

УДК 94 (37) : 656

DOI: <https://doi.org/10.33782/2708-4116.2023.5.229>

Дмитро Пуховець*

ФУНКЦІОНУВАННЯ *CURSUS PUBLICUS* В ІV СТ. – НА ПОЧАТКУ V СТ. ЗА ДАНИМИ «КОДЕКСУ ФЕОДОСІЯ»

Анотація: Метою статті є дослідження *cursus publicus* у Римській імперії IV – поч. V ст. від Р.Х. Функціонування «суспільного шляху» у той період детально описується в «Кодексі Феодосія». Також він згадується у працях сучасників, таких як Євсевій Кесарійський, Амміан Марцеллін і Лібаній. *Cursus publicus* представляв собою систему поштових станцій на основних дорогах імперії: великих (*mansiones*) і менших (*mutationes*), на яких подорожні могли відпочити та змінити транспорт. Організовували роботу станцій наглядачі над ними, які називалися *tapscipes* та обиралися з числа куріалів, і державні раби. Забезпечувала станції всім необхідним держава через оподаткування населення провінцій. Держава надавала спеціальні дозволи на користування станціями тим, кому вважала за потрібне: передусім імператорським посланцям і чиновникам високого рангу. Але через корупційну складову доступ до *cursus publicus* набувало багато людей, які теоретично не мали на це права. Це робило «суспільний шлях» дуже витратною інституцією та змушувало державу детально регулювати його функціонування. Втім, важливість *cursus publicus* для імперії завжди перевищувала видатки на його утримання.

Ключові слова: Пізня Античність, *cursus publicus*, Кодекс Феодосія, Амміан Марцеллін, Лібаній

У сучасному світі пошта хоч і відіграє важливу роль, але навряд чи її можна назвати «наріжним каменем» системи управління для кожної держави. У Римській імперії все було інакше. В умовах величезних розмірів держави та відсутності сучасних можливостей комунікації саме своєрідна «пошта» зв'язувала державу воедино. Вона дозволяла транспортувати людей, матеріальні речі, а головне – інформацію: давати можливість імператору доносити свої накази до провінційних чиновників та отримувати свідчення про ситуацію на місцях. Мова йде про *cursus publicus* (у перекладі «суспільний шлях»), хоча визначення його як «римської пошти» є не до кінця вірним. Це була не система передачі вищеперерахованого, для цього у неї не було потрібного інструментарію. *Cursus publicus* представляв собою інфраструктурну систему поштових станцій, які розміщалися уздовж основних доріг імперії, на яких можна було поміняти транспортні засоби та відпочити. Всім необхідним (персоналом, худобою, фуражем та ін.) станції забезпечувала держава через оподаткування провінційного населення. Скористатися станціями могли не всі бажаючі, а винятково ті, кому держава надавала таке право, виражене у відповідному ордері. Остаточно система сформувалася за доби Пізньої імперії. Вона потребувала величезних ресурсів для її забезпечення та детального регулювання. Таке регулювання, що здійснювалося імператорами, було зафіксоване у «Кодексі Феодосія». На

* Пуховець Дмитро Сергійович – кандидат історичних наук, доцент кафедри історії стародавнього світу та середніх віків історичного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка (Київ, Україна); ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5201-0396>; e-mail: pukhovets@knu.ua

основі цієї законодавчої збірки можна всебічно та ґрунтовно дослідити *cursus publicus*, принципи його організації та функціонування.

Отже, метою статті є дослідження *cursus publicus* як важливого елемента системи функціонування Римської імперії доби Пізньої Античності на основі інформації з «Кодексу Феодосія» та інших джерел. Стаття ставить перед собою низку дослідницьких завдань, серед яких наступні: проаналізувати особливості роботи «римської пошти» у IV ст. – на поч. V ст. від Р.Х., визначити кроки держави по забезпеченню поштових станцій персоналом і всім необхідним; дослідити обмеження, які накладала держава на користування *cursus publicus*, регламентацію системи видачі поштових ордерів.

Головним джерелом дослідження, як випливає із назви, є «Кодекс Феодосія» – кодифікація едиктів імператорів, здійснена у 438 р. Він представляє собою зібрання постанов імператорів від Константина Великого до Феодосія II, за наказом якого вона і була укладена. Про процес свого укладання дослідникам люб'язно розповідає сам Кодекс: і про створення комісії на чолі з палацовим квестором на ім'я Антіох у 429 р.¹, і про оновлення комісії для завершення роботи у 435 р.² Оновлення комісії знаменувало собою зміни у характері її роботи: від збирання законів вона перейшла до їх класифікації та редагування³. Потрібна для дослідження інформація зустрічається по всьому кодексу, але найбільш інформативним є 5 титул 8 книги, який називається «*De cursu publico angariis et parangariis*». Він складається з 66 законодавчих актів, які, як завжди, розміщуються у хронологічній послідовності, й охоплюють період з 315 р. по 407 р. Можна виділити наступні теми, які найбільше цікавили законодавців у контексті законодавчого регулювання поштової служби: регламентація діяльності *cursus publicus*, обмеження на користування ним, обмеження на видачу поштових ордерів, питання забезпечення поштових станцій персоналом, транспортними засобами та фуражем.

Крім «Кодексу Феодосія» для дослідження *cursus publicus* у IV ст. – на поч. V ст. використовуються й інші джерела. Зокрема, про окремі аспекти функціонування системи розповідають автори IV ст.: Євсевій Кесарійський, Амміан Марцеллін і Лібаній. Автор VI ст. Прокопій Кесарійський у «Таємній історії» розповідає про «старі-добрі» часи існування «суспільного шляху» в минулому, протиставляючи їх політиці Юстиніана по скороченню витрат у цій сфері. Унікальною групою джерел з теми є ітінерарії – «путівники» доби Античності. Один з них називається «Ітінерарій Антоніна» («*Itinerarium Antonini Augusti*»). Він представляє собою опис доріг імперії з вказівкою на точну відстань між містами уздовж цих доріг. Точне датування пам'ятки не встановлено. Найімовірніше, вона була укладена у III ст. від Р.Х. Але джерело можна використовувати для дослідження періоду IV–V ст., оскільки мережа доріг у Римській імперії була сталою, а деякі з цих доріг використовуються навіть сьогодні. 333 р. від Р.Х. датується інша унікальна пам'ятка – «Бордоський ітінерарій» («*Itinerarium Burdigalense*»). Анонімний мандрівник залишив нам нотатки про свою подорож з міста Бурдигала (Бордо) у Галлії до Святої Землі в Єрусалим. Він детально фіксує всі зупинки на своєму шляху та відстані між ними: це як

¹ CTh, I, 1, 5.

² CTh, I, 1, 6.

³ Harries J., Wood I. The Theodosian Code. Studies in Imperial Law of Late Antiquity. London: Duckworth & Co. Ltd, 1993. P. 30.

міста, так і елементи *cursus publicus* – поштові станції *mansiones* і *mutationes*. Важливі свідчення про роботу «суспільного шляху» надає житіє Меланії Молодшої, знатної римлянки та християнської Святої кінця IV – початку V ст. Написано воно було у середині V ст. пресвітером Геронтієм, який знав Меланію особисто та був її учнем. Перед смертю жінка заповіла йому опікуватися монастирями, заснованими нею на Святій Землі⁴.

Якщо представляти історіографію дослідження, то можна констатувати, що вона є достатньо різноманітною. Представлена проблематика *cursus publicus* у масштабних дослідженнях періоду Пізньої Античності. Зокрема, особливості організації «шляху» аналізує А.Х.М. Джонс у своєму класичному дослідженні адміністративної, політичної та соціальної системи Пізньої Римської імперії⁵. Зверталися до теми «римської пошти» у своїх монографіях дослідники поштових систем і мандрівок у давні часи⁶. М. Хенді у своїй монографії, присвяченій візантійській економіці, аналізує *cursus publicus* і його продовження за класичної візантійської доби – *demosios dromos*⁷. Окремі проблеми, пов'язані зі «шляхом», дослідники вивчали у своїх статтях. Так, жвавий інтерес в історіографії викликало питання швидкості пересування по римським дорогам, на цю тему було написано одразу декілька статей⁸. Але, незважаючи на наявність певної історіографічної бази, у проблематиці *cursus publicus* залишаються малодосліджені та дискусійні питання, що дає можливість для написання даної статті.

Батьком римської поштової системи можна вважати імператора Августа. Светоній дії правителя у цій царині описує так: «Бажаючи швидше і легше отримувати вісті та повідомлення про те, що відбувається в кожній провінції, він спочатку розташував військовими дорогами через невеликі проміжки молодих людей, а потім розставив і візки, щоб можна було в разі потреби особисто розпитати тих гінців, які доставляли донесення прямо з місць»⁹. Вже за перших римських імператорів, вочевидь, розпочалося формування системи по забезпеченню пошти всім необхідним. Про це свідчить цікавий напис з Пісидії, у Малій Азії, знайдений у 1976 р. У ньому Секст Сотідій Страбон Лібусцидіан, легат імператора Тиберія, постановляє для мешканців міста Сагалассос надавати для потреб поштової служби 10 повозок і стільки ж мулів. Якщо вони забажають замінити мулів на віслюків, то за одного мула вони мають давати по 2 віслюки¹⁰. Передбачалося, що за надання транспорту місцеві мешканці будуть отримувати компенсацію у розмірі, встановленому намісником провінції. Втім, як зазначає А. Колб, виплата компенсацій за транспорт зникла найпізніше до IV ст.¹¹

⁴ Ger. V. Mel. 68.

⁵ Jones A.H.M. The Later Roman Empire. 284-602. (In 3 vol.). Oxford: Blackwell, 1964. P. 830-834.

⁶ Silverstein A. Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World. Cambridge: Cambridge University Press, 2007. P. 29-42; Kolb A. Transport and communication in the Roman state: the *cursus publicus* // Adams C. & Laurence R. Travel and Geography in the Roman Empire. London: Routledge, 2001. P. 95-105.

⁷ Hendy M. Studies in the Byzantine Monetary Economy c. 300-1450. Cambridge: Cambridge University Press, 1985. P. 602-613.

⁸ Ramsay A. The Speed of the Roman Imperial Post // The Journal of Roman Studies. 1925. Vol. 15. P. 60-74; Eliot C. New Evidence for the Speed of the Roman Imperial Post // Phoenix. 1955. Vol. 9. No. 2. P. 76-80.

⁹ Suet. August. 49, 3.

¹⁰ Див.: Mitchell S. Requisitioned transport in the Roman Empire: A New Inscription from Pisidia // The Journal of Roman Studies. 1976. Vol. 66. P. 109.

¹¹ Kolb A. Transport and communication... P. 97.

Хоча формування поштової служби розпочалося на світанку імперії, говорити про повноцінне функціонування *cursus publicus* у класичному вигляді можна лише з IV ст. від Р.Х. По-перше, лише з цього часу зафіксоване власне використання такої назви. До цього використовувався термін «*vehiculatio*»¹². По-друге, «візитівка» «суспільного шляху» – система поштових станцій, була розбудована лише до III-IV ст.¹³ По-третє, дві події суттєво вплинули на зміну значущості різних доріг імперії: зміна столиці з Рима на Константинополь і запровадження християнства в якості офіційної релігії. За влучним зауваженням А. Сільверштейна, вираз «*omnes viae Romam ducunt*» («всі дороги ведуть до Риму») поступово втратив свою точність¹⁴.

Як вже зазначалося, основним елементом *cursus publicus* були поштові станції двох типів: більші *mansiones*, на яких можна було відпочити та переночувати, та менші *mutationes*, на яких можна було тільки замінити тварин¹⁵. Як зазначає М. Хенді, станції могли бути достатньо значними об'єктами, що склалися з кількох будівель. Крім основної функції вони могли виконувати додаткові: використовуватися як зерносховища та місця збирання податків¹⁶. Археологічні рештки цих споруд збереглися по всій території колишньої Римської імперії. Наприклад, у Малій Азії найвідомішим таким прикладом є «будинок Святого Феодора Сикеонського» на «Дорозі Паломників», який, мабуть, замінив *mutatio Nicronpotamum*. Добре збереглися рештки *mutatio* біля міста Максиміанополіс на дорозі з Атталії до Пісидії. Це була двоповерхова будівля з центральним двором, з трьома дверима, що виходили прямо на дорогу¹⁷. Держава мала амбітні плани покрити мережею станцій всі куточки імперії, хоча навряд чи ці плани були повністю реалізовані. Так, за даними археології, багато станцій Британії були покинуті наприкінці III ст., і тільки частина з них відновила свою роботу у IV ст.¹⁸

Важливим є питання відстані між поштовими станціями. Прокопій Кесарійський, згадуючи «золоті» часи *cursus publicus*, які до його часу вже пройшли, зазначає: «На відстані в один день шляху для необтяженого мандрівника були розташовані станції, іноді вісім, іноді менше, проте, як правило, не менше п'яти»¹⁹. Більш детальну інформацію з цього приводу залишає «Бордоський ітнерарій». За словами самого паломника, шлях з Бурдигали до Константинополя становив 2221 милю (римська миля дорівнює приблизно 1,5 км), за які він зупинився на 230 *mutationes* і 112 *mansiones*²⁰, а шлях з Константинополя до Єрусалиму зайняв 1164 миль на яких було 69 *mutationes* і 58 *mansiones*²¹. Шляхом простих математичних підрахунків можна встановити, що мандрівник зупинявся на

¹² Mitchell S. Requisitioned transport... P. 112.

¹³ Kolb A. Transport and communication... P. 97.

¹⁴ Silverstein A. Postal Systems... P. 32.

¹⁵ Jones A.H.M. The Later Roman Empire... P. 831.

¹⁶ Hendy M. Studies in the Byzantine Monetary Economy... P. 604-605.

¹⁷ Niewohner P. The Archaeology of Byzantine Anatolia: From the End of Late Antiquity until the Coming of the Turks. Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 32-33.

¹⁸ Rousseau P. (ed.) A Companion to Late Antiquity. Wiley-Blackwell, 2009. P. 132.

¹⁹ Procop. Hist. Arc. XXX, 3.

²⁰ Itin. Burd. 571.3-5.

²¹ Itin. Burd. 612.7-9, див. також: Elsner J. The Itinerarium Burdigalense: Politics and Salvation in the Geography of Constantine's Empire // The Journal of Roman Studies. 2000. Vol. 90. P. 189.

станціях приблизно кожні 7 миль. Це співпадає з візуальним враженням від перерахунку станцій в ітінерарії: вони зазвичай знаходяться одна від одної на відстані не більше 10 миль, і лише у рідких випадках – на відстані до 20 миль. Втім, не можна виключати, що анонімний паломник на своєму шляху якісь станції міг просто оминати і в них не зупинятися. Загалом, цифри, приведені в ітінерарії, в історичній науці вважаються достовірними. За підрахунками С. Реміжсен, поштові станції розміщувалися на відстані двох годин подорожі²². А. Ремсі виводить правило, відповідно до якого між кожними двома *mansiones* старалися розміщувати два *mutationes*²³, але, напевно чи воно дотримувалося завжди.

З питанням відстані між поштовими станціями пов'язане питання швидкості переміщення по дорогах *cursus publicus*. За підрахунками Б. Лейер, середня швидкість мандрівки паломника з Бурдигали становила 19.8 миль, або менше 32 км на день²⁴. Звичайно, підготовлені та досвідчені посланці могли рухатись швидше. Дослідники А. Ремсі та К. Еліот, аналізуючи відомі приклади мандрівок доби імперії, зійшлися в оцінці, що середня швидкість пересування у ті часи дорівнювала 50 милям (приблизно 75 км) на добу²⁵. При цьому середня швидкість становила 5 миль на годину, а у дорозі в день посланець був 10 годин. За сучасними мірками це дуже невелика швидкість. Але слід враховувати, що їхати доводилось зо дня у день у різних погодних і географічних умовах. За умови крайньої необхідності, коли потрібно було швидко доставити новину не шкодуючи коней, за добу можна було подолати відстань у 2-3 рази більшу за зазначену. Якщо взяти цифру середньої швидкості пересування у 50 миль на добу і середню відстань між станціями у 7 миль, то побачимо, що Прокопій Кесарійський приводив достовірну інформацію про 5-8 станцій, які мандрівник проїжджав за день.

Станції *cursus publicus* не були єдиними об'єктами на римських дорогах. Існували також приватні постоялі двори та шинки, в яких можна було зупинитись за гроші²⁶. А ось скористатися безкоштовно послугами *mutationes* і *mansiones* могли лише люди, дозвіл яким на це дала держава. Можна виділити дві основні категорії користувачів системою «суспільного шляху». По-перше, це кур'єри, які розвозили імператорські накази в провінції, а звідти везли інформацію до Константинополя. У самій «римській пошті» штату кур'єрів практично не було, і бралися вони з інших відомств. Найчастіше функції кур'єрів у Пізній Римській імперії виконували представники корпусу *agentes in rebus*, чисельної та важливої служби, завданням якої було виконувати різні доручення імператора²⁷. На початку своєї кар'єри у відомстві агенти якраз і розвозили кореспонденцію імператора по неосяжних дорогах *cursus publicus*. Відвозити листи могли і *notarii*, особисті секретарі імператора, службові обов'язки яких перетиналися з

²² Remijsen S. The Postal Service and the Hour as a Unit of Time in Antiquity // Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte. 2007. Bd. 56. H. 2. P. 134.

²³ Ramsay A. The Speed of the Roman Imperial Post... P. 68.

²⁴ Rousseau P. (ed.) A Companion to Late Antiquity... P. 117.

²⁵ Ramsay A. The Speed of the Roman Imperial Post... P. 73; Eliot C. New Evidence for the Speed of the Roman Imperial Post... P. 80.

²⁶ Wells B. Trade and Travel in the Roman Empire // The Classical Journal. 1923. Vol. 19. No. 1. P. 15.

²⁷ Детальніше див.: Pukhovets D. Agentes in rebus в Римській імперії IV-V ст. від Р.Х. // Емінак. 2022. № 4 (40). С. 23-37. DOI: [https://doi.org/10.33782/eminak2022.4\(40\).600](https://doi.org/10.33782/eminak2022.4(40).600)

обов'язками *agentes*, але служба вважалася більш престижною²⁸. Окремі «поштові служби» були у фінансових відомствах *sacrae largitiones* і *res privata* – вони називалися *bastagae*. Їх працівники називалися *bastagarii* і носили військовий статус. При цьому паралельно зазначені служби користувалися і послугами *cursus publicus*²⁹. Власне у військових була своя система доставки листів, але діяла вона передусім у прикордонних провінціях і меншою мірою спиралася на «римську пошту»³⁰. Хоча інколи безпосередньо працівники «суспільного шляху» функції поштарів таки виконували. У папірусах Єгипту фіксується робітник *cursus publicus*, назву посади якого можна перекласти як «човняр або листоноша». Основне його завдання, ймовірно, полягало в управлінні човнами вздовж річки Ніл, що було актуальним способом пересування у цьому регіоні. Паралельно з основним завданням він доставляв кореспонденцію у різні міста впродовж свого шляху. В інших частинах імперії подібні посади не фіксуються, тож, вочевидь, це було тільки єгипетське ноу-хау³¹.

Другу категорію користувачів *cursus publicus* складали представники римської еліти. Основу цієї групи становили державні чиновники високого рангу, які переміщалися імперією для виконання своїх посадових обов'язків. Але ключовою тут була не конкретна посада, а саме бажання держави забезпечити комфортні умови для конкретної мандрівки. Часто імператор сам дозволяв користування «суспільного шляху» для важливих для нього людей, які, втім, не були державними чиновниками. У IV ст. стали частими дозволи від імператорів на користування *cursus publicus* для християнських єпископів, які не відносились до державної служби, принаймні номінально. Євсевій Кесарійський у своїй «Церковній історії» приводить лист імператора Константина Великого до єпископа Христа Сиракузького, в якому останній запрошується на Церковний Собор в Арелаті (Арлі). Єпископу не тільки дозволяється скористатися «державною поштою», але й взяти з собою в дорогу двох духовних осіб на свій вибір і трьох слуг³². Амміан Марцеллін, підводячи підсумки правління Констанція II звинувачує того у зайвій набожності та марновірстві. У цьому контексті історик зазначає: «Цілі ватаги єпископів роз'їжджали туди-сюди, користуючись державною поштою, на так звані синоди, намагаючись налагодити весь культ за своїми рішеннями. Державній пошті він завдав цим страшної шкоди»³³. Амміан в іншому місці свого твору повідомляє про цікавий приклад користування *cursus publicus*. Античний автор розповідає про префекта Флоренція, який слідкував за Юліаном в Галлії, а після проголошення того августом втік до Констанція II. Втім, Юліан проявив порядність і відправив на Схід родину втікача та майно, залишивши їх у недоторканності та дозволивши скористатися державною поштою³⁴.

Якою б не була мотивація держави та імператора щодо дозволу на користування *cursus publicus*, оформлений він мав бути у вигляді спеціального ордеру (*diploma*). Було два види ордерів: *evectio* для швидких поїздок людей і *tractoria* для вантажних

²⁸ Див.: Silverstein A. Postal Systems... P. 37.

²⁹ Jones A.H.M. The Later Roman Empire... P. 834.

³⁰ Kolb A. Transport and communication... P. 100-101.

³¹ Ibid. P. 100.

³² Euseb. H. E. X, 5, 23.

³³ Amm. Marc. XXI, 16, 8.

³⁴ Amm. Marc. XX, 8, 22.

перевезень. В ордері детально перераховувалися шлях для пересування, період мандрівки, а також транспорт і тварини, на які міг претендувати мандрівник³⁵. Обов'язковість ордерів для чиновників будь-якого рангу підкреслюється, наприклад, у законі від 357 р.³⁶ Закон від 362 р. забороняє використовувати більше коней, ніж це передбачене в ордері³⁷. Відповідні чиновники мали право детально перевіряти ордери і видавати мандрівнику лише той транспорт, який був передбачений у них³⁸. Закон від 365 р. забороняє відхилитися від дороги, яка передбачена ордером³⁹. Інший закон з «Кодексу Феодосія» того ж року забороняє не тільки мандрівки без ордеру, але й мандрівки з ордером, строк дії якого сплив⁴⁰. Закон початку V ст. констатує частість випадків, коли мандрівники вимагають собі більше коней і карет, ніж це передбачено ордером. Але це суворо забороняється робити, за такі дії встановлюється штраф в 1 лібру (приблизно 1/3 кг) золота⁴¹.

Контролювати наявність ордерів у мандрівників мали *curiosi* – це ті самі *agentes in rebus*, які просунулись по службі на більш високий щабель. Імператори направляли по 1–2 таких людей у кожен провінцію, і їх завдання якраз полягало в тому, щоб «забезпечувати пильний догляд за тим, щоб ніхто без дозволу ордеру не використовував *cursus publicus* або не вимагав більше, ніж дозволено його ордером»⁴². Паралельно з виконанням офіційного завдання *curiosi* слідкували за ситуацією у провінції та займалися шпіонажем на користь імператора.

На практиці, судячи з усього, зловживання при користуванні *cursus publicus* було достатньо поширеним явищем. Користувалися «суспільним шляхом» люди, які не мали б по ідеї права це робити, або у більших обсягах, ніж це передбачалося законом. Як зазначає А.Х.М. Джонс, приватні особи високого статусу не мали великих проблем з отриманням ордеру через друзів на високих посадах⁴³. Хрестоматійним прикладом у цьому контексті є паломництво на Святу Землю до Єрусалиму Меланії Молодшої, знатної римлянки та християнської Святої 2 пол. IV – поч. V ст. Про курйозний випадок під час поїздки повідомляє Геронтій, агіограф Святої. Меланія здійснювала своє паломництво з почетом. У місті Тріполі (сучасний Ліван), подорожуючим відмовився видавати додаткових коней місцевий *curiosus* Мессала. Як описує ситуацію Геронтій, «багато з нас здійснювали подорож з нею без ордеру, а тут чиновник, який відповідав за коней, виявився дуже суворим»⁴⁴. А.Х.М. Джонс вважає, що у Меланії ордеру не було⁴⁵, К. Келлі вважає, що для неї, як римлянки високого статусу, не було проблеми отримати ордер⁴⁶.

³⁵ Kolb A. Transport and communication... P. 97.

³⁶ CTh, VIII, 5, 8.

³⁷ CTh, VIII, 5, 14.

³⁸ CTh, VIII, 5, 22.

³⁹ CTh, VIII, 5, 25.

⁴⁰ CTh, VIII, 5, 27.

⁴¹ CTh, VIII, 5, 63.

⁴² CTh, VI, 29, 2.

⁴³ Jones A.H.M. The Later Roman Empire... P. 830.

⁴⁴ Ger. V. Mel. 52.

⁴⁵ Jones A.H.M. The Later Roman Empire... P. 831.

⁴⁶ Kelly C. Ruling the Later Roman Empire. Cambridge: The Belknap Press of Harvard University Press, 2004. P. 178.

Але цитата з джерела є достатньо зрозумілою: у Меланії ордер був, але його не було у частини її почету. Для отримання додаткових коней супутники жінки дали Мессалі хабар у 3 соліди. Але наступного дня він наздогнав процесію та повернув гроші. Геронтій сприймає цю подію як диво. Але скоріше чиновнику стало відомо про наближеність Меланії до імператорського двору і він злякався покарання за корупцію. Як бачимо, зловживання у користуванні *cursus publicus* могли покриватися чиновниками на місцях.

Враховуючи ці зловживання, та навіть і без них, «суспільний шлях» був дуже дорогим задоволенням для імперії і природним було бажання держави обмежити кількість людей, які користувалися *cursus publicus*. Один з напрямків такого обмеження – це звуження кола осіб, які могли видавати ордери. Значна кількість статей «Кодексу Феодосія» присвячена цьому питанню. Основне право на видачу *diploma* мав центральний бюрократичний апарат і його очільник, *magister officiorum*. Він мав право видавати ордери як чиновникам високого рангу, так і кур'єрам з числа *agentes in rebus*, які знаходились у його підпорядкуванні. Для інших чиновників було зафіксовано низку обмежень. Закон від 326 р. стосується ситуації, коли чиновник легально отримав ордер для робочих подорожей, а потім продав його сторонній особі. Така практика категорично забороняється, продавцю та покупцю погрожують висиланням на острови, покарання чекає також відповідального за видачу ордеру⁴⁷. Едикт того ж року забороняє видавати дозволи намісникам провінцій⁴⁸. Намісників було дуже багато, і закон явно був пов'язаний з бажанням зменшити кількість ордерів. Постанова від 357 р. забороняє префекту преторія продовжувати строк раніше виданих ордерів. Також йому забороняється видача ордерів *agentes in rebus*, оскільки це є прерогативою *magister officiorum*⁴⁹.

Імператор Юліан у своє коротке правління виявив сильне бажання обмежити витрати на *cursus publicus*. Зокрема, в едикті від 362 р. він проголошує намір взяти видачу ордерів під особистий контроль. За його планами кожен вікарій діоцезу мав отримувати 10-12 ордерів на рік, а кожен намісник провінції – по 2 ордери на рік. І ці дозволи вони могли вже розподіляти між своїми підлеглими. У цих чиновників також залишалася можливість звернутися до імператора за додатковими ордерами у разі необхідності⁵⁰. Втім, через короткий термін правління реалізувати всі плани Юліану не вдалося.

Доволі своєрідний едикт 364 р. звернений до префекта Риму Сіммаха (найвідоміший з Сіммахів, один з «останніх римлян» був його сином). Імператор дозволяє йому видавати ордери у суспільних цілях. Але просить проявити в цьому помірність, щоб законодавець не змушений був пошкодувати про своє рішення⁵¹. Закон 382 р. забороняє суддям видавати поштові ордери – очевидно, така практика мала місце⁵². Едикт того ж року повторює заборону на купівлю-продаж ордерів, але тепер погрожує за цей проступок продавцю та покупцю вищою мірою покарання – смертною карою⁵³. Едикт від

⁴⁷ CTh, VIII, 5, 4.

⁴⁸ CTh, VIII, 5, 5.

⁴⁹ CTh, VIII, 5, 9.

⁵⁰ CTh, VIII, 5, 12.

⁵¹ CTh, VIII, 5, 19.

⁵² CTh, VIII, 5, 40.

⁵³ CTh, VIII, 5, 41.

395 р. згадує практику, коли чиновники у ранзі *illustres* (це найвищий ранг пізньоримських держслужбовців) отримували ордери «радше як прояв почесті, ніж для користі»⁵⁴. Тобто, дозволи давалися для поїздок в особистих, а не державних справах. Але відтоді ця практика засуджується, підкреслюється, що приватні особи не мають користуватися «суспільним шляхом». Закон наступного року звернений до префекта міста на ім'я Флоренцій. Законодавець повідомляє, що знає про те, що посадовець присвоїв собі два ордери на поштових коней. Йому цей проступок пробачається, але більше його просять так не робити⁵⁵. Як бачимо, від часів Сіммаха до кінця IV ст. прав у префектів міст відносно *cursus publicus* стало менше. Едикт того ж року забороняє видавати ордери *magister militum*. Якщо головний військовий начальник проігнорує цю заборону, імператор погрожує йому серйозними проблемами⁵⁶. Схожий за тематикою закон 397 р. до дукса Вірменії. Йому забороняється як видавати ордери, так і використовувати «римську пошту» без дозволу. Якщо ж він у подальшому проігнорує волю правителя, на нього буде накладене грошове стягнення⁵⁷. Зрештою, заключний у титулі закон на цю тему від 400 р. застерігає від видачі ордерів вікаріїв діоцезів⁵⁸.

Які ж послуги могли отримати користувачі *cursus publicus*? У IV ст. від Р.Х. «суспільний шлях» був поділений на дві частини: *cursus velox* для швидких поїздок людей і *cursus clabularis* для перевезення вантажів. Перша служба мала у розпорядженні коней для вершників (*veredi*), коней для поклажі (*parhippi*), легкі двоколісні повозки (*birotae*) та чотириколісні повозки (*raedae*)⁵⁹. Друга служба переважно послуговувалася возами, запряженими волами (*angariae*). У «Кодексі Феодосія» детально регулюється вага, якою можна було навантажувати транспортні засоби. Закон від 357 р. визначає, що на реди можна вантажити не більше 1000 лібр поклажі, на біроти – 200 лібр, а на коней не більше 30 лібр. У чотириколісні повозки запрягали 8 мулів влітку і 10 узимку. Для двоколісної повозки було достатньо 3 мулів⁶⁰. Те, що перевищувало зазначену вагу, мало бути конфісковано на користь фіску за едиктом 364 р.⁶¹ Для вантажних возів максимальна вага визначається у 1500 лібр законом від 368 р.⁶² Едикт того ж року погрожує взяттям під варту чиновнику, який буде перевищувати зазначену вагу для транспортних засобів⁶³. У наказі від 385 р. законодавець регулює навіть вагу сідла та вуздечки – вони не мають перевищувати 60 лібр, а за перевищення мають бути порубані на шматки⁶⁴.

Cursus clabularis призначався для перевезення лише найважливіших для імператора товарів у межах імперії. До таких належали, наприклад, дорогоцінні метали, а також зброя й обладунки для військових. Перевезення золота, срібла та одягу згадується,

⁵⁴ СTh, VIII, 5, 54.

⁵⁵ СTh, VIII, 5, 55.

⁵⁶ СTh, VIII, 5, 56.

⁵⁷ СTh, VIII, 5, 57.

⁵⁸ СTh, VIII, 5, 61.

⁵⁹ Jones A.H.M. The Later Roman Empire... P. 830.

⁶⁰ СTh, VIII, 5, 8.

⁶¹ СTh, VIII, 5, 17.

⁶² СTh, VIII, 5, 28.

⁶³ СTh, VIII, 5, 30.

⁶⁴ СTh, VIII, 5, 47.

зокрема, в едикті від 374 р.⁶⁵ Майже повністю перевезенню імператорських коштовностей присвячений едикт від 386 р. Він постановляє, що для перевезення імператорського золота та срібла слід використовувати чотирьохколісні повозки реди. В одну можна завантажити 500 лібр золота, або 1000 лібр срібла. Цінний вантаж мають супроводжувати двоє військових і троє рабів. У той же час не можна використовувати реди для перевезення одягу – для цього слід використовувати волові вози ангарії⁶⁶. Законодавець звертає свою увагу також на супровід багажу. Його мають здійснювати чітко визначені люди, не більше двох-трьох для кожного возу⁶⁷.

Крім перерахованого вище «суспільним шляхом» могли транспортуватися й інші речі, важливі для імператора. Євсевій Кесарійський у «Житті Константина» провидить лист правителя до себе з проханням переписати за допомогою писців 50 томів найголовніших християнських текстів і доставити їх до імператора. Для цього можна скористатися *cursus publicus*: «Для перевезення написаних томів цей лист наш дає тобі право взяти дві громадські підводи, на яких добре написані сувої легко буде тобі доставити до мене»⁶⁸. Амміан Марцеллін приводить історію, яка трапилася з імператором Юліаном у 360 р. Коли солдати його галльських легіонів дізналися про наказ Констанція II перекинути їх на Схід, в армії почався неспокій. Щоб якось заспокоїти військових, цезар дав наказ, щоб «солдати вирушали на Схід із сім'ями, для чого і дозволив скористатися вантажними перевезеннями державної пошти»⁶⁹. Позиція Констанція II з цього проводу була більш суворою: для переміщення кожного легіону виділялося лише два волових вози, та й ті тільки для перевезення хворих воїнів⁷⁰.

Персонал *cursus publicus* був достатньо чисельним. Очолював станцію вибраний посадовець, який називався *maniceps*, це було своєрідною суспільною літургією. Посада не давала відчутних дивідендів і бажаючих її зайняти добровільно було небагато. Відповідно, регламентувати призначення *manicipes* змушена була держава. Едикт від 365 р. виразив бажання покласти цей тягар на колишніх чиновників, які вийшли у відставку. Такий наглядач мав бути на кожному з *mansiones*, а невиконання обов'язків мало сприйматися державою як «злочин та ганьба». Чіткий строк виконання повноважень *manicipes* закон ще не визначає, покладаючи визначення терміну на префекта преторія. Закон називає основні функції доглядачів: вони мали перевіряти ордери мандрівників і забезпечувати кормом тварин на станціях⁷¹. Але, вочевидь, знайти достатню кількість чиновників у відставці державі не вдалося. Закон, виданий через місяць після попереднього, говорить, що якщо колишніх чиновників недостатньо, на позицію *manicipes* можна призначати куріалів – членів провінційних курій⁷². Можна собі уявити, з яким «ентузіазмом» стан куріалів, який і так розорювався, сприйняв нові обов'язки. Тому едикт від 377 р. повертається до цього питання і постановляє, що *manicipes* все-таки мають призначатися

⁶⁵ CTh, VIII, 5, 33.

⁶⁶ CTh, VIII, 5, 48.

⁶⁷ CTh, VIII, 5, 18; CTh, VIII, 5, 20.

⁶⁸ Euseb. V. Const. IV, 36.

⁶⁹ Amm. Marc. XX, 4, 11.

⁷⁰ CTh, VIII, 5, 11.

⁷¹ CTh, VIII, 5, 23.

⁷² CTh, VIII, 5, 26.

не з куріалів, а з чиновників у відставці, в яких є достатньо фінансових ресурсів⁷³. Це рішення повторюється у законі від 385 р.⁷⁴ Але у цій «підклимній боротьбі» за можливість не займати непривабливу посаду перемогли колишні чиновники. Едикт від 390 р., останній з цього приводу, постановляє, що наглядати за поштовими станціями мають куріали, вибрані куріями⁷⁵.

Паралельно з визначенням ключового питання щодо *mancipes* законодавець також врегулював строк служби наглядачів. Едикт від 381 р. встановлює час перебування на цій посаді у 5 років. Наглядачі мали постійно перебувати на станціях, за відсутність більше, ніж у 30 днів їм загрожувала смертна кара⁷⁶. Втім, маємо зазначити, що закон дійшов до нас у пошкодженому, неповному вигляді, тому вищезазначене скоріше є його інтерпретацією, ніж точним викладом. Такий суворий «батіг» держава супроводила «пряником»: на весь час виконання обов'язків вони звільнялися від сплати податків⁷⁷.

Звичайно, *manceps* був не єдиною людиною на станції. Едикт від 370 р. серед персоналу перераховує погоничів мулів, столярів і ветеринарів. Закон забороняє подорожнім давати їм гроші, оскільки вони і так отримують їжу та одяг від держави⁷⁸. У «Кодексі Феодосія» декілька разів згадуються конюхи. Закон від 382 р. забороняє їх грабувати погрожуючи покаранням порушнику, якого б рангу їх він не був⁷⁹. Забороняє утискувати конюхів, зокрема, відбирати у них плащі і закон від 390 р.⁸⁰ Ці люди, які буквально «працювали за їжу», були, скоріш за все, державними рабами⁸¹. Їм заборонялося залишати поштові станції, а вільним громадянам заборонялося їх укривати – за порушення вони мали сплатити штраф у 10 лібр срібла. Щоб закон не можна було обійти обхідними шляхами, персонал станцій заборонялося замінити іншими рабами під приводом старості чи інвалідності⁸².

Але людьми, які опікувалися тваринами, навряд чи обмежувався персонал *mansiones*. Якщо подорожні зупинялися там на сон, то логічно припустити, що їх там і кормили – хтось мав виконувати цю роботу. Дослідниця К. Дофін переконує, що на поштових станціях працювали також шинкарки. Вони наливали мандрівникам вино, танцювали перед ними та могли підійматися з ними на другий поверх у кімнати⁸³. Такі послуги точно не передбачалися ордером і сплачувалися окремо, але їх наявність виглядає цілком ймовірною. А ось інших важливих людей для мандрівок тих часів у штаті *cursus publicus* дійсно не було. Мова йде про кучерів. Чиновники мали або самостійно управляти транспортними засобами, або мати відповідних спеціалістів у своєму штаті⁸⁴.

⁷³ СTh, VIII, 5, 34.

⁷⁴ СTh, VIII, 5, 46.

⁷⁵ СTh, VIII, 5, 51.

⁷⁶ СTh, VIII, 5, 36.

⁷⁷ СTh, VIII, 5, 42.

⁷⁸ СTh, VIII, 5, 31.

⁷⁹ СTh, VIII, 5, 37.

⁸⁰ СTh, VIII, 5, 50.

⁸¹ Див.: Jones A.H.M. The Later Roman Empire... P. 833.

⁸² СTh, VIII, 5, 58.

⁸³ Dauphin C. Brothels, Baths and Babes Prostitution in the Byzantine Holy Land // Classics Ireland. 1996. Vol. 3. P. 51.

⁸⁴ Див.: Kolb A. Transport and communication... P. 101.

Малюючи ідеалістичну картину поштових станцій минулого Прокопій Кесарійський зазначає, що на кожній з них було до 40 коней, причому відмінної якості⁸⁵. У «Кодексі Феодосія» відсутня інформація про точну кількість коней на станції. Проте є едикт від 378 р., який постановляє, що за день з кожної поштової станції може бути відправлено не більше 5 коней. Якщо це число буде перевищене, то наглядач за станцією має бути покараний. Винятки можна було робити лише для носіїв імператорських листів з відповідним ордером⁸⁶. Оскільки тварини на станціях були цінним ресурсом, то їх захищали від жорстокого поводження. Закон від 316 р. забороняє заганяти тварин з самого початку мандрівки. Для цього забороняється використовувати низку засобів, щоб підганяти тварин, а інші засоби – дозволяються⁸⁷. Тварин, яких викрали зі станцій, потрібно повертати. Якщо це не вдається зробити силами погоничів і наглядачів, то втручається держава та проводить розслідування⁸⁸.

Весь тягар по утриманню інфраструктури *cursus publicus* був покладений державою на місцеве провінційне населення: воно мало забезпечувати поштові станції тваринами та всім необхідним⁸⁹. Прокопій Кесарійський у своєму ідеалізованому уявленні про минуле стверджує, що від цього місцеві селяни мали відчутний зиск: «Бо віддаючи щороку до скарбниці те, що в них залишилося від минулого врожаю на прогодування коней і конюхів, вони мали великий дохід»⁹⁰. Втім очевидець «суспільного шляху» IV ст. Лібаній малює зовсім іншу картину. Він навпаки «згущає фарби», намагаючись захистити населення рідної Антіохії від надмірного оподаткування: «Для такого заїжджого двору потрібні, гадаю, і застелені ліжка, і столи, і кубки на них, і кухарі та прислуга, щоб зняти сандалії, обмити, привести публічних жінок, якщо буде потрібно, лікарів... Цей заїжджий двір заснований, господарю, на зубожіння продавцям, і з доходу, що приносить крамничка, більшість йде туди»⁹¹.

Поклавши ці обов'язки на місцевих мешканців, держава все-таки намагалася їх певним чином захистити. Перший закон у титулі про *cursus publicus* дозволяє чиновникам під час подорожей використовувати тільки биків «суспільного шляху», а не забирати їх у місцевих селян. Якщо на станції бики відсутні на той момент, то слід чекати їх повернення⁹². В едикті від 364 р. розбирається ситуація, коли у постачальників возів і коліс до них вимагають гроші за, нібито, неякісний товар. Подібна практика «пограбування та шахрайства», як вона названа у законі, забороняється⁹³. Важливий рескрипт від 377 р. постановляє, що на станціях за рік мала оновлюватися чверть наявних там тварин, і більшого не можна було вимагати від провінціалів⁹⁴. Закон від 400 р. констатує, що корм для тварин за станціях часто купується *manripes* за дуже високими та

⁸⁵ Procop. Hist. Arc. XXX, 4-5.

⁸⁶ CTh, VIII, 5, 35.

⁸⁷ CTh, VIII, 5, 2.

⁸⁸ CTh, VIII, 5, 53.

⁸⁹ Kolb A. Transport and communication... P. 98.

⁹⁰ Procop. Hist. Arc. XXX, 6.

⁹¹ Lib. Or. XLVI, 19.

⁹² CTh, VIII, 5, 1.

⁹³ CTh, VIII, 5, 21.

⁹⁴ CTh, VIII, 5, 34.

несправедливими цінами (можливо, тут є натяк на корупційну складову у цій діяльності). Префекту преторія доручається слідкувати, щоб корму для тварин вистачало і в той же час його купівля не була надто важким тягарем для провінціалів⁹⁵. Продовжує тему порушень у цій сфері і закон від 403 р. Імператор дізнався, що провінціалів змушують віддавати як фураж, так і гроші на утримання коней на станціях. Правитель просить намісників провінцій розібратися у ситуації і не переобтяжувати населення зайвими податками⁹⁶.

Загалом, бачимо, що *cursus publicus* став типовим витвором бюрократії Пізньої Античності. В його основі лежала гарна ідея. Але через корупцію та надмірності у функціонуванні, замість того, щоб вирішувати проблему, «суспільний шлях» сам став перетворюватися на проблему. Принаймні, він ліг важким податковим тягарем на плечі провінціалів і вимагав детального регламентування з боку держави. А.Х.М. Джонс назвав *cursus publicus* «дуже дорогою розкішшю»⁹⁷. Конкретизуючи цю ідею, А. Сільверштейн зазначив, що покриваючи близько 75 тис. км. шляхів своєю інфраструктурою, «суспільний шлях» за задіяними у ньому ресурсами та людьми поступався тільки армії⁹⁸. Шалені трати на «пошту» турбували вже імператорів IV ст. і вони намагалися якось їх обмежити. У своєму едикті від 363 р. імператор Юліан наказує припинити роботу *cursus velox* у провінції на острові Сардинія⁹⁹. Правитель констатує, що поїздки на конях у службових цілях не дуже затребувані на острові, у той же час утримання цієї служби розорює провінціалів. Надалі такі мандрівки має організовувати намісник провінції за рахунок своїх ресурсів. У той же час транспортні перевезення залишаються в силі, і їм нічого не загрожує. Далі дії правителів по обмеженню витрат на «шлях» продовжувалися. Зокрема, про подібну практику Юстиніана у характерній для «Таємної історії» манері розповідає Прокопій Кесарійський¹⁰⁰. Втім, у певному усіченому вигляді ця система продовжила існування і за класичної візантійської доби.

Отже, започаткування *cursus publicus* відбулося за імператора Августа, але повноцінне формування цієї служби завершилося у IV ст. від Р.Х. Функціонування «суспільного шляху» в той період детально описується у «Кодексі Феодосія». Також він згадується у працях сучасників, таких як Євсевій Кесарійський, Амміан Марцеллін і Лібаній. На відміну від сучасної пошти завданням *cursus* було не саме перевезення товарів, а створення умов для переміщення товарів, людей та інформації. *Cursus publicus* представляв собою систему поштових станцій: великих (*mansiones*) і менших (*mutationes*), на яких подорожні могли відпочити та змінити транспорт. Станції знаходились одна від одної на відстані приблизно 7 миль, або двох годин шляху.

Користуватися станціями мали переважне право дві категорії осіб: імператорські посланці-листоноші та чиновники високого рангу при виконанні своїх службових обов'язків. На підтвердження цього права мандрівники мали під час подорожей

⁹⁵ CTh, VIII, 5, 60.

⁹⁶ CTh, VIII, 5, 64.

⁹⁷ Jones A.H.M. The Later Roman Empire... P. 284.

⁹⁸ Silverstein A. Postal Systems... P. 38-39.

⁹⁹ CTh, VIII, 5, 16.

¹⁰⁰ Procop. Hist. Arc. XXX, 8-11.

демонструвати наявність поштових ордерів спеціальним чиновникам у провінціях, які називалися *curiosi*. Ордер у деталях вказував на період поїздки, шлях пересування, а також на транспорт і тварини, на які міг претендувати мандрівник. Насправді, коло користувачів *cursus publicus* було значно ширшим через корупцію як «зверху» – при видачі ордерів, так і «знизу» – при їх перевірці під час подорожі. Це провокувало величезне зростання витрат на «суспільний шлях». Намагаючись їх зменшити, держава постійно звужувала коло осіб, які могли видавати ордери. У різний час видавати ордери було заборонено, зокрема, суддям, намісникам провінцій, вікаріям діоцезів, префектам міст, а також військовим чинам: дуксам та *magistri militum*.

На станціях були тварини та повозки як для швидкого перевезення людей (*cursus velox*), так і для вантажних перевезень (*cursus clabularis*). На станції перебував наглядач за нею (*manceps*) та державні раби, які виконували різноманітні функції. Посада наглядача станції була непривабливою: вона виконувалася протягом 5 років, не давала відчутних переваг. Зрештою, виконувати цю повинність змусили куріалів, незважаючи на активне незадоволення з їхнього боку. Обов'язок по забезпеченню *cursus publicus* всім необхідним був покладений державою на провінційне населення. Прокопій Кесарійський вважав, що селянам було вигідно продавати залишки врожаю на станції. Втім, сучасник досліджуваного періоду Лібаній вказував, що забезпечення станцій приводило до розорення населення. Держава вже в IV ст. намагалася обмежити витрати на «римську пошту». Так, імператор Юліан припинив роботу *cursus velox* на острові Сардинія. Надалі подібна політика продовжиться. Втім, у дещо видозміненому вигляді «суспільний шлях» продовжить свою роботу і за класичної візантійської доби.

Dmytro Pukhovets

**Functioning of the *cursus publicus*
in the 4th – at the beginning of the 5th century AD
according to the *Codex Theodosianus***

Abstract: The article is devoted to the phenomenon of *cursus publicus* in the Roman Empire in the 4th – at the beginning of the 5th century AD. The functioning of the “public way” in that period is described in detail in the *Codex Theodosianus*. It is also mentioned in the writings of contemporaries such as Eusebius of Caesarea, Ammianus Marcellinus and Libanius. Unlike modern mail, the task of the *cursus* was not to transport goods, but to create conditions for the movement of goods, people and information. *Cursus publicus* was a system of postal stations: large (*mansiones*) and smaller (*mutationes*), where travelers could rest and change transport. The stations were about 7 miles or two hours away from each other.

Two categories of people had the predominant right to use the stations: imperial envoys-postmen and high-ranking officials in the performance of their official duties. To confirm this right, travelers had to show the postal warrant to special officials in the provinces, who were called *curiosi*. The warrant specified in details the period of the trip, the route of travel, as well as the transport and animals that the traveler could claim. In fact, the

number of users of the *cursus publicus* was much wider due to corruption both during issuing warrants and checking them during travel. This provoked a huge increase in expenses for the “public way”. Trying to reduce them, the state constantly narrowed the circle of persons who could issue warrants. At various times, it was forbidden to issue warrants, in particular, to judges, governors of provinces, vicars of dioceses, prefects of cities, as well as military ranks: *duces* and *magistri militum*.

At the stations there were animals and wagons both for fast transportation of people (*cursus velox*) and for cargo transportation (*cursus clabularis*). The station was staffed by an overseer (*manceps*) and state slaves who performed various functions. The position of station supervisor was unattractive: it was held for 5 years and did not give tangible preferences. In the end, the curials were forced to perform this duty, despite their active displeasure. The duty to provide the *cursus publicus* with everything necessary was assigned by the state to the provincial population. The state from the IV century tried to limit expenses on “Roman mail”. Thus, the emperor Julian stopped the work of *cursus velox* on the island of Sardinia. In the future, such a policy will continue. However, in a slightly modified form, the “public way” will continue its work during the classical Byzantine era.

Keywords: Late Antiquity, *cursus publicus*, *Codex Theodosianus*, Ammianus Marcellinus, Libanius