

Maciej Wojcieszak

(Uniwersytet Gdański)

<https://orcid.org/0000-0002-8150-9751>

Kilka uwag o znaczeniu transportu wodnego w prowincjach zachodnich Cesarstwa Rzymskiego schyłku antyku w świetle relacji łacińskich pisarzy chrześcijańskich (IV–V w.)¹

<https://doi.org/10.26881/sds.2025.28.11>

Keywords: water transport in the Roman Empire, latin christian writers, late antiquity, Western Roman Empire

Wprowadzenie

Niniejszy artykuł poświęcę analizie znaczenia transportu wodnego w prowincjach zachodnich Cesarstwa Rzymskiego okresu schyłku antyku (IV–V w.) w świetle opinii łacińskich pisarzy chrześcijańskich². Morski i rzeczny transport wodny oraz wszelkie związane z nim zagadnienia w interesującej nas epoce późnego antyku stanowiły i stanowią przedmiot badań, w których są wykorzystywane źródła archeologiczne, epigraficzne, numizmatyczne czy

¹ W przypisach zastosowano następujące skróty: CCSL – Corpus Christianorum Series Latina; Cod. Th. – Codex Theodosianus; CPL – Clavis Patrum Latinorum; CSEL – Corpus Scriptorum Ecclesiasticorum Latinorum; MGH AA – Monumenta Germaniae Historica. Auctores Antiquissimi; MGH SRM – Monumenta Germaniae Historica. Scriptores Rerum Merovingicarum; PL – Patrologia Latina; SCh – Sources Chrétiennes.

² Artykuł stanowi rozszerzoną i zmienioną wersję referatu pt. „Kilka uwag o znaczeniu transportu wodnego dla społeczeństwa zachodniorzymskiego epoki późnego antyku w świetle łacińskiej literatury patrystycznej” wygłoszonego 26.09.2024 r. podczas konferencji naukowej „Imagineering. Lokomocja w perspektywie antropologicznej”, która odbyła się w Gdańsku w dniach 26–27.09.2024 r.

pisane³. Mając nadzieję na wypełnienie pewnej luki w istniejących badaniach, skupię się na kwestiach dostrzeganych przez zachodnich Ojców Kościoła. Specyfika wykorzystanych źródeł sprawia, że główne zagadnienia przedstawię z perspektywy ówczesnego społeczeństwa, którego integralną część stanowili przedstawiciele Kościoła (zwłaszcza chrześcijańscy erudyci, którzy pozostawili po sobie olbrzymią kolekcję pism). Warto też pamiętać, że schyłek antyku to czas niepewności, okres migracji barbarzyńskich, wojen

³ Por. Ch.G. Starr, *The Roman Imperial Navy: 31 B.C.–A.D. 324*, Cambridge 1960, s. 167–208; G.A. Rost, *Vom Seewesen und Seehandel in der Antike*, Amsterdam 1968, s. 80–102; O. Höckmann, *Late Roman River Craft from Mainz, Germany* [w:] *Local Boats. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Porto*, ed. O.L. Filgueiras, Oxford 1985, s. 23–34; A.R. Lewis, T.J. Runyan, *European Naval and Maritime History 300–1500*, Bloomington 1985, s. 1–15; F. Meijer, *A History of Seafaring in the Classical World*, London–Sydney 1986, s. 211–236; M. Reddé, *Mare nostrum – Les infrastructures, le dispositif et l’histoire de la marine militaire sous l’empire Romain*, Paris 1986; G.W. Houston, *Ports in Perspective: Some Comparative Materials on Roman Merchant Ships and Ports*, „American Journal of Archaeology” 1988, vol. 92, no. 4, s. 553–564; Ch.G. Starr, *The Influence of Sea Power on Ancient History*, New York–Oxford 1989, s. 67–84; L. Casson, *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Princeton 1991, s. 198–218; J. Jundziłł, *Rzymianie a morze*, Bydgoszcz 1991; A.J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and Roman Provinces*, Oxford 1992; J. Jundziłł, *Kryzys czy ewolucja rzymskiej aktywności na morzach w okresie późnego cesarstwa rzymskiego (provincje zachodnie a wschodnie)*, „Antiquitas” 1995, t. 21, s. 159–169; B. Rankov, *Fleets of the Early Roman Empire, 31 BC to AD 324* [w:] *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*, ed. J.S. Morrison, London 1995, s. 78–85; H.D.L. Viereck, *Die römische Flotte. Classis Romana*, Hamburg 1996; F. Reiter, *Vorschläge zu Lesung und Deutung einiger Transportbescheinigungen*, „Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik” 2001, Bd. 134, s. 191–207; J.G. Glenn, *The Development and Utilization of Ship Technology in the Roman World in Late Antiquity: Third to Seventh Century AD*, 2002 (praca doktorska złożona w Texas Agricultural and Mechanical University, promotorzy F. Hocker, C. Pulak); P. MacGeorge, *Appendix: Naval Power in the Fifth Century* [w:] *eadem, Late Roman Warlords*, Oxford 2002, s. 306–311; S. Kingsley, *Barbarian Seas. Late Rome to Islam*, London 2004; M. McCormick, *Narodziny Europy: korzenie gospodarki europejskiej 300–900*, Warszawa 2007, s. 92–121; A.J. Parker, *Artifact Distributions and Wreck Locations. The Archaeology of Roman Commerce* [w:] *The Maritime World of Ancient Rome*, ed. R.L. Hohlfelder, Ann Arbor 2008, s. 177–196; M. Pitassi, *The Roman Navy, Ships, Men & Warfare 350 BC–AD 475*, Barnsley 2012; D.B. Saddington, *Classes. The Evolution of the Roman Imperial Fleets* [w:] *A Companion to the Roman Army*, ed. P. Erdkamp, Oxford 2014, s. 201–217; K. Wiśniewski, *Zegluga handlowa w późnym antyku. Kilka uwag na podstawie E dictum Diocletiani de Pretiis Rerum Renalium*, „Studia Periegetica” 2010, t. 4, s. 35–42; A.S. Sanz, *Imperium Maris. Historia de la Armada Romana Imperial y Republicana*, Madrid 2020 (rozdz. *La Armada en los s. IV–V dC*).

i postępującego rozpadu państwowości rzymskiej na Zachodzie, co często wpływało na kształt analizowanych relacji.

Obraz transportu wodnego interesującej nas epoki jest w literaturze dość bogaty, lecz w poniższym artykule skupię się na źródłach patrystycznych. Na ich podstawie wyróżniłem dwa podstawowe znaczenia transportu wodnego dostrzegane przez chrześcijańskich autorów: społeczne i ekonomiczne. Oba te aspekty omówię z nadzieją na zainicjowanie dyskusji wokół poruszanych kwestii. Ponadto postaram się odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu autorzy patrystyczni interesowali się przedstawianiem obrazu transportu wodnego i jakie mogły być przyczyny tego zainteresowania (lub jego braku), a także jaką rolę ten temat odgrywał w analizowanych tekstach.

Zanim przejdę do właściwej analizy, przedstawię kilka uwag o charakterze ogólnym. Podstawowe zasady dotyczące żeglugi (przede wszystkim *mare clausum*) pozostawały w epoce późnego antyku niezmiennie. Profesjonalnym transportem morskim zajmowały się korporacje *navicularii*⁴, o których dane źródłowe dla prowincji zachodnich przestają pojawiać się pomiędzy IV a VI w.⁵ W okresie późnego antyku, jak poświadcza Augustyn z Hippony, korporacje te – oprócz realizowania usług publicznych – zajmowały się za odpowiednimi opłatami przewozem towarów i osób⁶. Ze względu na warunki pogodowe można było żeglować od marca/kwietnia do października⁷. Rzeki i kanały nie były objęte szczegółowymi przepisami regulującymi czas ich użytkowania. Świecki autor, chrześcijański arystokrata Wegecjusz (IV/V w.), przestrzegał jednak żeglarzy, żeby na morze wyruszali najlepiej pomiędzy początkiem marca a początkiem października⁸.

⁴ *Cod. Th.* XIII, 5, 31, https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Codex_Theod.htm [dostęp: 30.11.2024]. Na ten temat zob. L. De Salvo, *Economia privata e pubblici servizi nell'Imperio Romano: i corpora naviculariorum*, Messina 1992, s. 225–259; M. McCormick, *Narodziny Europy...*, s. 96–98; Sz. Olszaniec, *Prefektura praetorio Italii, Illyrikum i Afryki (312–425 n.e.)*, Toruń 2014, s. 174 *et seq.*

⁵ M. McCormick, *Narodziny Europy...*, s. 111.

⁶ Augustinus, *Enarrationes in Psalmos* 106, 12, PL 37.

⁷ Por. *Cod. Th.* XIII, 9, 3, https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Codex_Theod.htm [dostęp: 30.11.2024].

⁸ Flavius Vegetius Renatus, *Epitoma rei militaris* IV, 39, <http://www.thelatinlibrary.com/vegetius.html> [dostęp: 20.09.2024]. Warto zauważyć, że stanowiło to pewną cezurę w życiu codziennym mieszkańców nadmorskich miejscowości. Wegecjusz przytaczał przykłady miast, które 5 marca urządzały z okazji otwarcia sezonu żeglugowego różnego rodzaju zawody sportowe lub widowiska.

To samo powtarzał Paulin z Noli w I poł. V w.⁹ Jednym z największych problemów transportu wodnego – obok warunków naturalnych i pogodowych – był nasilający się w IV i V stuleciu powrót piractwa, związany z narastającymi problemami wewnętrznymi i zagrożeniami zewnętrznymi w zachodnich prowincjach Cesarstwa Rzymskiego¹⁰.

Znaczenie społeczne

Znaczenie transportu wodnego w życiu społeczeństwa prowincji zachodnich było istotnym i dostrzeganym przez omawianych przeze mnie autorów zagadnieniem. Przy tej okazji omówię również zalety i wady transportu wodnego, o których wspominali pisarze w swoich relacjach. Warto zaznaczyć, że owe „plusy i minusy” podróży szlakami wodnymi można odnieść nie tylko do aspektów społecznych, ale również ekonomicznych.

Chrześcijańscy autorzy podkreślali zalety transportu wodnego, wskazując, że jest to najszybsza forma transportu na długich dystansach, szczególnie w kontekście pielgrzymek do Ziemi Świętej¹¹. Na szybkość podróży morskich oraz związaną z tym wygodę (zależną od możliwości finansowych podróżnego) zwracał uwagę Hieronim ze Strydonu¹². W podobny sposób wypowiadał się Augustyn z Hippony, dodając, że podróż statkiem towarowym była ponadto stosunkowo tania¹³. Dodatkowo wszyscy omawiani autorzy wykorzystywali szlaki morskie do szybkiego przekazu informacji, często powierzając listy oraz inne przesyłki osobom udającym się w danym kierunku. Było to wówczas powszechną formą

⁹ Paulinus Nolanus, *Ep.* 49, 1, CSEL 29.

¹⁰ Por. Ch.G. Starr, *The Roman Imperial Navy...*, s. 192–197; M. McCormick, *Narodziny Europy...*, s. 83.

¹¹ Hieronymus, *Ep.* 3, 2, PL 22.

¹² *Ibidem*. O tym, że drogi morskie były szybsze i pewniejsze od dróg lądowych (z powodów trudności terenowych i najazdów barbarzyńskich), wspominał również w poemacie napisanym w 417 r. Rutilius Claudius Namatianus, który co prawda był poganinem, jednak jego uwagi są pewnym uzupełnieniem omawianych źródeł, por. Rutilius Claudius Namatianus, *De reditu suo* I, 36–39, https://penelope.uchicago.edu/Thayer/L/Roman/Texts/Rutilius_Namatianus/text*.html [dostęp: 15.03.2025].

¹³ I. Milewski, [...] *obtulit nauclero Evangelium pro subvectione sua. Kilka uwag na temat cen Biblii u schyłku starożytności*, „Christianitas Antiqua” 2016, vol. 8, s. 92.

komunikacji z całą pewnością uznawaną przez jej użytkowników za bardzo praktyczną.

Mimo niewątpliwych zalet podróże transportem wodnym miały też wady. Według naszych autorów jedną z największych stanowiło niebezpieczeństwo ze strony piratów, co potwierdził w swoich badaniach Chester G. Starr, który zauważył, że w IV i V w. piractwo szerzyło się na zbiornikach wodnych „kontrolowanych” przez Imperium Romanum¹⁴. O bandytach czyhających na podróżnych na szlakach morskich donosił już w początkach IV w. chrześcijański apologeta Laktancjusz¹⁵. Ambroży z Mediolanu w II poł. IV w. pisał, że niektóre szlaki rzeczne były niebezpieczne nie tylko z powodu silnego nurtu, ale również ze względu na piratów czyhających na przewożone towary i podróżnych¹⁶. Jak czytamy w relacji przypisywanej św. Patrykowi (V w.), sporą trudnością dla rozwoju handlu i stosunków gospodarczych Brytanii było piractwo uprawiane na przybrzeżnych wodach¹⁷. Piractwo w V stuleciu stanowiło również poważny problem północnych wód przybrzeżnych Galii i Hiszpanii¹⁸. Niestety, żaden z tych autorów nie wspominał, jak bardzo rozbójnictwo morskie stanowiło zagrożenie dla codziennego życia mieszkańców Cesarstwa Rzymskiego. Liczba bandytów działających na lądzie i morzu oraz zagrożenie, jakie stanowili, pozostają trudne do oszacowania ze względu na niewielką liczbę źródeł – niezależnie od badanego okresu historii rzymskiej¹⁹.

Rozwój piractwa może też świadczyć o ubożeniu terenów, których mieszkańcy trudnili się tym procederem. Trudno to jednak ocenić, zwłaszcza, że w IV i V w. liczne migracje i najazdy barbarzyńskie na zachodnie tereny Cesarstwa powodowały

¹⁴ Ch.G. Starr, *The Roman Imperial Navy...*, s. 192–196. Autor jako powody powrotu piractwa na wody Cesarstwa w IV i V w. podawał negatywne efekty „kryzysu III w.” oraz osłabienie polityczne i militarne Rzymu, związane z migracjami barbarzyńskimi oraz innymi słabościami państwa na Zachodzie i Wschodzie. Rzymianie nie byli w stanie zapewnić spokoju żeglugi na morzach i szlakach wodnych.

¹⁵ Lactantius, *Divinarum Institutionum* V, 9, 15, PL 6.

¹⁶ Ambrosius, *Ep.* 29, 6, CSEL 82/1.

¹⁷ Patricius, *Confessio* 1, Sch 249.

¹⁸ J. Arce, *Barbaros y romanos en Hispania (400–507 A.D.)*, Madrid 2013, s. 154–158. O problemach w podróży szlakami morskimi i lądowymi wspominał również dla II poł. V w. Sydoniusz Apolinary, por. Sidonius Apollinaris, *Ep.* III, 4, 1, PL 58.

¹⁹ A. Goldsworthy, *Pax Romana. Wojna, pokój i podboje w świecie rzymskim*, Poznań 2020, s. 314–315.

często zatarcie granicy pomiędzy odróżnieniem (szczególnie pośród zwykłych ludzi) bandyty lub pirata od obcego żołnierza.

Jeszcze innymi, często opisywanymi przez analizowanych autorów niebezpieczeństwami dotyczącymi transportu wodnego, były te wynikające z ukształtowania terenu (wiry, skały) lub z warunków pogodowych (sztormy, ulewne deszcze, mgły)²⁰. Salwian z Marsylii, dostrzegając niebezpieczeństwa morskich podróży, posługiwał się metaforami fal oraz zagrożenia stania się rozbitkiem²¹. W innym miejscu wspominał o dużej odpowiedzialności sterników, jednocześnie podkreślając, że korzystanie z transportu wodnego było, jego zdaniem, bardzo ryzykowne²². Według Augustyna z Hippony podróże morskie z wyżej podanych powodów ogół społeczeństwa uznawał za niebezpieczne²³. Jeśli jednak ktoś chciał dobrze zarobić albo udać się do odleglejszych rejonów Cesarstwa Rzymskiego, były niezbędne²⁴. Augustyn informował, że czasami na wybrzeżach rzymskiej Afryki, po przejściu sztormów i burz, znajdowano wyrzucone na brzeg ciała²⁵. Paulin z Noli również ostrzegał przed sztormami²⁶. Jednym ze sposobów radzenia sobie z krytyczną sytuacją na morzu było odciążanie statku i wyrzucanie za burtę ładunku oraz bagażu pasażerów. Musieli tak zrobić między innymi wysłannicy Bonifacjusza, przyjaciela Augustyna, którzy płynęli z Italii do Afryki²⁷. Wiadomo, że przed podróżą morską wiele osób przeżywało ogromny stres związany z groźbą śmierci na morzu, czego dowodem była

²⁰ Podobnie jak autorzy chrześcijańscy pogański poeta Rutilius Claudius Namatianus również wspominał o wielu niebezpieczeństwach żeglugi morskiej, popierając to własnymi doświadczeniami, por. Rutilius Claudius Namatianus, *De reditu suo* I, 42, https://penelope.uchicago.edu/Thayer/L/Roman/Texts/Rutilius_Namatianus/text*.html [dostęp: 15.03.2025]; *ibidem* I, 185–250, https://penelope.uchicago.edu/Thayer/L/Roman/Texts/Rutilius_Namatianus/text*.html [dostęp: 15.03.2025].

²¹ Salvianus, *De gubernatione Dei* III, 19, Sch 220.

²² *Ibidem* I, 3, Sch 220.

²³ Augustinus, *Enarrationes in Psalmos* 103 (4), 4, PL 37. Podobne stwierdzenie zawiera się również w jednym z jego listów, por. *idem*, *Ep.* 21, 5, CSEL 34/1. Jednocześnie należy pamiętać, że sam Augustyn nie przepadał za podróżamiorskimi, co mogło wpływać na wyolbrzymienia w jego relacjach, niemniej wyprawa statkiem i tak budziła wówczas wśród ludzi respekt. O niebezpieczeństwach morza Augustyn wspominał również w *Wyznaniach*, por. *idem*, *Confessiones* V, 8, CSEL 33; *ibidem* VI, 1, CSEL 33.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ Augustinus, *Sermo* 344, 7, PL 38.

²⁶ Por. Paulinus Nolanus, *Ep.* 16, 2, CSEL 29; *idem*, *Ep.* 49, 1–3, CSEL 29.

²⁷ Augustinus, *Ep.* 17*, 1–2, Coll. Divjak.

ogromna radość, gdy statek bezpiecznie wpływał do portu²⁸. Ciekawym przejawem niechęci do morskich podróży jest przypadek jednego z zaufanych doręczycieli listu Hieronima do Augustyna. Tak bardzo obawiał się podróży morskiej, że z niej zrezygnował, przez co list dotarł z poważnym opóźnieniem²⁹. Hieronim ze Strydonu także pokazał, że niebezpieczeństwo związane z morskimi podróżami było głęboko zakorzenione w ludzkiej świadomości. Stosował liczne metafory (wiry, skały, wiatry) do ukazania życiowych tragedii, przeciwstawiając je bezpiecznemu zaciszu portowemu³⁰.

Dodatkowo spektakularne katastrofy morskie mogły być wykorzystane w działalności dydaktyczno-moralizatorskiej, którą zajmowali się nasi autorzy. Dlatego też czasami w obrazowy sposób wyolbrzymiali niebezpieczeństwa czyhające na podróżujących korzystających z transportu wodnego.

Ponadto czynności powiązane z transportem wodnym pełniły także funkcję rozrywkową, służyły do zdobycia pożywienia oraz stanowiły źródło zarobku dla przedstawicieli różnych warstw społecznych. Jednak w tym zakresie nie zachowało się wiele przekazów. Pochodzący z Galii Sydoniusz Apolinary, wspominał że jedną z ulubionych rozrywek arystokratów, oprócz polowań, było wspólne łowienie ryb³¹. Augustyn z Hippony wskazywał, że stolarze czasami zatrudniali się przy budowie okrętów, współpracując z cieślami, co miało przynosić niezłe zyski³². Hieronim ze Strydonu i Augustyn z Hippony pisali, że ryby często stanowiły codzienny posiłek³³. Ryby były głównym pokarmem ludzi uboższych – jadenie mięsa świadczyło o bogactwie. Wielu klientów odwiedzało targi rybne w Hipponie i Kartaginie, kupując popularne gatunki ryb – świeże, solone lub suszone – a niekiedy również sprzedając ryby z własnych połowów innym mieszkańcom lub tawernom³⁴.

W analizowanych relacjach czytamy, że transport wodny bywał też najszybszą formą ucieczki przed nadciągającymi wojskami

²⁸ Por. Augustinus, *Sermo* 170, 15, 17, PL 38; *idem*, *Sermo* 256, 3, PL 38. Pamiętając o wyrażonej niechęci Augustyna do podróży morskich, uwagi te można uznać za przesadzone. Dla wielu osób przecież podróże między rzymską Afryką a Italią w celach handlowych czy pocztowych stanowiły niemalże codzienność.

²⁹ Por. Hieronymus, *Ep.* 105, PL 22; Augustinus, *Ep.* 72, CSEL 34/2.

³⁰ Hieronymus, *Ep.* 43, 3, PL 22.

³¹ Sidonius Apollinaris, *Ep.* II, 12, PL 58; *idem*, *Ep.* VIII, 10–12, PL 58.

³² Augustinus, *In Evangelium Ioannis* II, 10–11, PL 35.

³³ Por. Hieronymus, *Ep.* 125, 11, PL 22; Augustinus, *Sermo* 61, 2, PL 38.

³⁴ Por. Augustinus, *Ep.* 48, CSEL 34/2; *idem*, *De civitate Dei* XXII, 8, 9, PL 41.

wroga. Wojska barbarzyńskie, które pojawiały się w granicach Imperium Romanum, stanowiły coraz większe zagrożenie. Plemiona, które w 406 r. wdarły się przez zamarznięty Ren na terytoria Galii, nie uczyniły tego w celach pokojowych³⁵. Zdecydowanie najwięcej informacji w interesujących nas źródłach powstało po zdobyciu Rzymu przez Alaryka z wojskami wizygockimi w 410 r. Była to dla ludności Italii ogromna tragedia³⁶. Augustyn z Hippony przekazał nam, że na ziemie kartagińskie przybywało drogą morską wielu uchodźców³⁷ wywodzących się z różnych warstw społecznych³⁸. W czasie ucieczki nikomu nie przeszkadzało dzielenie trudów podróży z osobami z niższych warstw społecznych. Co bogatsi w trakcie rejsu mogli sobie pozwolić na kajuty i lepszą obsługę³⁹. Sam Augustyn uległ niemal apokaliptycznej atmosferze – zwłaszcza że do momentu wielkiej burzy w Cieśninie Messyńskiej również mieszkańcy rzymskiej Afryki czuli się zagrożeni przez flotę Alaryka. Hipponski biskup zanotował w dość pesymistycznym tonie, że świat przemijał i umierał⁴⁰. Chrześcijanie smucili się, że opieka Boga była niedostateczna i nie pomogły nawet relikwie świętych Piotra i Pawła przechowywane w Rzymie⁴¹. Przygnębienie uchodźców było widoczne podczas nabożeństw w kościołach⁴². W Afryce większość z nich znalazła się prawie zupełnie bez majątku, który zagarnęły wojska Alaryka⁴³. Trudno im było przystosować się

³⁵ Pomimo że Dioklecjan w wyniku swoich reform wzmocnił rzymską flotę oraz zwiększył do ok. 64 tys. ludzi jej liczebność, to nie stanowiła ona mocnego punktu obrony zachodniego Imperium. Barbarzyńcy powoli zaczęli przejmować kontrolę nad morzami i szlakami wodnymi Imperium, a od 395 r. praktycznie nie było już floty w zachodniej części Cesarstwa. W V w. Wandalowie z łatwością zajęli Korsykę, Sycylię i atakowali od strony morza miasto Rzym, por. W. Treadgold, *A History of the Byzantine State and Society*, Stanford 1997, s. 145 *et seq.*

³⁶ M. Kulikowski, *Rome's Gothic Wars: From the Third Century to Alaric*, Cambridge–New York 2006, s. 154–176.

³⁷ Augustinus, *Ep.* 126, 2, CSEL 44. W dniach, kiedy przyływały pierwsze statki z uchodźcami, na ulicach miast rzymskiej Afryki często było słychać lament nad upadkiem miasta i stratami, które przybywający ponieśli, zarówno materialnymi, jak i psychicznymi.

³⁸ Augustinus, *Ep.* 130, CSEL 44. Augustyn pisał ten list do rzymskiej patrycjuszki Proby, która uciekła z Italii wraz z osobami niższego stanu i pochodzenia.

³⁹ *Ibidem.*

⁴⁰ Augustinus, *Sermo* 81, 8, PL 38: „perit mundus, senescit mundus, deficit mundus, laborat anhelitu senectutis”.

⁴¹ Augustinus, *Sermo* 296, 6, PL 38.

⁴² Augustinus, *Sermo* 105, 12, PL 38.

⁴³ Augustinus, *De civitate Dei* I, 10, 4, PL 41.

do nowej sytuacji, zwłaszcza że mieli wsparcie jedynie afrykańskich kościołów i chrześcijan, wielu z nich przeżywało traumy wywołane działaniami wojennymi na terenach Italii⁴⁴.

Salwian z Marsylii wskazywał, że podczas konfliktów wojennych również barbarzyńcy wykorzystywali morze do szybkiego transportu wojsk⁴⁵. Zwracał uwagę na bardzo krótki czas, w jakim wrogowie Cesarstwa docierali na Sycylię, Sycylię oraz przede wszystkim do rzymskiej Afryki, wykorzystując okręty⁴⁶. Na szybkość i wygodę przemieszczania wojsk drogą morską wskazywał również Wiktor z Wity, komentujący podbój Afryki przez Wandalów w 430 r. (pisał swoje dzieło ok. 488/489 r.)⁴⁷. Obie relacje potwierdzają słabość cesarskiej floty w V w., a także znaczenie wojskowego transportu wodnego, szczególnie jako elementu szybkiej relokacji wojsk barbarzyńskich.

Mimo skąpych informacji zawartych w interesujących nas zachowanych źródłach na temat znaczenia społecznego transportu wodnego, możemy na ich podstawie po raz kolejny stwierdzić, że według analizowanych autorów odgrywał on istotną rolę. Doceniali zalety transportu wodnego, ostrzegali przed związanymi z nim niebezpieczeństwami (które często wykorzystywali w działalności dydaktyczno-moralizatorskiej) oraz podkreślali jego znaczenie w życiu codziennym społeczeństwa (podróże, zdobywanie pożywienia, praca, rozrywka, sposoby ucieczki).

Znaczenie ekonomiczne

Znaczenie ekonomiczne transportu wodnego (polegające głównie na przewozie towarów) nie ulegało zmianom od „kryzysowego” III w. aż po połowę V w., z wyjątkiem wzrostu liczby wypływających okrętów oraz pojawienia się nowych szlaków handlowych, co należy zaliczyć raczej do zmian w samej strukturze handlu⁴⁸. Autorzy patrystyczni poruszali temat handlu morskiego w kilku relacjach, które rzucają światło na kwestię znaczenia transportu

⁴⁴ Augustinus, *De excidio urbis Romae* VII, 2, CCL 46.

⁴⁵ Salvianus, *De gubernatione Dei* IV, 68, SCH 220.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Victor Vitensis, *Historia Persecutionis Africanae Provinciae Sub Geiserico Et Hunrico Regibus Wandalorum* I, 1–3, MGH AA 3/1.

⁴⁸ J. Jundziłł, *Kryzys czy ewolucja rzymskiej aktywności...*, s. 166.

wodnego dla gospodarki Imperium Romanum. Sulpicjusz Sewer podawał, że liczne statki kupieckie przy dobrej pogodzie żeglowały z Marsylii w okolice Kartaginy przez około pięć dni⁴⁹, do Egiptu natomiast około trzydziestu dni⁵⁰. Jeden z głównych szlaków handlowych Morza Śródziemnego przebiegał z Galii przez Morze Tyrreńskie i wykorzystywano go przez cały rok, co było jednak dość niebezpieczne, ponieważ dla zysku wyprawiano się również w dniach, kiedy żegluga nie powinna się odbywać – w okresie *mare clausum*⁵¹. Poświadczali to również Augustyn z Hippony i Paulin z Noli, którzy pisali, że kupcy często musieli podejmować ryzyko i wyruszać w morze, nawet w czasie zakazu żeglugi, aby nawiązywać nowe kontakty handlowe i powiększać zyski⁵². O dużych zyskach z handlu morskiego, które czerpali kupcy i żeglarze, wspominał też Fulgencjusz z Ruspe⁵³. Z tego powodu niektórych kupców i właścicieli statków krytykował również galijski pisarz Walerian. Podawał, że kierując się chciwością, nie przestrzegali oni terminów żeglugi albo przeładowywali statki i doprowadzali w ten sposób do morskich katastrof.⁵⁴ Przede wszystkim we wszystkich relacjach uwagę zwraca fakt, że autorzy wspominają o dużej liczbie statków pływających niezależnie od warunków pogodowych, co może świadczyć o dobrze rozwijającym się handlu i związanych z tym zyskach.

W Galii jednym z najpopularniejszych środków transportu wykorzystywanych przez kupców były łodzie, którymi przemieszczali się po rzekach między miastami i wsiami⁵⁵. Potwierdza to anonimowy autor Żywota św. Genowefy, pisząc, że główną drogą handlową między Paryżem a Tours pozostawała rzeka, szybka i wygodna⁵⁶. Podobnie Auzoniusz w swoim poemacie *Mosella* zaświadcza, że w Galii jednymi z głównych dróg transportowych

⁴⁹ Sulpicius Severus, *Dialog* I, 1, 3, CSEL 1.

⁵⁰ *Ibidem* I, 3, 1, CSEL 1.

⁵¹ *Ibidem* III, 14, 1–2, CSEL 1.

⁵² Por. Augustinus, *Enarrationes in Psalmos* 128, 4, PL 37; *idem*, *Sermo* 70, 2, PL 38. Biskup Hippony zaznaczał, że to chciwość gnała kupców na niebezpieczne wody morskie. Podobną myśl przedstawiał Paulin z Noli w jednym ze swoich listów, por. Paulinus Nolanus, *Ep.* 49, CSEL 29.

⁵³ Fulgentius, *Sermo* 38, PL 65.

⁵⁴ Valerianus, *Sermo* 20, 7, PL 52.

⁵⁵ Gregorius Turonensis, *Historia Francorum* 1, 48, MGH SRM 1.

⁵⁶ Anonymus, *Vita Sancti Genovefae* 45, MGH SRM 7.

były rzeki⁵⁷. Z kolei pochodząca z Galii autorka *Itinerarium Egeriae*⁵⁸ dostrzega istotne znaczenie gospodarcze Renu, porównując go (nieco na wyrost) do odwiedzanego przez siebie Eufratu⁵⁹. Podobne uwagi poczynił Eugipiusz odnośnie do Recji i Norikum, opisując Dunaj jako główny szlak handlowy⁶⁰.

Niektórzy z interesujących nas autorów dostarczają informacji na temat dużych przedsięwzięć handlowych wykorzystujących szlaki wodne. Chromacjusz z Akwilei pośrednio wspominał, że w jego czasach dobrze prosperował handel z Indiami. Towarami sprowadzanymi do Imperium z Dalekiego Wschodu były przyprawy, tkaniny i kamienie szlachetne, na czym bogacili się niektórzy wpływowi kupcy⁶¹. Pisał również, że kupcy byli zadowoleni z zysków czerpanych z indyjskiego handlu⁶². Paulin z Noli wspominał o pewnym właścicielu okrętu, Secundinanusie, należącym do sardyńskiej kompanii właścicieli statków transportujących zboże do cesarskiego skarbcza. Z powodu okoliczności (list datowany po 409 r.) zmusił on swojego kapitana do wypłynięcia wcześniej, niż zamierzano⁶³. Działo się to wiosną⁶⁴, kiedy zwyczajowo otwierano szlaki morskie. Niestety, statek zatonął podczas sztormu. Dla Paulina historia ta stała się punktem wyjścia do opowieści o rozbitku, którego ocalały nadzieja i wiara w Boga. Dla nas z kolei, oprócz oczywistego przekazu dydaktyczno-moralizatorskiego, list stanowi dowód na to, że najazdy Alaryka spowodowały trudności w prowadzeniu przedsięwzięć handlowych opartych na transporcie wodnym. O ekonomicznym znaczeniu transportu wodnego w przewozie zboża z rzymskiej Afryki

⁵⁷ Decimus Ausonius Magnus, *Mosella* 166–167, 199, CPL 1393.

⁵⁸ Na temat ustalenia pochodzenia pątniczki z Galii oraz daty spisania tego pamiętnika podróży na lata 381–384 zob. P. Devos, *La date du voyage d'Égérie*, „Analecta Bollandiana” 1967, t. 85, s. 165–194.

⁵⁹ *Itinerarium Egeriae*, pars prima, XVIII, 2, <https://www.thelatinlibrary.com/egeria1.html> [dostęp: 12.03.2025]. Jest to w pełni uzasadnione, ponieważ Ren wraz z Rodanem i Dunajem należały do najczęściej uczęszczanych szlaków rzecznych późnoantycznego Cesarstwa, por. M. McCormick, *Narodziny Europy...*, s. 86.

⁶⁰ Por. Eugipius, *Vita Sancti Severini* 3, CSEL 9/2; *ibidem* 22, CSEL 9/2. Opisywał również, że podczas zim Dunaj zamarzał tak mocno, że jeździły po nim wozy z towarami, por. *ibidem* 4, CSEL 9/2.

⁶¹ Chromatius Aquileiensis, *Sermo* 26, 4, Sch 154.

⁶² *Ibidem*.

⁶³ Paulinus Nolanus, *Ep.* 49, 1, CSEL 29.

⁶⁴ *Ibidem*. Na temat pozytywnych i negatywnych konsekwencji finansowania przez państwo rzymskie transportu annony por. M. McCormick, *Narodziny Europy...*, s. 98–100.

do Italii świadczył również Augustyn z Hippony. Rolnictwo i praca rolników stanowiły jeden z głównych filarów prawidłowego funkcjonowania terenów Afryki. Bardzo często do rolnictwa nawiązywał w swoich kazaniach Augustyn⁶⁵. Ze względu na obfitość zbiorów zboża Salvian określał rzymską Afrykę „duszą Imperium Rzymskiego”⁶⁶. O tym, że w czasach Augustyna transportowano przez morze ogromne ilości zboża, może świadczyć fakt, iż rzymską Afrykę dotykały klęski głodu⁶⁷, wynikające z intensywnej dystrybucji zboża na potrzeby wojska, urzędników i dworu cesarskiego. Niemniej, zarówno z relacji Paulina z Noli, jak i Augustyna z Hippony, widać, że transport wodny był dla Cesarstwa Rzymskiego schyłku antyku bardzo ważny.

Transport wodny wykorzystywano również w rybołówstwie, które stanowiło zarówno zawód, jak i sposób zdobywania pożywienia dla mieszkańców terenów nadmorskich, nadrzecznych oraz położonych w pobliżu jezior⁶⁸. Do połowów na Morzu Śródziemnym używano wędek, sieci, wężerzy, harpunów, a niekiedy wioseł, gdy trzeba było zabić rybę, a jako przynętę wykorzystywano samice tępogłowa⁶⁹. Z zachowanych relacji wynika, że rybołówstwem zajmowano się nie tylko zawodowo, ale też prywatnie.

Z informacji źródłowych na temat transportu wodnego można pośrednio wyciągnąć wnioski na temat kondycji ekonomicznej społeczeństwa. Z relacji biskupa Hippony nie wynikało, aby korporacje morskie i kupcy znajdowali się w trudnej sytuacji lub skarżyli się na swój los⁷⁰. Zwiększano przepustowość szlaków handlowych oraz przewożono towary i osoby. Żegluga nie zamarła, nie zmniejszono też jej udziału w ruchu morskim na trasach łączących Afrykę z Italią, które niewątpliwie stanowiły ważny obszar żeglugi⁷¹. Obsługiwano także inne szlaki w rejonie basenu Morza Śródziemnego. Możemy zauważyć, że handel morski, zwłaszcza z Indiami, mógł przynosić kupcom wysokie zyski. Ukazał to Piotr Chryzolog. Kupcy,

⁶⁵ Por. Augustinus, *Enarrationes in Psalmos* 47, 7–11, PL 36; 51, 6, PL 36; 119, 6, 9, PL 37; 125, 13–14, PL 37; 128, 7–12, PL 37. Są to tylko wybrane przykłady, w rzeczywistości biskup Hippony bardzo często odwoływał się do rolnictwa i zbiorów, niemożliwe byłoby przytoczenie tu wszystkich takich fragmentów.

⁶⁶ Salvianus, *De gubernatione Dei* VI, 68, SCh 220: „Africa ipsam, id est, quasi animam captivavere rei publicae”.

⁶⁷ Augustinus, *Enarrationes in Psalmos* 36 (3), 7, PL 36.

⁶⁸ Augustinus, *De doctrina Christiana* II, 45, PL 34.

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ Augustinus, *Enarrationes in Psalmos* 128, 4, PL 37.

⁷¹ *Ibidem*.

zapewne właściciele kompanii handlowych, byli według niego niezwykle majątni i obnosili się ze swoim bogactwem⁷². Również Aurelius Prudentiusz Klemens pisał, że kupcom (głównie tym obsługującym szlaki morskie) powodziło się dobrze, a jednocześnie zarzucał im koncentrowanie się jedynie na zysku⁷³.

Na podstawie tych kilku zachowanych informacji możemy wywnioskować, że transport wodny odgrywał ważną rolę w gospodarce prowincji zachodnich Cesarstwa Rzymskiego schyłku antyku, a kondycja ekonomiczna osób tym się trudniących nie była zła. Pisarze patrystyczni dobrze rozumieli znaczenie ekonomiczne transportu wodnego, jednak w swoich dziełach skupiali się na innych kwestiach (co nie powinno dziwić), dlatego nie jesteśmy w stanie podać szczegółowych informacji o procesach ekonomicznych, a także o zarobkach czy zyskach w późnym antyku.

Podsumowanie

Poczynione tutaj uwagi z całą pewnością nie wyczerpują tematu, a jedynie otwierają pole do kolejnych rozważań i dyskusji. W analizowanych źródłach dotyczących społecznego i ekonomicznego znaczenia transportu wodnego dominuje silny przekaz pastoralny. Interesujący nas autorzy nierzadko używali terminologii związanej z transportem wodnym, wykorzystując figury retoryczne w celach dydaktyczno-moralizatorskich. Metafory odnoszące się do niebezpieczeństw żeglugi ułatwiały chrześcijańskie nauczanie, podobnie jak często wyolbrzymione opisy chciwości kupców, którzy doprowadzali do strasznych tragedii. Warto dodać, że terminologia dotycząca transportu wodnego oraz związanych z nim niebezpieczeństw, a także opisy ludzkich wad stanowiły interesujący literacko sposób (poprzez metafory i wyolbrzymienia) zwrócenia uwagi na problemy dotyczące wiernych. Wykorzystywanie wspomnianych środków stylistycznych było nieodzownym elementem sztuki retorycznej późnoantycznych autorów chrześcijańskich.

Widzimy w źródłach, że oprócz nadawania transportowi wodnemu funkcji dydaktyczno-moralizatorskiej, autorzy wskazują na spore jego znaczenie dla społeczeństwa i ekonomii.

⁷² Petrus Chrysologus, *Sermo* 47, 2, PL 52.

⁷³ Aurelius Prudentius Clemens, *Cathemerinon* II, 43–44, CPL 1443.

Autorzy chrześcijańscy opisywali wady i zalety transportu wodnego oraz dostrzegali jego znaczenie w życiu społeczeństwa zachodniorzymskiego. Wiedzieli, że transport wodny stanowił niezwykle istotny element życia codziennego i gospodarki. Na podstawie ich relacji można było uzyskać informacje o kondycji ekonomicznej i życiu społecznym. Zwracali uwagę na przedsięwzięcia przynoszące zysk, jednak nie podawali szczegółów, co stanowi pewną słabość analizowanej grupy źródeł. Zainteresowanie późnoantycznych autorów łacińskich samym transportem wodnym nie było duże, przedstawiali go w sposób bardzo ogólny lub podawali informacje pozyskane nierzadko z „drugiej ręki”. Najwięcej danych (i w miarę wiarygodnych) pozostawili ci autorzy, którzy często sami korzystali z transportu wodnego lub mieszkali w okolicach, gdzie szlaki wodne stanowiły jedno z głównych źródeł utrzymania (np. Augustyn z Hippony, Hieronim ze Strydonu czy Paulin z Noli).

Reasumując, Ojcowie Kościoła w trakcie swojej działalności niezbyt często wspominali o transporcie wodnym. Na podstawie ich relacji wywnioskowałem, że transport wodny pełnił ważne funkcje społeczne i ekonomiczne. Autorzy ci nie pozostawili na ten temat zbyt wielu danych, jednak poddane odpowiedniej krytyce fragmenty ich relacji mogą uzupełnić istniejące już badania i poszerzyć stan wiedzy. Późnoantyczni pisarze chrześcijańscy wykorzystywali także niektóre elementy związane z transportem wodnym (przykłady „z życia” czy figury retoryczne) w swojej działalności pastoralnej.

Bibliografia

Źródła

- Ambrosius, *Epistulae*, CSEL 82/1.
- Anonymus, *Vita Sancti Genovefae*, MGH SRM 7.
- Augustinus, *Confessiones*, CSEL 33.
- Augustinus, *De civitate Dei*, PL 41.
- Augustinus, *De doctrina Christiana*, PL 34.
- Augustinus, *De excidio urbis Romae*, CCSL 46.
- Augustinus, *Enarrationes in Psalmos*, PL 37.
- Augustinus, *Epistulae*, CSEL 34/1-CSEL 44.
- Augustinus, *In Evangelium Ioannis*, PL 35.
- Augustinus, *Sermones*, PL 38.

- Aurelius Prudentius Clemens, *Cathemerinon*, CPL 1443.
Chromatius Aquileiensis, *Sermones*, Sch 154.
Codex Theodosianus, https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Codex_Theod.htm [dostęp: 30.11.2024].
Decimus Ausonius Magnus, *Mosella*, CPL 1393.
Eugippius, *Vita Sancti Severini*, CSEL 9/2.
Flavius Vegetius Renatus, *Epitoma rei militaris*, <http://www.thelatinlibrary.com/vegetius.html> [dostęp: 20.09.2024].
Fulgentius, *Sermones*, PL 65.
Gregorius Turonensis, *Historia Francorum*, MGH SRM 1.
Hieronymus, *Epistulae*, PL 22.
Itinerarium Egeriae, <https://www.thelatinlibrary.com/egeria1.html> [dostęp: 12.03.2025].
Lactantius, *Divinarum Institutionum*, PL 6.
Patricius, *Confessio*, Sch 249.
Paulinus Nolanus, *Epistulae*, CSEL 29.
Petrus Chrysologus, *Sermones*, PL 52.
Rutilius Claudius Namatianus, *De reditu suo*, https://penelope.uchicago.edu/Thayer/L/Roman/Texts/Rutilius_Namatianus/text*.html [dostęp: 15.03.2025].
Salvianus, *De gubernatione Dei*, Sch 220.
Sidonius Apollinaris, *Epistulae*, PL 58.
Sulpicius Severus, *Dialoges*, CSEL 1.
Valerianus, *Sermones*, PL 52.
Victor Vitensis, *Historia Persecutionis Africanae Provinciae Sub Geiserico Et Hunrico Regibus Wandalorum*, MGH AA 3/1.

Literatura przedmiotu

- Arce J., *Bárbaros y romanos en Hispania (400–507 A.D.)*, Madrid 2013.
Casson L., *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Princeton 1991.
Devos P., *La date du voyage d'Égérie*, „*Analecta Bollandiana*” 1967, t. 85, s. 165–194.
Glenn J.G., *The Development and Utilization of Ship Technology in the Roman World in Late Antiquity: Third to Seventh Century AD*, 2002 (praca doktorska złożona w Texas Agricultural and Mechanical University, promotorzy F. Hocker, C. Pulak).
Goldsworthy A., *Pax Romana. Wojna, pokój i podboje w świecie rzymskim*, Poznań 2020.

- Houston G.W., *Ports in Perspective: Some Comparative Materials on Roman Merchant Ships and Ports*, „American Journal of Archaeology” 1988, vol. 92, no. 4, s. 553–564.
- Höckmann O., *Late Roman River Craft from Mainz, Germany* [w:] *Local Boats. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Porto*, ed. O.L. Filgueiras, Oxford 1985, s. 23–34.
- Jundziłł J., *Kryzys czy ewolucja rzymskiej aktywności na morzach w okresie późnego cesarstwa rzymskiego (prowincje zachodnie a wschodnie)*, „Antiquitas” 1995, t. 21, s. 159–169.
- Jundziłł J., *Rzymianie a morze*, Bydgoszcz 1991.
- Kingsley S., *Barbarian Seas. Late Rome to Islam*, London 2004.
- Kulikowski M., *Rome's Gothic Wars: From the Third Century to Alaric*, Cambridge–New York 2006.
- Lewis A.R., Runyan T.J., *European Naval and Maritime History 300–1500*, Bloomington 1985.
- MacGeorge P., *Appendix: Naval Power in the Fifth Century* [w:] eadem, *Late Roman Warlords*, Oxford 2002, s. 306–311.
- Meijer F., *A History of Seafaring in the Classical World*, London–Sydney 1986.
- McCormick M., *Narodziny Europy: korzenie gospodarki europejskiej 300–900*, Warszawa 2007.
- Milewski I., [...] *obtulit nauclero Evangelium pro subvectione sua. Kilka uwag na temat cen Biblii u schyłku starożytności*, „Christianitas Antiqua” 2016, vol. VIII, s. 46–56.
- Olszaniec Sz., *Prefektura praetorio Italii, Illyrikum i Afryki (312–425 n.e.)*, Toruń 2014.
- Parker A.J., *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and Roman Provinces*, Oxford 1992.
- Parker A.J., *Artifact Distributions and Wreck Locations. The Archaeology of Roman Commerce* [w:] *The Maritime World of Ancient Rome*, ed. R.L. Hohlfelder, Ann Arbor 2008, s. 177–196.
- Pitassi M., *The Roman Navy, Ships, Men & Warfare 350 BC–AD 475*, Barnsley 2012.
- Rankov B., *Fleets of the Early Roman Empire, 31 BC to AD 324* [w:] *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*, ed. J.S. Morrison, London 1995, s. 78–85.
- Reddé M., *Mare nostrum – Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire Romain*, Paris 1986.

- Reiter F., *Vorschläge zu Lesung und Deutung einiger Transportbescheinigungen*, „Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik” 2001, Bd. 134, s. 191–207.
- Rost G.A., *Vom Seewesen und Seehandel in der Antike*, Amsterdam 1968.
- Saddington D.B., *Classes. The Evolution of the Roman Imperial Fleets* [w:] *A Companion to the Roman Army*, ed. P. Erdkamp, Oxford 2014, s. 201–217.
- Sanz A.S., *Imperium Maris. Historia de la Armada Romana Imperial y Republicana*, Madrid 2020.
- Salvo L. De, *Economia privata e pubblici servizi nell’Imperio Romano: i corpora naviculariorum*, Messina 1992.
- Starr Ch.G., *The Roman Imperial Navy: 31 B.C.-A.D. 324*, Cambridge 1960.
- Starr Ch.G., *The Influence of Sea Power on Ancient History*, New York–Oxford 1989.
- Treadgold W., *A History of the Byzantine State and Society*, Stanford 1997.
- Viereck H.D.L., *Die römische Flotte. Classis Romana*, Hamburg 1996.
- Wiśniewski K., *Żegluga handlowa w późnym antyku. Kilka uwag na podstawie Edictum Diocletiani de pretiis rerum venalium*, „Studia Periegetica” 2010, t. 4, s. 35–42.

Abstract

A few remarks on the importance of water transport
in the western provinces of the Roman Empire
in late antiquity in the light of accounts of Latin Christian
writers (fourth and fifth centuries)

In this article, the author analyzes the writings of the Latin Fathers of the Church in terms of the importance of water transport in them. It should be remembered that in this article I focus on patristic sources. On this basis, one can distinguish two basic meanings of water transport as perceived by Christian authors. These are social and economic meanings; I discuss them expecting to prompt discussion. One of the questions that I try to answer in this article is the extent to which patristic authors were interested in presenting the image of water transport and what could have been the reasons for this interest (or lack of it), as well as what role the issue of water transport played

in the sources used. Patristic authors did not leave much data on this topic, but fragments of their writings, if subjected to appropriate criticism, may constitute an extension of existing research and knowledge. Christian writers also used some elements related to water transport in their pastoral activities as examples drawn “from life” or as rhetorical figures.