30).

³⁰ A. Kolb, op. cit., s. 216.

³¹ Ibidem, s. 219 opowiada się za liczbą od 9 do 20 zwierząt. O 40 koniach wspomina Procopius, *Historia Arcana* (dalej: Proc., HA). 30. 4 przeznaczonych dla *cursus velox* i dodatkowo 2–4 wołach. Zdaniem Stoffela Prokopiusz przeszacowuje liczbę zwierząt (P. Stoffel, op. cit., s. 22).

³² *Supplementum Epigraphicum Graecum*, XXVI. 1392.

W zakresie administracji pocztą Lemcke podkreśla znaczenie namiestników prowincji oraz w III i na początku IV wieku także *praefecti vehiculorum*, którym na terenie Italii podlegali *mancipes* (s. 60–61). Również i w tym przypadku muszę zwrócić uwagę, że kontrola poczty na terenie Italii przez *praefecti vehiculorum* w związku z jej szczególnym statusem w państwie to teza Anne Kolb³³. Interesujące, że Lemcke zauważa tylko *praefecti vehiculorum*, których zasięg kompetencji obejmował Italię, a przecież w III wieku n.e., jak wykazała Kolb, zarządzali oni także dużymi zespołami prowincji poza nią³⁴. Zabrakło mi też odniesienia do tezy tej autorki, że poza nadzorem nad pocztą *praefecti vehiculorum* zajmowali się także organizacją cesarskich podróży³⁵. Zgadzam się z Lukaszem Lemcke, iż zmiany w administracji poczty w IV wieku polegały na zaniku prefektury *vehiculorum*, która po raz ostatni pojawia się w ustawie datowanej na rok 326 (s. 61). Brakuje mi jednak próby odpowiedzi na pytanie: co spowodowało tę zmianę?³⁶ Lemcke nie wspomina też o pojawieniu się *praepositi cursus publici*, którzy, jak się sądzi, zastąpili odchodzących *praefecti uehiculorum*. Jest to o tyle interesujące, że Lemcke nawet wykorzystuje w swojej pracy (s. 74, przyp. 237) inskrypcję CIL X 7200 = ILS 5905, na której *praepositi* występują³⁷.

³³ A. Kolb, op. cit., s. 158–161, por. też tabela na s. 162–165.

³⁴ *Corpus Inscriptionum Latinarum* (dalej: CIL) III. 6075 = *Inscriptiones Latinae Selectae* (dalej: ILS) 1366: *praefectus vehiculationis Pannoniae utriusque et Moesiae superioris et Norici*; CIL VIII. 12020 = ILS 1411: *praefectus vehiculorum per Belgicam et duas Germanias*; *Inscriptiones Graecae ad Res Romanas pertinentes*, III. 181: *éparchos ochemáton en Gallias Lougdounesia, Akouitanikēi Narbonesia*; CIL VI 1624 = XIV 170 = ILS 1433: *praefectus vehiculorum trium provinciarum Galliarum Lugdunensis Narbonensis et Aquitanicae*; CIL VI 1641: *praefectus vehiculorum per Gallias*; por. A. Kolb, op. cit., s. 155–156; podobnie: F. Ausbüttel, *Die Verwaltung des Römischen Kaiserreiches. Von der Herrschaft des Augustus bis zum Niedergang des Weströmischen Reiches*, Frankfurt 1988, s. 113.

³⁵ A. Kolb, op. cit., s. 156, 159.

³⁶ Np. Anne Kolb (ibidem, s. 169–170) stawia tezę, że wynika ona z dedykacji Konstantynopola 11 maja 330 r.

³⁷ E. Stein, *Untersuchungen über das officium der Pratorianerpräfektur seit Diokletian*, Wien 1922, s. 63–64 uważa, że *praepositi cursus publici* mieli pojawić się pomiędzy 341 a 346 r. i podlegać magistrowi *officiorum* (dalej: Mag. Off.); por. także: A. Kolb, op. cit., s. 170–171. *Praepositi cursus publici* wywodzili się z korpusu *agentes in rebus*.

W związku z integracją poczty z administracją prowincji i kontrolą *cursus publicus* przez zarząd prowincji *mancipes* kierujących jedną bądź nawet kilkoma stacjami poczty zaczęto powoływać spośród dekurionów oraz byłych członków administracji (s. 63–64). Na Zachodzie proces odsuwania kuriałów od mancypatu na rzecz byłych *officiales* nastąpił za rządów dynastii walentyniańskiej (s. 65–66), zdaniem autora wtedy też ustanawiano *mancipes cursus publicus* odpowiedzialnych za konkretne drogi (s. 68).

Następnie Lemcke odnosi się do kwestii finansowania *cursus*. Jego zdaniem od czasów pryncypatu poczta była finansowana przez lokalną ludność, wspomniana wyżej inskrypcja z Sagalassus pokazuje, że utrzymywał ją lokalny okręg miejski (s. 69). Powtarza tym samym poglądy Anne Kolb, nie wspomina o tym jednak w przypisach³⁸. Dalej autor przechodzi do problemów związanych z użytkowaniem poczty i omawia m.in. kategorie osób uprawnionych do korzystania z *cursus publicus* (s. 77–79). Jego zdaniem w czasach późnego cesarstwa poczta służyła też do transportu dóbr. Wskazuje na ustawę CTh VIII. 5. 33 z 374 roku, zezwalającą m.in. na transport metali szlachetnych (s. 83), jak również transport złota i srebra dla *largitiones* oraz cesarskiej *res privata* (s. 84). Obie służby, zarówno *sacra largitio*, jak i *res privata* potrzebowały w związku z tym środków transportu. Skądinąd wiadomo, że poza *cursus* funkcjonowała w Imperium Romanum jeszcze inna służba transportowa, tj. *bastaga privata*, która podlegała *comes rei privatae* (dalej: CRP)³⁹, ale *praepositi bastagarum* podlegali już CRP albo *comes sacrarum largitionum* (dalej: CSL)⁴⁰. Jakie były relacje pomiędzy *cursus* a *bastaga privata*, pozostaje kwestią naukowej dyskusji. Istotne jest bowiem pytanie: jeśli do transportu podatków płaconych w kruszcu wykorzystywano pocztę, to po co utrzymywać kolejną służbę? Podobnie sprawa ma się z transportem dóbr i towarów należnych CRP. W omawianej książce brakuje jednak dyskusji nad tym problemem. Szczególnie zabrakło mi w przypisach odniesienia do wyczerpującej monografii Rolanda Delma-

³⁸ Ibidem, s. 124; szerzej: s. 123–151.

³⁹ *Notitia Dignitatum Orientalis* (dalej: ND., Or.), XIV. 5.

⁴⁰ CSL: *Notitia Dignitatum Occidentalis* (dalej: ND., Occ.), XI. 78–85 (*praepositi bastagarum Orientalium* i *Gallicanorum*); ND., Or., XIII. 19, 33; CRP: ND., Occ., XII. 28–29 (tylko *praepositus bastagae rei privatae Orientalis inferioris*).

ire⁴¹. Autor ten uważa, że *bastaga* pozostawała w gestii CSL, podległe mu struktury miały zaś do dyspozycji *cursus*⁴². Jego zdaniem podatki należne CSL transportowano „normalnie”, tj. za pomocą *cursus*, a rolą *bastagi* było transportowanie dóbr przeznaczonych dla pałacu i *atelier fiscaux*⁴³. Jest to jednak, podkreślam, głos w dyskusji, relacje zaś pomiędzy *cursus* a *bastagą* wymagają dalszych badań. Co np. działo się w przypadku, gdy ładunek był zbyt wielki i ciężki, by transportować go *cursus clavulari(u)s*?⁴⁴

Lemcke zajmuje się również problemem wykorzystywania *cursus* przez biskupów. Przychyla się do poglądu, że biskupi korzystali z poczty tylko wtedy, gdy podróżowali na sobory/synody, udawali się w celu zajmowania się sprawami kościoła oraz kiedy podróżowali wezwani przez imperatorów. Podkreśla też, że na setki biskupów podróżujących na synody i sobory pozwolenia na użycie poczty dostawali tylko nieliczni (s. 86), w IV wieku podróże biskupów stały się powszechniejsze, ale nie można mówić, że byli regularnymi użytkownikami, o czym świadczy brak zachowanej ustawy (s. 87). W tej materii zgadza się w zasadzie z poglądami Anne Kolb⁴⁵, która traktuje udostępnianie poczty jako środek nacisku istotny w realizacji cesarskiej polityki religijnej⁴⁶. Następnie przechodzi do kwestii: kto miał prawo wystawiać pozwolenia na użycie *cursus*. Zaczyna od stwierdzenia, że w czasach pryncypatu takie prawo miał cesarz i namiestnicy prowincji, a w Italii w związku z brakiem prowincji prefekci *praetorio* (dalej: PPO) i prefekci *vehicularum*. Lemcke uznaje, że za rządów Domicjana to prawo ograniczono do cesarza, choć zaraz dodaje, że ewidencja źródłowa potwierdzająca ten fakt może sięgać nawet panowania Wespazjana. W tej sytuacji każdy

⁴¹ R. Delmaire, *Largesses sacrées et res privata. L'aerarium impérial et son administration du IV^e au VI^e siècle*, Roma 1989 (Coll. de École Française de Rome, 121).

⁴² Ibidem, s. 249.

⁴³ Ibidem, s. 253.

⁴⁴ Np. Anne Kolb przedstawiła w swojej pracy sporo solidnych dowodów, iż transport annony jest *munus*, którym obarczano właścicieli majątków, tj. *possessores* (ibidem, s. 227–245) oraz, że określenie *publicae species* występujące w źródłach normatywnych jako transportowane przez *possessores* nie zawsze jest równoznaczne z terminem *species annonariae* (ibidem, s. 233–234), może więc oznaczać także inne ładunki.

⁴⁵ Ibidem, s. 87–92.

⁴⁶ Ibidem, s. 91.

namiestnik prowincji otrzymywał co roku pewną ilość *diplomata* (s. 89). Te ustalenia Lemckiego są moim zdaniem bardzo istotne, bo np. Anne Kolb prześlizguje się nad problematyką wydawania pozwoleń na podróż pocztą w epoce pryncypatu⁴⁷. Z kolei w IV wieku w większości przypadków urzędnicy mieli prawo tylko dystrybuować *evectiones*, nie zaś samodzielnie wydawać (s. 91). Stwierdza, że w czasach *Notitii Dignitatum* jedynie w przypadku urzędów PPO i magistrów *officiorum* (dalej Mag. Off.) możemy mówić o emitowaniu *evectiones* (s. 92). Lemcke uznaje, że PPO uzyskał prawo wydawania *evectiones* w II lub III stuleciu jako głowa prekonstantyńskiego rządu (s. 96). Ma też zupełną rację, kiedy twierdzi, że ustawa CTh VIII. 5. 9 z 6 grudnia 357 roku skierowana do PPO Taurusa pokazuje rosnącą rolę magistra *officiorum* (s. 95). Ustawa ta zabrania bowiem Taurusowi wystawiania *evectiones* dla *agentes in rebus*. Dalej Lemcke słusznie uznaje, że od połowy IV wieku poza cesarzem prawo do wystawiania *evectiones* mieli PPO (wyjąwszy *agentes in rebus*) oraz Mag. Off., który wydawał je dla wszystkich kategorii urzędników, kolejne zaś ustawy potwierdzały tylko ten stan rzeczy (s. 96–97)⁴⁸.

Jednocześnie Lemcke stara się przekonać czytelnika, że w początkach IV wieku pełne prawa wydawania pozwoleń na użycie poczty mieli także wikariusze oraz namiestnicy prowincji i dopiero w trakcie trwania tego stulecia zostało im to znacznie ograniczone. W odniesieniu do wikariuszy tezę swą ilustruje ustawą CTh VIII. 5. 4 z 22 czerwca 326 roku skierowaną do Menandra, bez oznaczenia jego funkcji w tytule ustawy (s. 92–94, 98–99). Lemcke opiera się na założeniu, że Menander był wikariuszem. Podobną identyfikację dopuszcza Pierfrancesco Porena⁴⁹, nie jest ona jednak jedyną obowiązującą we współczesnej literaturze. I tak np. wydawcy pierwszego tomu *The Prosopography of the Later Roman Empire* uważają Menandra za *comes per Africam*⁵⁰. Nawet jeśli przyjmie się identyfikację proponowaną

⁴⁷ Ibidem, s. 99–102.

⁴⁸ Pozostałe ustawy, które cytuje na poparcie tej tezy, to: CTh VIII. 5. 12 z 22 lutego 362 r. oraz CTh VIII. 5. 22 z 18 lutego 366 r.

⁴⁹ P. Porena, *Le origini della prefettura del pretorio tardoantica*, Roma 2003 (Saggi di Storia Antica, vol. 20), s. 276–282.

⁵⁰ A.H.M. Jones, J. R. Martindale, J. Morris, *The Prosopography of the Later Roman Empire*, vol. I: 260–395 AD, Cambridge 1971, s. 595–596, s.v. *Menander 2*.

przez Lukasa Lemckiego, to sama ustawa Konstantyna mówi o handlu *evectio-nes* przez urzędników, którzy otrzymywali je od cesarza, nie zaś o samodzielnym ich kreowaniu, tak że uważam, iż używanie tej ustawy jako argumentu jest zabiegiem chybionym. W moim odczuciu trudno w ten sposób znaleźć potwierdzenie dla tezy autora (s. 101), że pochodzące jeszcze z I wieku n.e. prawo dystrybuowania pozwoleń na podróż zostało wzmocnione przez Konstantyna lub nawet Dioklecjana kolejną ustawą zezwalającą na emitowanie ich. Byłbym też ostrożny w przypadku twierdzenia (s. 99), że takich argumentów dostarcza przywoływana już ustawa CTh VIII. 5. 12 z 22 lutego 362 roku. Konstytucja ta poświęcona jest nadużyciom dokonywanym przez wikariuszy i *officia* namiestników prowincji (*praesidium atque consularium officia*) w zakresie nielegalnego przedłużania ważności *evectio-nes*. W ustawie z jednej strony podkreśla się zakaz emitowania *evectio-nes* przez wikariuszy i *officia* namiestników, z drugiej zaś znajdziemy w niej wskazanie, że uprawniony do tego jest tylko PPO (*Exceptis igitur vobis nulli evectio-nes licebit facere de cetero*). Pokazuje to sposób, w jaki reagowali imperatorzy późnego cesarstwa w takich przypadkach: zakazywali uzurpowania sobie tych kompetencji przez pewne grupy urzędników⁵¹, a z drugiej strony podkreślali, że jedynymi spośród zwierzchników administracji prowincjonalnej, którzy te kompetencje posiadali, byli PPO⁵². Jednocześnie ustawa CTh VIII. 5. 12 precyzuje jednakowoż, że wikariusze i namiestnicy prowincji mieli takie prawo w zakresie transportu należności podatkowych. Dalsza legislacja cesarska szła właśnie tym torem. Wikariuszom, a pod ich nieobecność namiestnikom, zostawiano prawo autoryzowania użycia *cursus* do transportu podatków, czyli zapewne do najbliższych składów, skarbców, tak więc nie na terenie całego cesarstwa. Tak też należy rozumieć przywoływane następnie przez monografię ustawy CTh VIII. 5. 40 i CJ XII. 50. 9 (obie z roku 382). Zdaniem Lukasa Lemckiego (s. 100), skoro w kolejnej

⁵¹ Np. w CTh VIII. 5. 5 z 25 czerwca 354 r. skierowanej do PPO Strategiusza Muzoniana Konstancjusz zakazuje emitowania *evectio-nes* przez namiestników prowincji, jednocześnie powołuje się na wydaną przez siebie starszą ustawę na ten temat, niezachowaną (*hoc ipsum repetimus quo ante placuerat*).

⁵² Np. cytowana już CTh VIII. 5. 9, adresowana przez cesarza Konstancjusza do PPO Taurusa z 357 r. wyraźnie zaznacza, że (oczywiście poza cesarzem) tylko PPO oraz Mag. Off. mają prawo emitowania *evectio-nes*.

ustawie (jest to CTh VIII. 5. 61 z 401 roku adresowana do PPO *Galliarum* Fl. Vincentiusa) ponownie zakazano wikariuszom emisji pozwoleń na podróż, jeśli nie jest to związane z *necessitas publica*, mogło to oznaczać zachowanie tego prawa, gdy chodziło o transport dóbr oraz podróz delegacji diecezji na dwór. Podobnie, jak argumentuje Lemcke (s. 102), było w przypadku namiestników prowincji. Ustawą CTh VIII. 5. 13 cesarz Julian zezwolił namiestnikom na wydanie *evectio* na transport podatków w naturze, jeśli nie było wikariusza. Zostało to potwierdzone dwukrotnie na Zachodzie w 364 roku (CTh VIII. 5. 18 i VIII. 5. 20), a w 374 roku ustawą CTh VIII. 5. 33 rozszerzono to o transport odzieży wojskowej (s. 103). Te ustalenia niemieckiego badacza nie różnią się od prezentowanych przez innych autorów.

Lemcke zwraca też uwagę, że przez ponad 20 lat prawo do wydawania *evectio* miał prefekt Rzymu. Po raz pierwszy jest ono wzmiankowane w ustawie CTh VIII. 5. 19 wydanej w roku 364 (s. 97). Skoro jednak prefekt mógł to czynić *publicae causae*, to może jak w przypadku wikariuszy (tym z kolei miała przyświecać *necessitas publica*) było ono ograniczone? Tego Lemcke jednak już nie precyzuje. Prawo to prefekt utracił w roku 396 (CTh VIII. 5. 55). Tę decyzję cesarską Lemcke motywuje upadkiem znaczenia Rzymu jako centrum władzy oraz ogólnym spadkiem autorytetu i wpływów prefekta miasta w drugiej połowie IV wieku wynikającej z podporządkowania prefektury miejskiej PPO (sic!, s. 98). Pragnę też podkreślić, że pogląd, iż także prefekci miasta mieli prawo emitować pozwolenia na podróż pocztą, nie jest nowy, pojawia się m.in. w pracach A. Chastagnola, P. Stoffela i L. Di Paoli⁵³.

Interesujące są z kolei uwagi Lukasa Lemckego na temat kontroli nad pocztą. Jego zdaniem, zarówno w czasach pryncypatu, jak i w IV wieku była ona delegowana na namiestników prowincji, ci zaś dzielili ją z prefektami *vehiculorum* oraz *mancipes* (s. 108–109). Jak słusznie zauważa Lemcke, wielu korzystających z *cursus* przewyższało rangą *mancipes*, mogło więc dokonywać nadużyć, nie oglądając się na nich. Dodatkowo, jak argumentuje

⁵³ A. Chastagnol, *La Préfecture Urbaine à Rome sous le Bas-Empire*, Paris 1960 (Publications de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Alger, vol. XXXIV), s. 240; P. Stoffel, op. cit., s. 102; L. Di Paola, *Viaggi, trasporti e istruzioni*, s. 68.

autor, mancypat był bardzo uciążliwym *munus*, co skłaniało do nadużyć (s. 110), dlatego też potrzebne były kolejne mechanizmy kontrolne, czyli wspomniani już wyżej namiestnicy prowincji oraz nowa kategoria, *curiosi*. Namiestnicy prowincji dokonywali także kontroli osobiście, podróżując po prowincji bądź wysyłając swoich *cohortales*. Sprawdzone pozwolenia na podróż były zaopatrywane w *subnotatio* (s. 111).

Trzecią grupą odpowiedzialną za kontrolę byli wspomniani wyżej *curiosi*, tajni agenci cesarscy podlegający Mag. Off., którzy pojawili się przed rokiem 335⁵⁴, pomiędzy 340 a 350 rokiem zastąpili *praefecti vehicularum* w funkcjach kontrolnych (s. 112). Lemcke zwraca uwagę, że pierwsza wzmianka o ich wewnętrznej organizacji pochodzi z roku 356 (CTh VI. 29. 2: w każdej prowincji stacjonowało dwóch *curiosi*). Podobnie jak namiestnicy prowincji sprawdzali oni uprawnienia do korzystania z poczty, jak również to, czy użytkownik nie przekracza zakresu *evectio* i zostawiali, także podobnie jak namiestnicy, swoją *subnotatio* (s. 112–113). Do tych rozważań autora warto dodać, że *agentes* stanowili też personel poczty jako kurierzy: *equites, cursores mittendarii, singularii*⁵⁵.

Lemcke zauważa również, że te trzy poziomy kontroli poczty, tj. *curiosi* – namiestnicy – *mancipes*, pozostały nienaruszone w IV i V wieku. Trafna jest też jego uwaga, że w IV wieku wojskowi jako dokonujący inspekcji poczty występują rzadko (s. 113). Wskazuje w tym kontekście na ustawę CTh VIII. 5. 1 z roku 315, zezwalającą *stationarii* aresztować osoby, które nielegalnie dokonywały rekwizycji. Jego zdaniem są to wojskowi *exploratores*, nie zaś członkowie *apparitio* namiestników (s. 114)⁵⁶. Z kolei ustawa z 368 roku (CTh VIII. 5. 30) zezwalała na terenie Galii na wykorzystywanie wojskowych celem wyeliminowania nadużyć. *Magistri peditum* i *magistri equitum* mieli wysłać *protectores* do kontroli pojazdów i ładunków. W tym samym roku postanowienia te ustawą CTh VIII. 5. 28 częściowo rozszerzono na Italię (s. 114–115). W ten sposób Lemcke kreśli interesujący obraz

⁵⁴ Athanasius Alexandrinus, *Apologia, contra Arianos*, 75.

⁵⁵ A. Kolb, op. cit., s. 282–284.

⁵⁶ J. Ott, *Die Beneficiarier. Untersuchungen zu ihrer Stellung innerhalb der Rangordnung des Römischen Heeres und zu ihrer Funktion*, Stuttgart 1995 (Historia Einzelschriften, Heft 92), s. 150 uznaje, że ustawa mówi o *beneficiarii*.

służb kontrolujących *cursus*, dodajmy, że odbiegający od klasycznego, gdzie funkcje kontrolne przypisuje się PPO oraz Mag. Off. i podległym magistrów służbom (*agentes in rebus*)⁵⁷. Interesujące są też uwagi autora o rozdzieleniu funkcji administrowania pocztą i kontrolnych (s. 115).

Przedstawione przeze mnie tezy i wnioski pracy Lemcke zbiera raz jeszcze w części zatytułowanej „Summary and Conclusions”, po czym przechodzi do części piątej zatytułowanej „Outlook”, gdzie zajmuje się historią *cursus* w V i VI wieku. Na Wschodzie w związku z przetrwaniem cesarstwa *cursus publicus* był utrzymywany dłużej (s. 129), podlegał jednak ograniczeniom, np. w diecezji *Oriens* skasowano *cursus clavulari(u)s* w wyniku klęski wyprawy afrykańskiej na przełomie 467/468 roku (s. 129–130), dalsze zaś zmiany polegały na rezygnacji z kosztownego utrzymywania poczty poza drogą przez Azję Mniejszą do Persji, z Syrii lub Egiptu równie dobrze można było bowiem podróżować drogą morską (s. 130). O kolejnych ograniczeniach, m.in. likwidacji przez Justyniana I *cursus* między Chalcedonem a Dacivizą, zmniejszaniu liczby stacji i zastępowaniu koni osłami, informuje Prokopiusz z Cezarei⁵⁸. Lemcke zauważa, że ta ostatnia informacja potwierdzona jest też przez Jana Lydosa⁵⁹ (s. 133). Zmiany te zbiegają się z przemianą Imperium z lądowego w morskie (s. 134). Niestety, w swoich rozważaniach nie sięga do VIII wieku n.e., gdzie jednym z najważniejszych dygnitarzy Cesarstwa Wschodniego był przecież *logothêtes tou drómou*. Z kolei na Zachodzie *cursus publicus* początkowo pozostał nienaruszony, co – zdaniem autora – pokazuje *Nowela* cesarza Majoriana (*Nov.*, 7) z 458 roku na temat zakazu wystawiania *evectiones* przez namiestników prowincji. Potwierdza ona istnienie sieci stacji i zasad posługiwania się pocztą. Co więcej, jeden z listów Sydoniusza Apolinarego z 467 roku⁶⁰ jest świadectwem starań administracji centralnej, by utrzymać funkcjonowanie systemu informacyjnego i transportowego nawet na terenach, które były już zajęte przez Burgundów (s. 124–125). Oba państwa Gotów powstałe na gruzach

⁵⁷ P. Stoffel, op. cit., s. 11–12; Anne Kolb uznawała z kolei *agentes* za zasadniczy czynnik kontrolny: A. Kolb, op. cit., s. 173–182.

⁵⁸ Proc., HA, 30.

⁵⁹ Joannes Lydus, *De Magistratibus*, III. 61.

⁶⁰ Sidonius Apollinaris, *Epistulae*, I. 5. 2.

Cesarstwa Zachodniego utrzymywały *cursus*, zapewne jednak w zmienionej postaci. Mag. Off. zdaniem autora stracił w państwie Teodoryka prawo wystawiania *evectiones* (s. 126), pojawiły się też różnice w zaprzęgach (s. 127). Lemcke zauważa też przetrwanie *cursus* w jakiejś formie w państwie Wizygotów, co potwierdzają zawarte w *Leges Visigothorum* prawa wydane przez królów Theudisa (531–548) i Rekkareda I (586–601). Autor podkreśla jednakowoż, że w czasach rzymskich utrzymywanie *uehiculatio* i *cursus publicus* wynikało z rozległości Imperium i kompleksowości administracji, czyli czynników, których brakło w państwach germańskich powstałych na terytorium cesarstwa, stąd też ostateczny zanik *cursus* na Zachodzie był wynikiem kształtowania się nowych realiów (s. 128).

Podsumowując, pragnę stwierdzić, że niewątpliwym atutem pracy jest inne niż dotychczas spojrzenie na *cursus publicus* w IV wieku. Autor nie widzi kryzysu tej instytucji w tym stuleciu i przekonuje, że działała ona bardzo efektywnie. Cenne jest też osadzenie historii poczty w szerszym kontekście administracji cesarstwa. Pisząc niniejszy tekst, starałem się jednak uczulić odbiorcę książki na fakt, że niektóre sądy prezentowane przez autora jako nowe od lat funkcjonują w obiegu naukowym.