
LOCAZIONE FITTIZIA DI UNA NAVE

IN UN PAPIRO GRECO-EGIZIO DELL' ANNO 212 D. CR.

Tra i molti ed importanti documenti che il Kenyon e il Bell hanno accolto nel vol. III dei *Greek Papyri in the British Museum* testè edito a Londra (resoconti con proposte di nuove letture e integrazioni ne hanno già pubblicato il Mitteis, *Zeitschr. der Savigny-Stiftung, Rom. Abt.* XXVIII, p. 380-385 e il Wilcken, *Archiv für Papyrusforschung* IV, p. 526-560), un lunghissimo papiro (n 1164, p. 154-167) ferma l'attenzione del lettore. Trattasi d'un rotolo composto di dieci documenti originali diversi collegati insieme e contenenti, a prescindere dal primo (*a*) di cui non è possibile per lo stato frammentario accertar la natura, la restituzione d'un mutuo di 2800 dramme (*b*), la vendita di metà d'una casa per 600 dramme (*c*), il pagamento d'un debito di 330 dramme con gl'interessi e le spese (*d*), la vendita di parte di due case per 1700 dramme (*e*), la vendita di metà d'una casa con costituzione di *habitatio* per 700 dramme (*f*), la restituzione d'un mutuo di 200 dramme (*g*), l'affitto per 60 anni di una nave per la somma di 8000 dramme (*h*), il pagamento di 1000 dramme pel trasferimento di certi privilegi (*i*) e la cessione della terza parte d'una casa in saldo d'un debito di 2000 dramme (*k*). Questi atti, disposti di seguito l'un dopo l'altro in ordine di data, appartengono tutti al mese Pharmouthi dell'anno 20 di Caracalla, cioè all'aprile del 212, l'anno famoso della concessione generale della cittadinanza romana ai sudditi dell'impero. E la ragione del trovarsi riuniti insieme sta nel fatto ch'essi erano stati tutti annotati nei registri del banchiere Anoubion di Antinoopolis (dei quali appunto il nostro documento è una parte), poichè per suo mezzo i pagamenti delle rispettive somme erano stati fatti: del che il banchiere aveva

preso nota, segnando al principio di ciascun atto il giorno, il nome delle parti e la somma sborsata.

La natura di questi atti non rappresenta per la maggioranza di essi alcuna novità, sebbene qualcuno non manchi d'uno speciale interesse. Ma quello che più sorprende pel singolarissimo suo contenuto è il settimo (1164 *h*): un affitto per 60 anni d'una nave greca (*πλοῖον Ἑλληνικόν*) fatto non per mercedi annue, ma per un'unica somma complessiva di 8000 dramme, delle quali il conduttore paga in conto 6000 al momento della consegna, impegnandosi a versar poi le altre 2000, con clausole e convenzioni affatto simili a quelle di una vendita; cosicchè mentre per la forma e per la terminologia usatavi l'atto si presenta come una locazione, nella sostanza e negli effetti giuridici delle convenzioni apparisce invece una vera e propria alienazione per vendita.

La singolarità dell'atto sta dunque non solo nella novità sua per l'oggetto a cui si riferisce, - chè, s'io non m'inganno, nè di vendita nè di locazione di navi si ha alcun altro esempio nelle collezioni papirologiche¹⁾, (e pei filologi è da aggiungere anche il pregio d'aver qui una descrizione minuta e particolareggiata della nave e del suo arredamento, con più d'un termine nuovo), - ma altresì nella difficoltà d'interpretarne il valore giuridico di fronte alla contraddizione logica che v'ha tra la veste e la sostanza delle convenzioni. Come può infatti spiegarsi - e già gli editori (p. 164, n. 6) lo hanno notato - una locazione per 60 anni d'un oggetto, che allo spirar del termine doveva evidentemente esser divenuto inservibile e non avrebbe quindi potuto più restituirsi dal conduttore? Ad aumentare la perplessità una nuova contraddizione s'aggiunge a quella sostanziale, e la seconda ancor più stridente della prima: l'atto (vendita o locazione che sia) è chiamato dalle stesse parti *locazione-vendita*, *μισθωπρασία*: una parola affatto nuova nel linguaggio giuridico greco, di cui non è possibile dubitare poichè ritorna ben quattro volte nel contesto dell'atto (*μισθωπρασία*, *μισθωπρασία*) e di cui è pur chiaro il senso generico, ma inafferrabile il valore tecnico-giuridico.

¹⁾ Di navi egizie si parla del resto sovente nei papiri, in atti di carico o ricevute per trasporto di derrate, come grano ed orzo, o ordini d'imbarco, ecc.; cfr. ad es. tra i papiri del periodo tolemaico Ihibeh Pap. I, 39, 82, 98, 100, 156; Pap. Petr. II, 20, 47; III, 36^b, ecc.

Ricerarne la spiegazione dal punto di vista storico-giuridico mi è parsa indagine non priva di utilità, soprattutto perchè il nostro documento può gettar qualche luce da un canto sulla storia del commercio delle navi e dei collegia naviculariorum, dall'altro sulla questione generale della influenza e della applicazione del diritto imperiale romano in Egitto. Ed incomincio col riprodurre integralmente l'atto, avvertendo che ho tenuto conto, nel testo, delle correzioni proposte dal Wilcken, dal Grenfell e dal Hunt, e che quanto ad alcuni vocaboli nuovi relativi all'attrezzatura e all'equipaggiamento della nave occorre lasciare ai filologi la cura di trovarne la significazione.

κ̄. Ἀρμιρυμίου τοῦ καὶ Μέλανος Ὀρου ἀρχ̄ Λ̄ α.

Ἔτους εἰκοστοῦ αὐτοκράτορος καίσαρος Μάρκου Αὐρηλίου Ἀντωνίνου Παρθικοῦ Μεγίστου Βρετανικοῦ Μεγίστου Εὐσεβοῦς [Σ]εβαστοῦ μηνὸς Πανήμιου Φαρμοῦθι κ̄ διὰ τ[ῆς] Ἀν[ο]υ[β]ίωνος Ἀμμωνίου Ματιδίου τοῦ κ[αί] Καλλιτεκνείου ἐν Ἀντινοουπόλει χρη[μ]ατιστικῆς τραπέζης Ἀρμιρύμιος ὁ καὶ Μέλας Ὀρου ¹⁾ μητρὸς Σεναίητος ἀπὸ Ἐντύρ[ε]ως τῆς μητροπόλεως Πβήμι Πεβῶ[το]ς τοῦ Βήμιος μητρὸς Σενθοτμήμιος ἀπὸ Πανοσπόλεως, μεμισθωμένοι τὸν Πβήμιν τῷ Ἀρμιρυμῷ τῷ καὶ Μέλανι κατὰ τήνδε τήν ²⁾ κατὰ μισθοπρασίαν ἐπὶ χρόνον ἕτη ἐξήκοντα ἀπὸ τῆς ἐνεστώτης καὶ ὑποκειμένης ἡμέρας τὸ ὑπάρχον αὐτῷ πλοῖον Ἑλλ[η]νικὸν ἀγωγῆς ὀ (ἀρτάβαι) ὀ πλειόνων ἢ ἐλασσόνων κεχαλατριωμένων καὶ ἐστρωμένων καὶ σεσανιδ[ω]μένον διὰ νεῶς σὺν ἰστῷ κ(αί) κέρατι κ(αί) λιναρμένῳ ³⁾ καὶ σχοινίοις κ(αί) κήδοις κ(αί) κρίκοις καὶ μαργάνοις κ(αί) πηδάλιοις δυσεὶ σὺν οἶαξι κ(αί). ὄκνοις κ(αί) κώποις τέσσαρσι κ(αί) κοντοῖς πέ[ν]τε σὺν θηλαῖς σιδηραῖς κ(αί) θυραβάθραις κ(αί) διαστῆρι κλιμακίῳ κ(αί)

¹⁾ GRENFELL e HUNT leggono Τηρου invece di Ὀρου e WILCKEN, *Arch. f. Pap.* IV, p. 552 integrerebbe Τηρου(τήρου); similmente alla l. 1 e 27.

²⁾ Lettura di GRENFELL e HUNT, WILCKEN, l. c. Il κατὰ che segue è una ripetizione dovuta a svista dello scrivano.

³⁾ Così legge l' HUNT, WILCKEN, l. c., invece di λι[ω α]ρμενω.

ἐργάτη καὶ ἀνκύραις σιδηραῖς δυσὶ σὺν σπάθαις σιδηραῖς κα(ι)
 μονοβόλω ἐνὶ

κ(αι) σχοινίοις ¹⁾ σεβενίνιοις κ(αι) παρόλω κ(αι) σχοινίοις ἀπογοίσις ²⁾
 καὶ ἐμβόλια τρία κ(αι) μέτρον ἐν(ι) κ(αι) ζυγῶ κ(αι) κιλικίω κ(αι)
 κατώτιον κατὰ γε[υ]στρίδα ³⁾

σὺν κώποις δυσὶ ἐξηρτισμένοι πᾶσι τοῖς ἀνήκουσι κ(αι) ὀβολίσκω
 σιδηρῶ, φόρου τοῦ συ[μ]πεφωνημένου πρὸς ἀλλήλους τοῦ ἐξήκουσα
 ἔτους χρόνου ἀργυρίου τάλαντου ἐνὸς κ(αι) δραχμῶν δισχειλίω, ἀφ' ὧν
 αὐτόθι ἀνείρηται ὁ Πβήκις παρὰ τοῦ Ἀρμιρῦμιου τοῦ καὶ Μέ-
 λανος ἀργυρίου τάλαντον ἐν / (γίνεται) ἀργυ(ρίου) Ἄ α, τὰς δὲ λοιπὰς
 τῶν φόρων δραχμὰς δισχειλίας ἀποκαταστήσει ὁ Ἀρμιρῦμιος ὁ καὶ
 Μέλας

τῷ Πβήκι παραγινομένου αὐτοῦ εἰς τὸν Πανοπολείτην λαμβάνων.
 παρ' αὐτοῦ τό τε να[υ]πηγικὸν τοῦ πλοίου κ(αι) ἄλλας προκτη-
 τικ[ὰς] ἀσ-

φαλείας τοῦ αὐτοῦ πλοίου πρὸς τὸ μένειν αὐτῷ κ(αι) τὰ ἀπ' αὐτῶν
 δίκαια ἐκδιδοῦντος [τοῦ] Πβήκιος τῷ αὐτῷ Ἀρμιρῦμιω τῷ κ(αι)
 Μέλανι τὰ καθή-

κοντα γράμματα τῶν αὐτῶν δραχμῶν δισχειλίω, ἐντεῦθεν δὲ παρέ-
 λαβεν ὁ αὐτὸς παρὰ τοῦ Πβήκιος τὸ προκείμενον [π]λοῖον
 σὺν τῇ καταρτίᾳ κ(αι) τῇ καταγευστήρῃ ἐφ' ὄρμου Ἀντινοῦσπόλειως
 κ(αι) ἀπὸ τοῦ νῦν εἰ[ς] τὸν αἰεὶ χρόνον κρατεῖν κ(αι) κυριεῦειν
 τὸν Ἀρμιρῦμιον

τὸν κ(αι) Μέλανα κ(αι) τοῦς παρ' αὐτοῦ τοῦ μεμισθωμένου κατὰ
 μισθοπρασίαν αὐτῷ πλοίου καὶ διοικεῖν καὶ ἐπιτελεῖν περὶ αὐτοῦ
 ὡς ἐὰν αἰρῶν[ται] τρ[ύ]-

πον ἀνεμποδίστως ἔτι δὲ κ(αι) μεταμισθοῖν ⁴⁾ κ(αι) ναυτολογεῖν καὶ
 ἐκλέγεσθαι ⁵⁾ τὰ ἐξ αὐτοῦ περ[ι]γενόμενα πάντα ἔτι δὲ κ(αι)
 λύειν κ(αι) μετα[ρ]υθμ[ί]-

1) È forse per errore di stampa che nel testo del KENYON si legge: σχοινίος.

2) Lettura di GRENFELL, HUNT e WILCKEN, I. c.

3) Intendi γαστρίδα.

4) Lettura di GRENFELL e HUNT, I. c.

5) Lettura di HUNT, invece di ἐκγενέσθαι.

ζειν τῆς βεβαιώσεως διὰ παντὸς πρὸς πᾶσαν βεβαίωσιν ἐξκλοουθούσης
 τῷ Πβήκει κ(αι) τοῖς παρ' αὐτοῦ οὖς κ(αι) μὴ ἐπελε[ύ]σεσ[θαι]
 ἐπὶ τὸν μεμισθωμένον μηδὲ ἐπὶ τοὺς παρ' αὐτοῦ τρόπῳ μηδενὶ πα-
 ρουρέσει μηδεμίᾳ· ἐὰν δὲ ἐπέλθῃ τις κ(αι) μὴ βεβαιώ[σῃ ἤ] τε
 ἔφοδος ἄκυρος ἔστω κ(αι) προσαποτίσω[ι] τῷ μεμισθωμένῳ ἢ τοῖς
 παρ' αὐτοῦ διπλοῦς τοὺς φόρους εἰς τὸ δημόσιον τοὺς ἴσους κ(αι)
 τὰ β[λ]ᾶβη

κ(αι) τὰ δαπανήματα χωρὶς τοῦ κυρίαν κ(αι) βέβαιαν μένειν τὴν μισθο-
 πρασίαν. (2^a m.) Πβήκις Πεβῶτος Πβήμιος μητρὸς Σενθοτμήνιος
 ἀπὸ Πανος-

πόλεως μεμισθωκα κατὰ μισθοπρασίαν ἐπὶ χρόνον ἔτη ἐξήκοντα τὸ
 ὑπάρχον μοι τὸ προκείμενον πλοῖον Ἑλληνικὸν ἀγωγῆς ὁ πλειόνων
 ἢ ἑλασσόνων σὺν κατοθίῳ κατὰ γευστρίδα σὺν τῇ προκειμένῃ πάσῃ
 καταρθεῖα φόρου ταλάντου ἑνὸς καὶ δραχμῶν δισχειλείων, ἀφ' ὧν
 αὐτόθι ἀνείρημαι παρ' αὐτοῦ ἀργυρίου τάλαντον ἕν, τὰς δὲ λοιπὰς
 δραχμὰς δισχειλείας ἀπολύμψομαι παρ' αὐτοῦ ἐν τῇ Πανοπολείῃ
 λαμβάνων παρ' ἐμοῦ τὰς προκτηθικὰς ἀσφαλείας καὶ παρέδοκα αὐτῷ
 τὸ πλοῖον καὶ βεβαίωσω ὡς πρόκειται. Ἀρμυρῦμιος ὁ καὶ Μέλα[ς]
 °Ωρου

ἀπὸ Τεντύρης τῆς μητροπόλεως μεμισθωμαι καὶ τὰ μισθοπρασίαν τὸ
 προκείμενον πλοῖον φόρου ἀργυρίου ταλάντου ἑνὸς καὶ δρα[χ]μῶν
 δισχειλίων ἀφ' ὧν αὐτόθι ἐκξώδιασεν ἀργυρίου τάλαντα ἕν, τὰς δὲ λυπὰς
 δραχμὰς δισχειλίας ἀποκαταστήσω αὐτῷ ὡς ἐπάνου δεδ[ή]λωται
 καὶ (ἐν)τεῦθεν ¹⁾ ἔλαβον τὸ πλοῖον. Σαραπίων ἔγραψα ὑ(πὲρ) τοῦ
 πατρὸς γράμματα μὴ ἰσότος.

La nave ch'è oggetto della contrattazione è un battello a vela, da trasporto, destinato alla navigazione del Nilo²⁾, e della portata

¹⁾ Lettura di GRENPELL e HUNT, l. c.

²⁾ Di navi costruite per la navigazione sul Nilo si hanno ricordi qua e là nei documenti, ma non così completi come quelli del nostro papiro. Particolari abbastanza minuti son forniti da Athen. V, 204 sgg. circa la grande nave fatta costruire da Tolomeo Filopatore, di singolar pregio e regalmente arredata, una nave per viaggi di delizia (βαλαμηγός) di straordinarie dimensioni, che non può certo servir di confronto per questa molto modesta ed esclusivamente destinata ai bisogni mercantili. Neppure son da farsi confronti con le navi, anch'esse fluviali,

di 400 artabe. Ch'essa sia da trasporto risulta e dalla indicazione della portata e dall'essere a vela, come sogliono appunto siffatte navi, nelle quali il numero dei remi, a differenza che nelle navi da guerra, è sempre minimo (qui non se ne hanno che quattro), essendo essi adoperati soltanto per le manovre, non mai per navigare¹⁾. La minuta descrizione delle varie sue parti e degli accessori che con essa vengono consegnati (ll. 7-11) è singolarmente interessante e gioverà molto agli antiquari per completare le nostre nozioni circa la costruzione e il governo delle navi²⁾. Ma più d'un termine rimane oscuro.

La nave è garantita perfetta e completa, con quanto occorre per la navigazione, per l'approdo, per le operazioni di carico: ben calafata (? *κεχαλατριωμένον*)³⁾ e spalmata (*έστρωμένον*), munita di ponte (*σεσανιδωμένον*), con un albero (*ιστός*)⁴⁾, un'antenna (*κέρας*), l'attrezzatura delle vele (*λινάρμενον*)⁵⁾, i canapi (*σχοινίον*), le secchie o sesso-

che servivano al trasporto delle merci sul Tevere (*naves caudicariae*); cfr. Festo, h. v., Nonio XIII, 12. - Si veda del resto sulla marina militare e mercantile degli Egizi al tempo dei Lagidi, LUMBROSO, *Recherches sur l'économie politique de l'Egypte*, p. 138 sgg., p. 233 e sgg.; BOUCHÉ-LECLERCQ, *Histoire des Lagides* IV, p. 62 sgg.

¹⁾ Cfr. TORR nel *Dict.* di DAREMBERG e SAGLIO v. *navis*, p. 25.

²⁾ Per la ricca letteratura sulla marina greca e romana, sul modo di costruire e di manovrare le navi sia da guerra sia da trasporto, sulla loro attrezzatura e capacità, rinvio, per non abbondare nelle citazioni, all'ottimo ed accuratissimo studio del LÜBECK, *Das Seewesen der Griechen und Römer* (Progr. della « Gelehrtschule des Johanneums ». Hamburg, I, 1890, p. VIII-55; II, 1891, p. 48) in cui sono ricordati e diligentemente riassunti tutti i lavori precedenti. Di esso son da vedere soprattutto (tralasciando la parte che riguarda le navi da guerra e le questioni circa le triremi, la disposizione dei rematori, ecc.), le pagine relative alle navi mercantili (I, p. 21-24) e da trasporto (I, p. 24-25), nonché alle varie specie loro (I, p. 33-36), e quelle relative all'attrezzatura (II, p. 9-22) e alla suppellettile (II, p. 22-25). Notizie abbastanza diffuse, sebbene più succinte, si possono leggere nel cit. articolo del TORR. - Essendo le navi egizie molto simili alle greche ed anzi trattandosi qui di un *πλοῖον Ἑλληνικόν*, i dati circa la marina greca possono ben applicarsi anche a questa, salve le differenze derivanti dall'esser questa una nave fluviale. Se essa fosse atta anche alla navigazione marina (cf. l. 1 § 12 D. 14. 1: 'item quaedam fluvii capaces ad mare non sufficientes') non sappiamo.

³⁾ Gli editori, p. 164 n. 7 ricordano il *χαλάδρον* di P. Oxy. III, 646. A me pare possa ben pensarsi all'opera del ristoppar le connesure, cui doveva seguir quella dello spalmare la superficie con catrame o pece; cfr. AULO GELLIO, *Noct. att.* 17. 3.

⁴⁾ Più innanzi (l. 17) è scritto: τὸ προκαίμενον πλοῖον σὺν τῇ καταρτίᾳ; ed è da leggere *καταρτία*, corrispondente a *κατάρτιον*, l'albero della nave.

⁵⁾ Cfr. sugli alberi, le antenne, le vele, LÜBECK, op. cit. II, p. 10-13, 15-16, 19-22.

(κάδος) ¹⁾, gli anelli per le corde o radancie (κρίκος), i bozzelli (μάγγανον), due timoni (πηδάλιον) ²⁾ con le manovelle (σῆξ) ³⁾, gli ἔκνα (?) ⁴⁾, quattro remi (κόπη), cinque pertiche a gancio con le punte di ferro o anghieri (κοντός) ⁵⁾, le θυραβάθρα (?) ⁶⁾, la scaletta da sbarco (διαστήρ κλιμάκιον) ⁷⁾, un argano (ἐργάτης), due ancore con le punte di ferro (ἀγκύραι), un μονόβολον (?) ⁸⁾, le corde di filamenti di palma (σχοινίον σεβνίνον) ⁹⁾, la macchina per trarre in secco la nave (πάρολκος), il cordame da attracco (σχοινίον ἀπόγειον) ¹⁰⁾, tre tramogge (ἐμβόλιον), una misura (μέτρον) ¹¹⁾,

¹⁾ Cfr. LÜBECK, II, p. 25.

²⁾ Cfr. TORR, art. cit. p. 37 n. 11; LÜBECK, II p. 24.

³⁾ TORR, p. 37 n. 17.

⁴⁾ Che sien parti della nave è certo e risulta anche da qualche altro testo, come EPIPH. *Haeres. apost.* 3, I, 1044 A; ma è ignoto che cosa sieno, cfr. il *Thes. graecae linguae* dello STEFANO e il *Greek Lexicon of the rom. and byz. periods* del SOPHOCLES, s. h. v.

⁵⁾ Cfr. TORR, p. 40 n. 3; LÜBECK II, p. 24.

⁶⁾ Ἀποβάθρα è chiamata la passerella, l'asse che si poggia sul bordo della nave da un capo e la riva dall'altro per mettere in comunicazione la nave con la spiaggia (LÜBECK II, p. 23) o anche la scaletta da sbarco. Poichè di una scaletta si parla subito dopo (κλιμάκιον) e questa appunto serve allo sbarco (TORR, p. 40 n. 1) la θυραβάθρα potrebbe designare un ordigno che col κλιμάκιον concorre alle operazioni di sbarco e d'imbarco. Ovvero indica le porte, le botole che chiudono l'apertura e la scala della stiva?

⁷⁾ Il preciso significato di διαστήρ mi è ignoto. Ha esso rapporto col termine del greco volgare moderno in cui ha senso di orditoio?

⁸⁾ Anche questo termine è incerto che cosa designi. In EPIPH. I, p. 508 A si ha l'avverbio μονόβως, nel senso di *uno ac simplici modo* (cf. STEFANO, *Thes. gr. ling.* s. v. μονόβολον: 'Ἔοικε δὲ ἡ ἅγια τοῦ Θεοῦ Ἐκκλησία νηί. ναῦς δὲ οὐκ ἀπὸ ἐνὸς ξύλου ἀρμόζεται, ἀλλ' ἐκ διαφόρων, καὶ τὴν μὲν τρόπιν ἀπὸ ἐνὸς ξύλου κέκτηται, ἀλλ' οὐ μονόβως· τὰς δὲ ἀγκύρας ἐτέρων, περιτονέα (l. περιτόναιά) τε καὶ σανίδας, καὶ τὰ ἐγκυλίσματά (χελύσματά) τε, καὶ μέρη πρύμνης, καὶ τοίχων καὶ ζυγωμάτων, ἰστιῶν τε καὶ πηδάλιων, ἰκνῶν τε καὶ αὐχενίων, οἰάκων τε, καὶ τῶν ἄλλων πάντων, ἐκ διαφόρων ξύλων ἔχει τὴν συναγωγὴν. Ἐκάστη δὲ τούτων τῶν Αἰρέσεων μονόξυλός τις οὐσα, τὸν χαρακτῆρα τῆς Ἐκκλησίας οὐχ ὑποφαίνει'). Ma nulla può dedursi da questo passo, che pur contiene una minuta descrizione delle varie parti della nave, per determinare il significato del sostantivo. In una iscrizione (DITTEMBERGER, *Sylloge inscr. graec.* II, 587, 307, n. 219), ricorre lo stesso termine col significato 'di un sol pezzo'.

⁹⁾ Cfr. anche il pap. 929 l. 23 nello stesso vol. III, p. 42: σχοιν σεβεννιν. Gli editori (p. 42 in nota) congetturano che in questo passo il σ iniziale della seconda parola potesse appartenere alla prima, e la seconda dovesse leggersi ἰβεννιν(ά?). Ma la congettura è esclusa dalla lezione non equivoca del nostro documento.

¹⁰⁾ Cfr. TORR, p. 37, n. 9; LÜBECK, II, p. 24.

¹¹⁾ Essa era portata sulla nave per la misurazione delle derrate da trasportare; e ciò conferma che la nave è un battello pel trasporto probabilmente di grano, orzo e simili.

il banco pei remiganti (ζυγόν)¹⁾, un cilicio (κίλικιον)²⁾, una barca da salvataggio o da approdo (κατώτιον κατὰ γαστριδα)³⁾ con due remi fornito di tutto l'occorrente, e gli ombrinali (ὀβελίσκος)⁴⁾.

Le parti contraenti sono Pbecis, proprietario della nave, ed Harmirymsius, il quale prende dal primo in affitto il battello pel periodo di 60 anni e per la corrisposta complessiva di un talento e 2000 dramme (pari ad 8000 dramme) e paga all'atto per mezzo della banca di Anoubion il talento, riservandosi di sborsare le residuali 2000 dramme appena sarà giunto a Panopolite (ch'è il luogo d'origine di Pbecis) ed avrà ricevuto il ναυπηγικόν (i documenti che si riferiscono alla costruzione della nave?)⁵⁾ e tutte le altre sicurtà, perchè la nave e i suoi diritti possano passare ad Harmirymsius. Per queste duemila dramme residuali le parti si scambiano un atto d'obbligo, e intanto Harmirymsius riceve subito in consegna la nave ch'è ancorata nel porto di Antinoopolis, convenendosi ch'egli abbia d'ora innanzi e per sempre (!) la facoltà d'usarne disporne goderne e così via, senza che il locatore o i suoi eredi possano giammai impugnare l'atto o muover contesa circa i diritti trasferiti ad Harmirymsius e ai suoi eredi, in nessun caso e per nessun motivo. Che se alcuno lo faccia o non presti la dovuta garanzia, è convenuto fin d'ora che la impugnativa rimanga senza valore e l'inadempiente incorra la pena di pagare all'affittuario e ai suoi aventi causa il doppio della mercede e per soprappiù le spese e i danni, ferma rimanendo e pie-

¹⁾ Data la vicinanza alla parola che precede potrebbe anche pensarsi ad una bilancia (?)

²⁾ Piuttosto che un vestito, credo si debba supporre qui designata una tenda, un velamen, da distendere sulla nave o per garantire le merci caricate, o per difendere gli uomini dell'equipaggio dal sole e dalla pioggia.

³⁾ La congettura circa il significato di queste parole è degli editori inglesi, p. 164 n. 11. Cfr. TORR, p. 40 n. 4.

⁴⁾ Così mi par che sia da intendere ὀβελίσκος, cioè a dire il foro del battello necessario per lasciar scorrere fuori l'acqua riversatavi dalla pioggia o dalle ondate (SOPHOCLES, *Greek lexicon* s. h. v.). Ma non è escluso che possa designare una punta, un'asta, una prominenzza acuta della nave.

⁵⁾ Forse si tratta di un documento che doveva provare essere il possessor della nave in regola di fronte al costruttore, quindi una quietanza o una fattura quietanzata. Non so se si possa pensare a ναυπήγιον, cioè al cantiere di costruzione, alla cala, ad un posto della cala, tettoia od altro, ove si traesse in secco la nave per metterla al riparo nel tempo di non navigazione (cfr. Lübeck, op. cit. I, p. 2).

namente efficace la *μισθωπρασία*. Seguono le sottoscrizioni delle parti che, come al solito, brevemente riassumono il tenore dell'atto: e quindi la firma dello scrivano Sarapione, che sebbene attesti d'aver sottoscritto per una sola, pare, dalla identità della scrittura, che ciò abbia fatto per ambedue.

La costanza con cui i contraenti parlano di *locazione* (*μεμισθω-κέναι*, *μεμισθωκα*, *μεμισθωμαι*), di *conduttore* (*μεμισθωμένος*), di *mercede* (*φόρου τοῦ συμπεφωνημένου*, *φόρων*) non lascia dubbi circa la intenzione di essi di voler dare all'atto la veste di una locazione. Ma è tale del pari la loro volontà sostanziale? Tutto il contenuto dell'atto vi contraddice apertamente; perchè, a prescindere dalla già rilevata incongruenza logica d'una locazione protratta per un tempo così insolitamente lungo¹⁾ da rendere impossibile o quasi la restituzione al termine di esso, stanno a dimostrarla una vera e propria vendita:

a) La convenzione di un unico prezzo complessivo, non calcolato nè per anni nè per altri periodi²⁾, e pagato integralmente

¹⁾ Nessuna delle numerosissime locazioni conservate nei papiri presenta un ter mine che anche per poco si avvicini a quello qui stipulato. La durata normale dell'affitto dei terreni era di uno o di tre anni, talvolta per più, raramente giungeva fino ai sei anni (GENTILI, *Degli antichi contratti d'affitto* in « Studi it. di fil. class. » XIII p. 291; COSTA, *Le locazioni dei fondi nei pap. greco-egizi* in « Bull. dell'Ist. di dir. rom. » XIV, pp. 54-55). Per i fondi urbani (case da abitazione, granai, frantoi da olio e così via) il termine era molto più variabile, ma pur sempre brevissimo (cfr. ad es. P. Fay. 95, 96; P. Oxy. II, 278; P. Ahm. 93; P. Lips. 16, 17, ecc.).

Senza termine prefissato, e quindi con la scadenza affidata del tutto all'arbitrio del locatore (*ἐφ' ὅσον χρόνον βούλει*) furono per solito le locazioni dei terreni nel periodo bizantino (GENTILI, op. cit. pp. 278, 291; COSTA, op. cit. p. 56). Nè nei testi romani ho trovato un sol caso di affitto a lunghissima scadenza. Com'è noto, il termine solea essere di cinque anni nei fondi rustici (l. 9 § 1; l. 3 § 11; l. 24 § 2. 4 D. 19. 2; l. 89 D. 45. 1); di altrettanti, secondo alcuni, o di un anno solo, o addirittura senza termine secondo altri, per i fondi urbani (cfr. ESMEIN, *Les baux de cinq ans du dr. rom.* in « Mélanges d'hist. du dr. » p. 229 sgg.; GIRARD, *Manuel de dr. rom.* p. 560 n. 3; FERRINI, *Pand.* p. 701 n. 5; BERTOLINI, *Appunti didattici*, p. 642 n. 3 ecc.). Giammai un affitto nè di immobili nè di mobili ha la durata di più decenni.

²⁾ È invece costante nelle locazioni la determinazione della corrisposta per periodi unitari di tempo (anno, semestre, ecc.). Così, nei papiri, per le locazioni di fondi rustici la mercede è fissata in annualità (*φόρου κατ' ἔτος*, *ἐκφορίου κατ' ἔτος ἕκαστον*; cfr. GENTILI, op. cit. p. 388 sgg.). E nel diritto romano era del pari l'annualità nei fondi rustici (l. 7 § 8 D. 24. 4), la semestralità per gli urbani (l. 1 § 4 D. 43. 32). Cfr. VAN WETTER, *Obligations*, II, p. 400.

(meno le 2000 dramme di cui il disborso deve però seguir poco appresso all'atto della stipulazione), senza il più piccolo accenno che si tratti di pagamento anticipato delle mercedi; cosicchè più che di mercede quella somma ha manifesto carattere di prezzo di vendita. Le 8000 dramme rappresentano indubbiamente il capitale¹⁾.

δ) Le illimitate facoltà di disposizione accordate al conduttore, inconcepibili in un semplice affitto. Il concedente infatti vuol trasferita nell'altra parte la potestà di usare e fruire della nave (κρατεῖν), di tenerla come proprietario (κυριεύειν) ora ed in perpetuo (ἀπὸ τοῦ νῦν εἰς τὸν αἰὶ χρόνον), di averne l'amministrazione (διοικεῖν), di disporne (ἐπιτελεῖν) come meglio a lui piaccia e senza alcuna limitazione (ὡς ἐὰν αἰρῶνται τρόπον ἀνεμποδίστως), di affittarla (μεταμισθῶν), di equipag-

¹⁾ Sebbene dai papiri non sia possibile trarre elementi sicuri per la determinazione del prezzo delle navi - mentre, com'è noto, criteri molteplici si hanno per determinar quello dei terreni da cultura, delle aree fabbricabili, delle case, e soprattutto degli animali (camelli ecc.) e delle derrate, cfr per l'età tolemaica l'ottimo contributo di SALLUZZI, *Sui prezzi in Egitto nell'età tolemaica* in « Riv. di st. antica », p. 9 sgg. - tuttavia non mancano indizi circa il valor delle navi; ed essi son tali da persuadere della congruenza del prezzo di 8000 dramme. Il prezzo di un legno da remo era calcolato al tempo di Demostene in tre dramme; due timoni di una trireme par che costassero 25 dramme; l'albero maestro di una trireme 37 dramine, le due antenne maggiori forse 23 dramme; e più d'un talento costava l'armamento e l'attrezzatura completa d'una nave a quattro ordini di rematori, 4100 dramme quello d'una trireme (cfr. BOECKH, *Staatshaushaltung der Athener* III, p. 139 sgg.; LÜBECK, op. cit. I, p. 38). La spesa per una nave da trasporto di cavalli (ἵππηγός) è al tempo di Demostene calcolata in 5500 dramme ed era superiore a quella per una trireme, che importava solo 5000 dramme (cfr. BOECKH, *Urkunden über das Seewesen des attischen Staates* p. 226; LÜBECK, op. cit. I, p. 25, 38; ASSMANN, *Seewesen* in BAUMEISTER, *Denkmäler d. Klass. Altert.* III, p. 1625). Circa 10 talenti furono pagate dieci navi a 50 rematori completamente equipaggiate al tempo di Tolomeo Epifane (cfr. LUMBROSO, *Recherches sur l'écon. politt.* p. 25 n. 2), il che dà un talento per ogni nave. Questi ed altri dati dimostrano che il valore di una nave si aggirava intorno al talento; e ciò corrisponde abbastanza alla somma che vien pagata da Harmiryminus (un talento e 2000 dramme) e che perciò non può essere che il prezzo. - Circa la diversità di valore tra le navi marittime e le fluviali mancano elementi sicuri: certo queste dovevan costar meno di quelle, com'è naturale; ed una prova se ne ha, ad esempio, nell'edictum de pretiis rerum venalium in cui Diocleziano fissava con un tasso più alto la mercede dei *fabri navales* marittimi di fronte a quella dei fluviali; 7. 13, *nauego in nabi maritima ut supra dturni (denarios) sexaginta*; 7. 14, *in nabi amnica ut supra dturni (denarios) quinquaginta*. Cfr. MOMMSEN, *Der Maximaltarif des Diocletian* e il commento del BLÜMNER, a p. 108. - Altri accenni, che pur possono indirettamente giovare a stabilire il criterio del prezzo, vedansi nel documento citato più oltre (pag. 64 u. 1).

giarla (ναυτολογεῖν), di farne propri tutti i proventi (ἐκλέγεσθαι τὰ ἐξ αὐτοῦ περιγεγόμενα πάντα), e persino di trasformarla (ματαρρुθμίζεῖν) ¹⁾.
 Son questi i poteri che sogliono conferirsi ad un affittuario? Basta scorrere uno soltanto dei molti contratti di vendita per accorgersi che queste son le clausole proprie di una alienazione.

c) La garanzia che il locatore presta al conduttore e ai suoi eredi (τῆς βεβαιώσεως διὰ παντός πρὸς πᾶσαν βεβαιώσιν ἐξακολουθούσης τῆ Πβήκει και τοῖς παρ' αὐτοῦ οὐς και μὴ ἐπελεύσεσθαι κ. τ. λ.). Giamai nelle locazioni si trova fatto cenno d'una siffatta clausola, nella quale devesi per conseguenza ravvisare la prestazione della garanzia evizionale. Conferma sicura di ciò è la convenzione con cui il locatore s' impegna a pagare il doppio della somma ricevuta: perocchè essa non è altro che applicazione della *stipulatio duplae*, quale si riscontra sovente nei contratti greco-egizi di vendita ²⁾.

d) E da ultimo l'assenza di ogni convenzione circa la restituzione dell'oggetto allo spirare della locazione.

In verità nè quest'ultima circostanza nè la prima hanno valore assoluto. La clausola relativa alla restituzione non è molto frequente nelle stesse locazioni, e non soltanto in quelle finiture ad arbitrio del locatore (ἐπι χρόνον ὅσον βούλει), ma altresì in quelle che hanno una scadenza prestabilita (εἰς ἔτη . . . ἀπὸ τοῦ ἐνεστώτος ἔτους) ³⁾. E d'altro canto, per quanto riflette la mercede, è pur vero ch'essa eccezionalmente può essere fissata in modo globale, *per aversionem*, ossia per una somma unica corrispondente all'intero periodo dell'affitto. Ciò mi richiama alla mente, tra i molti testi romani in cui è ricordo di locazione di navi ⁴⁾, un frammento d'Ulpiano, che a prima vista par proprio una definizione della condizione giuridica di Harmiryms

¹⁾ Il contratto aggiunge ancora un'altra facoltà, λύειν; ma è molto incerto qual sia il preciso significato della parola. Intenderla nel senso di 'liberar la nave dall'ancora' 'salpare' sarebbe la cosa più naturale, se non precedessero altre facoltà che necessariamente comprendono anche quella.

²⁾ Cfr. il mio articolo *I papiri greci e la stipulatio duplae* in « Bull. dell' Ist. di dir. rom. », XIV, p. 108 sgg.

³⁾ La clausola, quando ricorre, è del tenore: και μετὰ τὸν χρόνον παραδώσω e simili; cfr. GENTILI, op. cit., p. 352-353.

⁴⁾ Cfr. ad es. i fr. 3 § 1 D. 4, 9; 2 pr. D. 14, 2; 10 § 1, 2 D. eod.; 61 § 1 D. 19, 2; 1 § 1 D. 19, 5, ed altri in cui si parla di affitto di tutta la nave, sebbene la maggior parte trattino di affitto per un determinato trasporto di merci o per un determinato viaggio.

(l. 1 § 15 D. 14, 1): «Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum»¹). L' *aversio* denota per solito, nei testi romani, la locazione in blocco di più cose o di più opere per una mercede unica o d' un *opus* senza tener conto separato della materia e della mano d' opera²). Ma è *per aversionem* anche quando la mercede è determinata in una somma unica rispetto ai periodi dell'affitto, quando cioè non vi hanno più mercedi a periodi, ma una sola complessiva stabilita globalmente per tutto il tempo della locazione. Un esempio per gli edifici ne offre la l. 35 pr. D. 19, 2: 'Si aversione insulam locatam dominus reficiendo, ne ea conductor frui possit, effecerit'; un altro per le navi è dato appunto dalla cit. l. 1 § 15, ove l'aversio ha significato diverso da quello che ha ad es. nella l. 10 § 2 D. 14, 2³). Vi s'adatterebbe anche l' accenno alla durata della locazione, *ad tempus*, cioè per un termine prestabilito⁴).

Senonchè, di fronte a tutte le altre circostanze, questi sono più che dei semplici indizi: se non è strana la determinazione in complesso delle mercedi, sarebbe addirittura inammissibile che tutte le mercedi di 60 anni si fossero anticipatamente soddisfatte⁵).

¹) Risulta ancor più il ravvicinamento se si legge la redazione greca del fr., Bas. 53, l. 2: 'Ναύκληρός ἐστὶ, πρὸς ἃν ἐνίκηει ὁ πόρος τοῦ πλοίου καὶ τὰ συμβαίνοντα, εἴτε ὁ δεσπότης ἐστίν, εἴτε παρὰ δεσπότητος τὸ πλοῖον ἐμισθώσατο ἐν ἡμάδι'.

²) Cfr. ad es. l. 30 § 3; 36; 51 § 1; 53 pr. D. 19. 2; e per la locazione d' una nave non in ragione del carico, ma in blocco e per la portata ch' essa ha la l. 10 § 2 D. 14. 2: 'immo si aversione navis conducta est, pro duobus milibus debetur merces: si pro numero impositarum amphorarum merces constituta est, contra se habet: nam pro tot amphoris pretium debes, quot portasti'. — Per la vendita fatta *aversione* vedi l. 62 § 2 D. 18. 1; l. 4 § 1. 2 D. 18. 6 e cfr. anche l. 35 § 5 sgg. D. 18. 1; l. 1 § 1 D. 18. 6; l. 36 D. 21. 1; l. 2 C. 4. 48.

³) V. ORTO, *Thes.* (Basileae 1744), IV, p. 1513; CUIACIO, *Op. omnia* (Neapoli 1758), IX, p. 304; VAN WETTER, *Obligations*, II, p. 399, n. 27; cfr. anche CUIACIO, III, p. 204 VIII, p. 1069-1070; GLÜCK, *Pand.* XIV, § 877, p. 186, n. 83.

⁴) Il contrapposto *vel in perpetuum* si ha invece quando non è fissato alcun termine, come risulta dalla l. 10 C. 4. 65, donde scaturisce la distinzione tra *conductio perpetua* (senza termine) e *conductio temporalis* (con termine prefissato); cfr. MAYNZ, *Cours de dr. rom.* II, p. 243 n. 2; CUG, *Inst. jur.* II, p. 429 n. 3. In un altro senso *locare* o *conducere in perpetuum* si dice dell'enfitensi e degli agri vectigales, cfr. l. 1. 3 D. 6. 3; 11 § 1 D. 39. 4; § 2. 3 I. 3. 24; GAL. III, 145; HYGINUS, p. 116 ecc. e sui *conductores perpetuarii*. l. 3 C. 11. 70.

⁵) Anche qui, per gli affitti dei terreni i papiri ci danno come norma generale il pagamento posticipato (GENTILI, op. cit. pp. 306 sgg.). E quanto alle fonti

Ora, quale potè essere il motivo che indusse le parti a porre in vita una convenzione così singolare?

La spiegazione si deve indubbiamente ricercare nella storia dei *navicularii* e dei loro rapporti di diritto pubblico e privato, che diedero luogo nell'impero e soprattutto nel III e nel IV secolo ad una ricca e complessa legislazione speciale¹⁾.

Com'è noto, in origine, l'esercizio del commercio navale non fu considerato un vero e proprio *munus publicum*; ma a cagione dei servigi che i proprietari delle navi o coloro che ne avevan l'industria rendevano allo Stato col trasporto del grano e di altri generi alimentari e di consumo a Roma, concessioni di speciali privilegi ed immunità furon fatte a favore dei *navicularii* e dei *collegia naviculariorum*; e furono privilegi più o meno larghi e diversi secondo la regione in cui avevan sede e secondo gli speciali servigi che da essi si prestavano²⁾, privilegi che s'andarono man mano accrescendo e moltiplicando a misura che si accentuava la necessità per lo Stato di ricorrere all'opera dei navicularii pei bisogni sempre crescenti di Roma.

Le primitive concessioni da parte di Claudio dell'*ius Quiritium* ai Latini proprietari o costruttori di navi della capacità di diecimila modii che avessero portato per sei anni almeno frumento a Roma (Gai. I, 32 c.; Ulp. Fragm. III, 6), della esenzione dalla legge *Papia Poppaea* e del *ius trium liberorum* alle donne (Suet., Claud., 18, 19), della *immunitas* dai *munera publica* dichiarata da Adriano a favore dei possessori di navi che servivano all'annona (l. 6 [5] § 3, 4 D. 50, 6; l. 3 D. 50, 5) furono riconfermate ed accresciute dagli imperatori successivi ed estese poi a tutti i navicularii ed ai collegi delle provincie (l. 1 pr. D. 3, 4).

Il massimo sviluppo di codesto sistema delle immunità s'ebbe

romane, i casi di anticipato disborso non offrono mai, per la brevità normale del termine, alcun punto di raffronto col caso straordinario del nostro documento; cfr. ad es. la l. 19 § 6 D. 19. 2 ov'è anticipata la mercede di un anno per una abitazione.

¹⁾ WALTZING, *Etud. hist. sur les corporations professionnelles chez les Rom.* II, p. 29-58, 255, 328, 397-402 e passim; BESNIER nel *Dict.* di Daremberg e Saglio v. *Navicularius*, p. 20-24; PIGEONNEAU, *De covectione urbanae annonae et de publicis naviculariorum corporibus; L'annone romaine et les corps des naviculaires partitout. en Afrique* in « Rev. de l'Afr. fr. » p. 220-237; cfr. anche GLÜCK, *Pand.* XXXI, § 1355 n. pp. 467-476, il commentario di Gotofredo ai tit. 13, 5. 6 del Teodosiano e gli altri autori citati dal Waltzing.

²⁾ WALTZING, op. cit. II, p. 41.

nella legislazione imperiale da Costantino a Teodosio ed Onorio ed è parallelo ad una profonda modificazione che si viene attuando nei rapporti tra lo Stato e gli esercenti l'industria navale. L'esercizio del commercio navale viene poco a poco a considerarsi come un vero e proprio *munus publicum* pei servigi che ora lo Stato esige pel trasporto e non più a Roma soltanto, ma anche a Costantinopoli. Occorre quindi non soltanto remunerare questi servigi, ma rendere anche possibile la prestazione di essi esonerando i *navicularii* da quegli uffici, che altrimenti impedirebbero loro di allontanarsi dalla città; l'esser lontano pel commercio navale vien quindi considerato come assenza *rei publicae causa*: '*nam remuneranda pericula eorum, quin etiam exhortanda praemiis merito placuit, ut qui peregre muneribus et quidem publicis cum periculo et labore fungantur, a domesticis vexationibus et sumptibus liberentur: cum non sit alienum dicere etiam hos rei publicae causa, dum annonae urbis serviunt, abesse*' (l. 6 [5] § 3 D. 50, 6). Sorge così il *munus naviculare*, che si afferma soprattutto nel IV secolo e pone i *navicularii* e i loro collegia in una condizione di dipendenza dallo Stato. I collegia non sono più semplicemente autorizzati o riconosciuti dal governo, ma posti sotto la sua diretta ed immediata sorveglianza, e da esso disciplinati e regolati; e i privilegi e le immunità s'accrescono e si estendono corrispondentemente alla aumentata soggezione dei *navicularii* ai poteri dello Stato, fino al punto ch'essi divengono con l'andar del tempo dei veri funzionari pubblici e i collegi quasi organi dell'amministrazione annonaria. La concessione universale delle immunità disposta da Costantino nel 326 (5 C. Th. 13, 5): '*Navicularios omnes per orbem terrarum per omne aevum ab omni oneribus et muneribus, cuiuscumque fuerint loci vel dignitatis, securos vacuos immunesque esse praecipimus, sive decuriones sint sive plebei seu potioris alterius dignitatis, ut a conlationibus et omnibus oblationibus liberati integris patrimoniis navicularium munus exercent*', riconfermata nel 386 dagli imperatori Graziano Valentiniano e Teodosio (17 C. Th. *eod.*), fu seguita da ulteriori privilegi (7 C. Th. *eod.*, a. 331), come la *excusatio* dalla tutela (c. 7 cit.; c. 24 C. I. 5, 62, a. 400), che per l'innanzi Traiano aveva dichiarato non compresa tra i privilegi (l. 17 § 6 D. 27, 1), il privilegio del foro (c. 7 cit.), il conferimento della dignità equestre per opera di Costantino e di

Giuliano confermato dagli imperatori Valentiniano Valente e Graziano (16 C. Th. 13, 5, a. 380), la esenzione dal vectigal (23, 24 C. Th. *eod.*, a. 393-395), la precedenza del *corpus naviculariorum* al fisco nelle successioni vacanti dei membri del corpus (1 C. l. 6, 62, a. 326) e così via (cfr. ancora 8, 9, 10, 29, 30, 31, 36 C. Th. 3, 15, ecc.).

Ma corrispondentemente ad un tal trattamento di favore (tra tutti i collegia, quelli che furon più favoriti sono appunto i naviculari)¹⁾ si riscontra in questo periodo un aggravamento del *munus navale*, che s'impone sempre più rigorosamente agli esercenti l'industria e importa una considerevole minorazione della loro libertà personale e della libera disponibilità del loro patrimonio. È questo il punto che distingue nettamente il periodo precedente da quello della legislazione del IV e V secolo; chè, mentre prima non è ancora avvenuto o non è almeno generale il riconoscimento del *munus* e ogni proprietario o esercitor di navi può liberamente trattare con lo Stato per il trasporto delle derrate e gode dei privilegi concessi dalle costituzioni, ora l'industria libera è ormai asservita allo Stato, i collegia sono divenuti delle corporazioni obbligatorie e la funzione un onere cui non è più lecito sottrarsi²⁾. Così avviene che nessuno può liberarsi del *munus* (3 C. Th. 13, 5, a. 319; l. 18 § 29 D. 50, 4), il quale è divenuto ereditario (19 C. Th. 13, 5, a. 390) e non solo nella famiglia, ma anche fuori di essa, di guisa che v'è soggetto chiunque succeda nei beni d'un *navicularius* deceduto senza prole; che gli originari *levamentarii* debbono anch'essi seguire la condizione del padre e son legati alla nave e al luogo in cui servono (c. 1 *eod.*, a. 314); che hanno il lor foro nel luogo in cui sono ascritti, nè è loro consentito d'impetrarne la *translatio* (c. 12 *eod.*, a. 369); che son soggetti a prestazioni (c. 15 *eod.*, a. 379), nè son sottratti al *munus* gli Ebrei e i Samaritani purchè non indigenti (c. 18 *eod.*, a. 390); che la proprietà stessa vi è sottoposta (c. 3 *eod.*, a. 319; c. 20 *eod.*, a. 392; c. 35 *eod.*, a. 412) ed è legata al corpus cui è ascritto il proprietario, cosicchè limitazioni molteplici si introducono alla libera disponibilità dei *praedia naviculariorum*, vietandosi le alienazioni fatte allo scopo di sottrarsi al *munus* (1 C. Th. 13, 6, a. 326) e conferendosi al corpus il

¹⁾ WALTZING, op. cit. II, pp. 397 sgg.

²⁾ Cfr. WALTZING, op. cit. II, pp. 43-53; BESNIER, art. cit. p. 23; PIGEONNEAU, *L'annone romaine*, p. 227.

diritto di reclamare i beni alienati (2 C. Th. 13. 6, a. 365) o sottoponendo gli acquirenti allo stesso *munus navale* (c. 4 *eod.*, a. 367; c. 6, a. 372; c. 7, a. 375; c. 8, a. 399), e emanando speciali provvedimenti in ordine alla prescrizione (c. 5, a. 367; c. 9, a. 417; c. 10, a. 423). Le navi debbono essere costruite di una determinata capacità e portata, per modo da poter servire al trasporto delle derrate (28 C. Th. 13. 5, a. 399; Nov. Valent. 29, a. 450); e molte altre disposizioni sono pubblicate, tendenti a restaurare i collegia che pare si riducessero talvolta a pochissimi membri per la gravosità del munus, vietandosi la facoltà di recedere dal corpus (c. 11, a. 365; 14, a. 371; 22, a. 393; 27, a. 397, C. Th. 13. 5).

In questa serie di provvedimenti più d'uno ve n'ha, a prescindere da quelli di efficacia universale (ad es. 5 C. Th. 13. 5 già cit.; 22 *eod.* relativo alle provincie, con cui si dispongono censimenti generali dei navicularii, dei loro beni, ecc.), che si riferisce direttamente ai *navicularii* dell'Egitto. Con la c. 14 C. Th. 13. 5 dell'a. 371 gl'imperatori Valentiniano, Valente e Graziano ordinano che sia indicato il numero dei *navicularii* 'qui praesenti possit indictione compleri tam intra Orientem, quam intra Aegyptiacas partes', e concedono immunità, estendendo agli Egiziani i 'privilegia Africana'; di un *Alexandrinus stolis*, di una *classis Alexandrina* è frequente il ricordo nelle fonti giuridiche e storiche (cf. c. 7 e 32 h. t.); agli Ebrei e ai Samaritani d'Egitto si riferisce la c. 18 h. t.; agli Egiziani in genere la c. 1 C. Th. 13. 7 e vari altri provvedimenti imperiali. Non meno che nelle altre provincie, si disciplina nell'Egitto la funzione loro, si istituiscono e si regolano i collegia. Pare anzi che quivi i corpi di navicularii fossero esistenti e riconosciuti anche prima che altrove e che fin dal tempo dei Tolomei la *functio navicularia* vi fosse riconosciuta come *munus publicum* e ad essa fossero assoggettati i navicularii costituiti in corporazioni¹⁾. Che se su ciò son possibili dei dubbi²⁾, certo è tuttavia che ben per tempo tali collegi vi sorsero e furono sottoposti al *munus*. Aureliano, tra il 270 e il 275, avrebbe, secondo quanto egli afferma, istituito dei *navicularii Niliaci*³⁾; ma più che

¹⁾ PIGEONNEAU, *L'annone romaine*, pp. 225, 235; *De Convectione*, p. 49 sgg.

²⁾ WALTZING, op. cit. II, pp. 51-52.

³⁾ VOPISCUS, *Vita Aurel.* 47: '... navicularios Niliacos apud Aegyptum novos et Romae amicos posui'.

probabile, è certo ch'egli non fece che accrescere il numero di quelli che già da lungo vi esistevano ¹⁾).

Nè fu sostanziale la differenza tra i navicularii dediti alla navigazione del mare (*navicularii marini*) ²⁾ e i battellieri dei fiumi (*nautae, navicularii amnici*) ³⁾, cui son da aggiungere quelli dei laghi. I rapporti in cui questi si trovarono con lo Stato furono simili a quelli dei primi ⁴⁾. Una costituzione di Valentiniano e Valente (a. 364) *de nautis Tiberinis* imponeva ai proprietari di navi sul Tevere di sottostare al *munus*, cui per nessun privilegio o dignità era consentito sottrarsi ⁵⁾; dei *navicularii amnici* si occupa esclusivamente la Novella di Valentiniano (a 450) ⁶⁾ che mira a restaurare il

¹⁾ Cfr. WALTZING, op. cit. II, p. 34. - Un accenno ai navicularii del Nilo erasi creduto di trovare dall'HOGARTH, *Petrie Coptos*, p. 27, nell'iscrizione di Koptos dell'epoca di Domiziano (mus. Cairo n. 9263; cfr. WILCKEN, *Gr. Ostraka*, I, pp. 347, 572; DITTENBERGER, *Orientalis graeci inscriptiones selectae, Suppl. Syll.* II, p. 413 n. 674), contenente l'elenco di vari vestigalia (*portoria*) dovuti per trasporti da Koptos al mar Rosso e viceversa: alla l. 13 egli aveva letto [Νειλί]ακοῦ δραχμὰς πέντε, ma la lettura è stata corretta dal SEYMOUR DE RICCI, *Bull. éptgr. de l'Égypte rom.* (« Arch. f. Papf », II, p. 437 n. 37), nell'altra φυλ]άκου, accettata anche dal Dittenberger op. cit. p. 416 n. 11. Un altro accenno vi sarebbe invece secondo lo stesso de Ricci alle l. 10-11, ov'egli supplisce [Νείλου δραχμὰς ἕξ]; ma il supplemento è respinto dal Dittenberger, op. cit. p. 416 n. 9, secondo il quale il testo non si riferisce punto alle navi del Nilo. Certo è però che nello stesso documento tra i portoria son menzionati uno di 5 dramme per *nautae* (l. 14: [να]ύτου δραχμὰς πέντε) ed uno pur di 5 dramme per gli artefici che provvedono alla riparazione delle navi (l. 15: [Σε]ρατευτοῦ ναυπηγοῦ δραχμὰς πέντε), e che tra costoro possono bene essere compresi i battellieri del Nilo.

Nello stesso documento è prescritta un'imposta di 20 dramme per il trasporto dell'albero di una nave e di 4 dramme per un'antenna (l. 29-30: ἰστοῦ δραχμὰς εἴκοσι, κέρατος δραχμὰς τέσσαρες); ma non potendosi trattare che di trasporti da Koptos al mare, secondo ciò che avverte il Dittenberger, op. cit. p. 418 n. 26, queste devono essere forniture per navi marittime, non viceversa di forniture destinate alla navigazione del Nilo.

²⁾ V. su questi in genere WALTZING, op. cit. II, pp. 34-53 e per l'Egitto, p. 37 n. 4.

³⁾ V. sui *navicularii amnici* di Roma e di altre regioni WALTZING, op. cit. II, pp. 29-34; LIEBENAM, *Zur Gesch. und Organist. des róm. Veréinswesens*, pp. 81-89.

⁴⁾ WALTZING, op. cit. II, p. 72.

⁵⁾ I C. Th. 14. 21 = I C. J. 11. 27: 'Qui navem Tiberinam habere fuerit ostensus, onus rei publicae necessarium agnoscat. Quaecumque igitur navigia in alveo Tiberis inveniuntur, competentibus et solitis obsequiis mancipientur, ita ut nullius dignitas aut privilegium ab hoc officio vindicetur'.

⁶⁾ Nov. Valent. III, 29: 'Publicis commodis et sacratissimae urbis utilitatibus amica suggestio... admouuit, ut naviculariorum corpori per tot detrimenta

corpus indebolitosi per le diserzioni, imponendo il richiamo dei disertori e disponendo la successione del corpus nei beni del corporatus morto senza eredi, come prima erasi stabilito pei navicularii marini (1 C. I. 6. 62; 2 C. Th. 13. 6), e fissa la misura minima della portata delle navi e impone ai privati proprietari di prestare una corsa all'anno o pagare due solidi se la nave è di capacità inferiore alla legale. E i privilegi e le immunità si accordano ad essi (e senza alcun dubbio anche a quelli del Nilo, donde dovevan farsi i trasporti per l'annona romana), sebbene i testi parlino il più spesso delle navi e dei navicularii del mare¹).

Ora, la spiegazione che per prima s'affaccia alla mente di fronte alla singolare convenzione del nostro papiro è quella che vien suggerita da due costituzioni del Teodosiano, di cui la prima è diretta precisamente agli Egiziani.

Le navi dei privati potevano anch'esse esser sottoposte all'onere del trasporto delle annone, quando non fosser sufficienti quelle dei collegia naviculariorum o comunque ne sorgesse il bisogno per qualche straordinaria necessità. Ma poichè l'onere era gravoso, molto spesso i privati trovavan modo di sfuggire al *munus*, e ciò era facile ottenere ponendo le navi sotto la protezione dei *potentiores*. Questa pratica dovè essere in uso un po' dappertutto, ma più largamente in Egitto, se per esso furon provocati per la prima volta provvedimenti imperiali che la colpivano siccome fatta in frode alle leggi. Un uso simile si aveva pei fondi e per le case, alle quali soleva apporsi il nome di una persona potentior per sottrarsi, se convenuti, al giudizio o comunque vincere la lite (1 C. Th. 2. 14); e il Gotofredo (ad c. 2 C. Th. 13. 7) crede che analogamente si operasse per le navi, inscrivendo sulla prora il nome o il titolo del *potentior*. Certo non

lassato remedia praestaremus: quorum privilegiis sufficere constituta vetera potuerunt... navicularios, qui munus proprium defugerunt, ad corpus suum cum agnatione et pecuniis reducendos... eorum, qui sineheredibus obierunt, substantiam quolibet alienatam titulo ab his vindicari, qui memoratae serviunt functioni'.

¹) Gai. I, 32c: 'Si navem marinam aedificaverint'; l. 6[5] § 5 D. 50. 6: 'Divus Hadrianus rescripsit immunitatem navium maritimarum dumtaxat habere, qui annonae urbis serviunt'; l. 3 D. 50. 5: 'qui naves marinas fabricaverunt'. Cfr. sebbene a tutt'altro effetto siavi fatta la parificazione, l. 1 § 6 D. 14. 1: 'Navem acc. pere debemus sive marinam sive fluvialilem sive in aliquo stagno naviget'.

dovè esser questo il solo modo per porre la nave sotto la tutela di un potente: atti fittizi di alienazione o cessioni temporanee doverò anche compiersi, per raggiungere più efficacemente l'intento. A render yane simili frodi una costituzione dell'a. 399 punì con la multa di 20 libbre d'oro i potentes che consentendo avessero cooperato al tentativo fraudolento, con la confisca delle navi i proprietari.

1 C. Th. 13. 7. *Impp. Arcadius et Honorius Eutychiano p. p.*

Cunctis per Aegyptum intimetur viginti librarum auri multae esse subdendos eos, qui naves suo nomine vel defensione a transvectionibus publicis excusare temptaverint, publica iactura navium quoque dominis feriendis, qui neglectis necessitatibus publicis potiorum voluerunt patrociniis excusari.

Ed una seconda costituzione dell'a. 406 confermava la precedente:

2 C. Th. *eod.* [= 1 C. I. 11. 4. *Idem Longiniano p. p.*

Multi naves suas diversorum nominibus et titulis tuentur. Cui fraudi obviantes praecipimus, ut, si quis ad evitacionem publicae necessitatis titulum crediderit adponendum, sciat navem esse fisco sociandam. Nam ut privatos quoque non prohibemus habere navigia, ita fraudi locum esse non sinimus, cum omnes in commune, si necessitas exegerit, conveniat utilitatibus publicis oboedire et subvectionem sine dignitatis privilegio celebrare (fin. Iust.). Nisi igitur intra triginta dies haec fraus fuerit remota, universa navigia, quae ad exceptiones confugiunt, dominis auferantur.

Nè pare che le frodi fossero tutte colpite, se dopo poco più d'un trentennio (a. 439) gl'imperatori Teodosio e Valentiniano sentirono la necessità di emanare una nuova disposizione proibitiva, che abbracciò con forma più generale ogni specie di frode e vietò di far ricorso a qualunque dignità pubblica o ecclesiastica, togliendo forza persino alle eventuali concessioni imperiali, siccome contrarie alla pubblica utilità. Ciò che v'ha di notevole in questa costituzione è ch'essa colpisce qualsiasi negozio giuridico che tenda a sottrarre al munus le navi e quindi evidentemente anche quei negozi fittizi o simulati, con cui i proprietari delle navi tentavano di liberarsi dal *munus*:

Nov Theod. 8 [= 2 C. I. 11. 4 e 10 C. I. 1. 2]. *Impp. Theodosius et Valentinianus Florentio p. p.*

Semina ferendi leges fragilitas humani generis subministrat, repetitio vero legum.... admoneri tamen per legis repetitionem delinquentes volumus quam poenas exigi delictorum. Ideo calcatam legem, quae de navigiis non excusandis olim fuerat promulgata, suggestione tuae sublimitatis edocti humanis sensibus saluberrima repetere scita compellimur ac iubemus, nullam navem ultra duorum milium modiorum capacitatem ante felicem embolam vel publicarum specierum transvectionem aut privilegio dignitatis aut religionis intuitu aut praerogativa personae publicis utilitatibus excusari posse subtractam... Quod etiam in omnibus causis cupimus observari, *ut generaliter, si quid huiusmodi contra ius contrave utilitatem publicam in quolibet negotio proferatur*, non valeat...

Se tra le frodi che queste costituzioni reprimono e il nostro documento v'è un nesso, potrebbe essere non infondata la congettura che la *μισθωπραξία* di Pbeis sia un atto fittizio, compiuto dal proprietario della nave per sottrarsi al *munus*. L'affitto o vendita ad Harmiryminus non avrebbe avuto altro scopo che quello di porre la nave sotto il patrocinio di un *potentior*, facendola figurar siccome alienata, o quanto meno locata a lunghissima scadenza, a persona contro la quale non sarebbe stato possibile agire per la prestazione del servizio pubblico. Ben potrebbe essere stata questa una delle frodi perpetrate dagli Egiziani, contro cui era diretta la costituzione del 399.

Tuttavia la congettura non è immune da obiezioni. Non risulta innanzi tutto che Harmiryminus fosse una persona *potentior*, un magistrato investito d'imperium o comunque un funzionario pubblico munito di poteri più o meno lati. Egli non è altrimenti designato che come un qualunque privato cittadino, nè sarebbe mancato l'accenno alle cariche se qualcuna egli ne avesse coperta. In secondo luogo, l'atto non ha punto l'aria d'essere tutto fittizio. Qualche cosa di simulato v'è in esso certamente (e su ciò tornerò tra breve); ma integralmente fittizio esso non è. V'è un elemento che lo dimostra sincero, ed è l'intervento del banchiere al pagamento, perocchè per suo mezzo avviene il disborso delle prime 6000 dramme, e non è a

credere che anche questa fosse una simulazione, potendo le parti ben farne a meno dell'intervento della banca. Qual bisogno poi avevano esse di rimandare ad un momento ulteriore il pagamento delle altre 2000 dramme, che non vengono versate appunto perchè dal proprietario della nave devono prima del saldo fornire le debite garanzie? Le stesse clausole relative alla garanzia, accuratamente formulate e circostanziate, mostrano la preoccupazione delle parti di assicurare piena efficacia all'atto. Non si spiega da ultimo la stessa forma dell'alienazione, la *μισθωπρασία*. Una vendita, pura e semplice, avrebbe lor fatto conseguire lo scopo voluto, senza necessità di ricorrere alla figura della locazione.

Senonchè potrebbe pensarsi, che codesta necessità potè ben esservi per un qualche impedimento o divieto legale che la legislazione imperiale avesse posto alle alienazioni delle navi, in contemplazione appunto del *munus* cui esse erano soggette o permanentemente spettanti ai navicularii di professione ed agli ascritti ai collegia naviculariorum, o transitoriamente in via straordinaria se ai privati. Accenni a limitazioni, talora gravosissime, del diritto di disposizione dei beni si hanno frequenti nella legislazione del IV secolo (cfr. i titoli *de praediis naviculariorum* nel C. Iust. [11.3], e nel Teodosiano [13.7]). Ma suffragano questi la congettura che sia stata un tempo, e soprattutto nel periodo cui appartiene il papiro, proibita ai navicularii la vendita delle navi? Tra le varie costituzioni che si riferiscono alla materia è una delle più interessanti per l'argomento la c. 7 C. Th. 13 6 [2 C I 11. 3] dell'a. 375; e ad essa ha pensato il Mitteis (*Zeitschr. der Savigny-Stiftung*, XXVIII, p. 383), mostrandosi propenso a trovare in un cotal divieto la spiegazione della singolare convenzione di Pbeis:

7 pr. C. Th. 13. 6. *Impp. Valentinianus, Valens et Gratianus Chiloni proc. Africae.*

In his, quae navicularii vendunt, quoniam intercipere contractum emendi vendendique fas prohibet, emptor navicularii functionem pro modo portionis comparatae subeat, res enim oneri addicta est, non persona mercantis. Neque navicularium ilico iubemus fieri eum, qui aliquid comparavit, sed eam partem quae empta est pro suo modo ac ratione esse munificam. Non enim totum patrimonium ad functionem navicularii muneris

occupandum erit, quod habuerit qui rei exiguae mercator accessit, sed illa portio, quae ab initio navicularii fuit, ad pensionem huius functionis sola tenenda est, residuo patrimonio, quod ab hoc vinculo liberum est, otioso et immuni servando.

Gl' imperatori Valentiniano, Valente e Graziano dichiarano che, poichè non è lecito proibire i contratti di vendita e togliere ai navicularii la facoltà di alienare i loro beni (di navi non si parla, ma esse son pur comprese nella disposizione, sebbene generalmente tutte le costituzioni di questo titolo parlino sempre di *praedia* o di *possessiones*), il solo rimedio da adottarsi è quello di far passare la *functio navicularia* agli acquirenti in proporzione dei beni acquistati. Furon dunque le alienazioni vietate e dichiarate nulle per lo innanzi? Un rapido sguardo alle costituzioni accolte nel titolo *de praediis navic.* spiega la portata ed i motivi di quella frase.

Una costituzione di Costantino dell'a. 326 (1 C. Th. h. t.) disponeva che le alienazioni delle proprietà fatte dai navicularii *fugiendi muneris gratia* non potessero in nessun caso mai portar pregiudizio ai collegia, perchè gli acquirenti dovevano sottostare al *munus*. Fu questa, a quanto pare, la disposizione che per prima diede carattere di realtà alla *functio navicularia*¹⁾, costituendola siccome un onere inerente ai beni e trasmissibile con essi. E su una tal via si posero gl'imperatori posteriori, che confermarono il carattere reale della *functio* (cfr. 8. 9. 10 C. Th. h. t.; 35 C. Th. 13. 5, degli imp. Arcadio e Onorio, e Onorio e Teodosio), compresi tra essi Valentiniano, Valente e Graziano.

Senonchè non immediatamente Valentiniano e Valente accolsero il concetto della realtà. Nell'a. 365 con la c. 2 ('*Patrimonia naviculariorum, quae quolibet genere in extraneorum dominia demigrarunt, in corporis sui ius proprietatemque remeent*') essi avevano, innovando la legislazione costantiniana, esplicitamente proibito le

¹⁾ Cfr. l. 1 pr. § 1 D. 50. 4 *Hermog. 1 epit.* Munerum civilium quaedam sunt patrimonii, alia personarum. Patrimonii sunt munera rei vehicularis, item navicularis. — Cfr. anche l. 13 § 10 D. eod. *Arcadius Charistius l. sing. de mun. civ.* Hi quoque, qui... vel curatores ad extruenda vel reficienda aedificia publica sive palatia sive navalia vel mansiones destinantur, si tamen pecuniam publicam in operis fabricam erogent, et qui faciendis vel reficiendis navibus, ubi usus exigit, praepoñuntur, muneribus personalibus adstringuntur.

alienazioni, conferendo al *corpus naviculariorum* il diritto di rivendicare i beni trasferiti in proprietà di estranei. E poco appresso (c. 5, a. 367; c. 3, a. 368? 370? 373?) fu rafforzata l'azione dei collegia, togliendo valore ad ogni difesa dell'acquirente fondata sulla *praescriptio temporis*. Ma il divieto assoluto o non dovè fare buona prova o dovè sembrare eccessivamente duro e contrario alla naturale libertà di disposizione dei propri beni, chè di là a poco gli stessi imperatori, temperando il primitivo rigore, prima limitarono il diritto concesso al collegium, riconoscendoglielo solo nel caso in cui gli acquirenti non volessero sottostare al *munus* e rendendo così facoltativa per gli acquirenti l'assunzione della *functio navicularia* (c. 4, a. 367: '*Naviculariae facultates naviculario corpori reddantur, si bona rite retinentes subire eorum onera nolint, quorum possessione fruuntur. Ceterum si sponte cognoscunt naviculariam functionem... bona ad se transmissa sine inquietudine possideant...*'; c. 6, a. 372: '*Fundi omnes ad naviculariorum dominium pertinentes et ad aliorum iura translati fisco vel re publica vel naviculario.. ad filios vel propinquos vel extraneos transferente,.. reddantur.. nisi maluerint hi, ad quos res pervenerint, onus agnoscere, cui erat ille obnoxius..* '); poi lo tolsero addirittura, fermando il principio del passaggio incondizionato del *munus* siccome onere affettante i beni (c. 7 cit. '*res enim oneri addicta est*') e trasferibile in proporzione dei beni stessi. Ed è in questo momento (c. 7, a. 375) in cui al *munus* si riconosce di nuovo il carattere di peso reale, che gl'imperatori dichiarano esser contrario al *fas* il vietare le alienazioni e quindi abrogano definitivamente la precedente costituzione del 365.

Da ciò risulta adunque che, salvo il breve periodo dal 365 al 375, le alienazioni non furono vietate ai navicularii; e se è esatto che soltanto con Costantino fu introdotto il principio della realtà del *munus navale*, si può ritenere che al tempo di Caracalla, cui appartiene il nostro papiro, non solo non vi fossero divieti di vendita, ma non vi fosse neppur trasferimento del *munus* nel compratore. Non può quindi in un divieto legale della vendita trovarsi il motivo, che avrebbe indotto Pbecis a dare in fitto la nave, essendo affatto improbabile che un divieto esistesse nell'a. 212.

Il motivo risiede, a mio avviso, altrove.

Occorre non dimenticare, in primo luogo, una circostanza che è

essenziale per la interpretazione del papiro e a cui ho accennato più sopra: e cioè che la organizzazione del servizio dei navicularii alla dipendenza dello Stato, con l'asservimento dei collegia naviculariorum, la imposizione del munus ai proprietari privati delle navi, le limitazioni della libertà di alienare i loro beni nei corporati, l'attribuzione di carattere reale alla *functio navalis* e con tutti gli altri provvedimenti che di mano in mano vennero aggiungendosi per assicurare allo Stato il servizio delle navi da trasporto, non s'ebbe in modo pieno e completo che nel iv secolo, soprattutto dalla legislazione di Costantino in poi. Fu specialmente allora che il *munus* per le accresciute restrizioni della libertà, per le maggiori responsabilità messe a carico dei navicularii, per la universalità della sua imposizione, divenne gravoso e provocò, nonostante i privilegi e le immunità che andavan congiunte alla funzione, tentativi molteplici da parte di quei che v'eran sottoposti, di sottrarsene e di sfuggirvi o col distaccarsi dal corpus, o col porre le navi sotto la tutela dei *potentiores*, o col vendere i beni ad estranei, che dal canto loro non si sforzavano meno di liberarsene, convenendo coi venditori *minus idonei* che il *munus* dovesse rimanere a carico di questi. E ad infrenar siffatti tentativi, più che ad accrescere i premi con nuovi privilegi e immunità, è diretta sostanzialmente tutta la legislazione di colesto periodo.

Ben diversa è la condizione dei navicularii nel periodo precedente. Non essendo il munus ancor divenuto universale e gravosissimo, si senton di esso più i benefici, per le immunità concesse, che i pesi; quindi non tentativi per isfuggirvi, ma al contrario ogni cura sarà stata posta per non perdere i vantaggi che la qualità di *navicularius* in modo perpetuo, la prestazione delle navi da parte dei singoli proprietari privati al trasporto delle annone. in modo meno pieno e non sempre continuativo, assicuravano agli esercenti l'industria navale.

Indice di una tale situazione e ad un tempo elemento non trascurabile per la intelligenza del nostro papiro è un rescritto emanato da Antonino Pio (e quindi anteriore alla data del papiro stesso, ma pur non molto lontano da essa), di cui ci conserva il ricordo un fr. dei digesti inserito nel titolo *de immunitatibus*:

l. 6 (5) § 9 D. 50. 6 *Callistratus 1 de cognit.*

Divus quoque Pius rescripsit, ut, quotiens de aliquo navicu-

lario quaeratur, illud excutiatur, an effugiendorum munerum causa imaginem navicularii induat.

La informazione di Callistrato è preziosa: perocchè se Antonino Pio, poco più di mezzo secolo innanzi, ordina che ogni qualvolta si tratti di un navicularius il quale invochi delle immunità, la prima indagine da istituirsi sia quella di vedere se egli sia un vero navicularius o se tale qualità non sia invece fittiziamente assunta per godere la esenzione dai munera pubblica, è manifesto che in quel tempo la tendenza doveva esser piuttosto di conservare la qualifica, visto che più d'uno ad arte si fingeva tale.

Ora, quando accanto a questo testo se ne ponga un altro, contenente esso pure la menzione d'un rescritto imperiale e ancor più vicino per tempo alla data del papiro, la spiegazione del singolare contratto non può più essere dubbia. Nello stesso fr. 6 (5) suindicato, Callistrato, dopo aver ricordato il rescritto di Adriano che assicura la *immunitas* soltanto ai navicularii *qui annonae urbis serviunt*, così continua:

l. 6 (5) § 6 D. *eod.*

Licet in corpore naviculariorum quis sit, navem tamen vel naves non habeat nec omnia ei congruant, quae principalibus constitutionibus cauta sunt, non poterit privilegio naviculariis indulto uti. idque et divi fratres rescripserunt in haec verba: 'Ἦσαν καὶ ἄλλοι τινὲς ἐπὶ προφάσει τῶν ναυκλήρων καὶ τὸν (l. τῶν) σίτον καὶ ἔλαιον ἐμπορευομένων εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ δήμου τοῦ Ῥωμαϊκοῦ ὄντων ἀτελῶν ἀξιούντες τὰς λειτουργίας διαδιδράσκειν, μήτε ἐπιπλέοντες μήτε τὸ πλεόν μέρος τῆς οὐσίας ἐν ταῖς ναυκληρίαις καὶ ταῖς ἐμπορίαις ἔχοντες. ἀφαιρεθῆτω τῶν τοιούτων ἡ ἀτέλεια, [Erant etiam alii quidam sub ea specie, quod navicularii quique frumentum oleumque ad annonam populi Romani advehunt immunes sunt, munera effugere volebant, cum neque naviculariam facerent neque maiorem partem rei familiaris in re navicularia et negotiatione collocassent: horum immunitas tollatur].

Le condizioni richieste per la concessione delle immunità erano sostanzialmente due: che si possedesse una o più navi di una determinata portata non minore di 10,000 modii secondo l'editto di Claudio (Gai. I, 32 c., Ulp. Fragm. III, 6), di 50,000 modii se una sola, e di

10,000 ciascuna se più, secondo il fr. 3 D. 50. 5: ('His, qui naves marinas fabricaverunt et ad annonam populi Romani praefuerint non minores quinquaginta milium modiorum, aut plures singulas non minores decem milium modiorum, donec hae naves navigant aut aliae in earum locum, muneris publici vacatio praestatur ob navem'); che tali navi fossero adibite ai trasporti dell'annona (fr. 6 [5] § 3 D. 50. 6: 'Negotiatores, qui annonam urbis adiuvant, item navicularii, qui annonae urbis serviunt, immunitatem a muneribus publicis consequuntur, quamdiu in eiusmodi actu sunt'; cfr. anche § 5 cit.) Ma abusi e sotterfugi, per godere della immunità anche da chi non riuniva in sé queste condizioni, si dovettero ben presto verificare: la immunità fu invocata da chi forse per una volta aveva impiegato la nave in quel genere di trasporto, ed a ciò si riparava conferendola solo pel tempo in cui durava la prestazione del servizio pubblico ('quamdiu in eiusmodi actu sunt')¹⁾; fu invocata da chi non aveva né una né più navi, ma riteneva sufficiente la qualità di navicularius per conseguirla; e a ciò poneva rimedio il rescritto dei divi fratres che Callistrato riferisce. Essi dispusero che non potessero, sotto il pretesto della concessione fatta ai navicularii che trasportano frumento ed olio a Roma, sottrarsi ai munera anche quelli che non navigano né hanno gran parte della sostanza impiegata nella industria delle navi e dei trasporti²⁾. E Callistrato commentando il rescritto osservava esser necessario che si possedesse una o più navi, non bastando il solo fatto dell'appartenenza al corpus per godere dei privilegi³⁾.

Ora, poichè queste disposizioni restrittive e di rigore venivano a colpire anche i navicularii d'Egitto, è manifesto il sotterfugio a cui ricorre Pbeis. Egli, avendo necessità d'alienar la sua nave per incas-

¹⁾ Cfr. l. 5 D. 50. 4 *Scaevola 1 regul.* Navicularii et mercatores olearii, qui magnam partem patrimonii ei rei contulerunt, intra quinquennium muneris publici vacationem habent.

²⁾ Cfr. l. 5 cit. 'magnam partem patrimonii'.

³⁾ Né questi furono i soli provvedimenti, chè con altre costituzioni e rescritti e con l'interpretazione giurisprudenziale si vennero introducendo altre limitazioni e si diè assetto e regolamento alla materia ('immunitati, quae naviculariis praestatur, certa forma data est', l. 6 [5] cit. § 4), dichiarandosi non spettare la immunità ai figli o ai liberti dei navicularii (§ 4 cit.), né a quelli che sono sulle navi soltanto per eseguirvi lavori (l. 1 pr. D. 50. 6), né ai locupletes qui modica pecunia comparatis navibus muneribus se publicis subtrahere temptant (l. 6 [5] cit. § 8), ecc.

sarne il prezzo, vuol venderla, ma non vuole in pari tempo perdere i privilegi e le immunità che gli conferisce la sua qualità di *navicularius* proprietario di nave. A conciliare i due scopi cui egli tende un solo rimedio gli si offre: adombrare la vendita in un contratto di locazione, che giuridicamente lo farà ancora apparire come proprietario della nave e gli conserverà come tale le immunità e i privilegi. Ma d'altro canto è pur necessario garantire all'acquirente il libero e pieno godimento della nave: e la locazione viene contratta per un termine così lungo da oltrepassare presumibilmente la vita dell'affittuario non solo, ma dello stesso naviglio; le facoltà di libera disposizione e di pieno sfruttamento della nave si formulano così ampie da non costituire differenza da quelle che si trasmettono in un compratore; la garanzia, per ogni evento, si stipula col rigore con cui si suole nella vendita, per modo che ove l'alienante, giovandosi del dominio che ancor in lui rimane, facesse atto contrario alla sostanziale volontà delle parti, l'acquirente affittuario verrebbe largamente risarcito col pagamento del doppio valor della nave, dei danni e delle spese.

Così, mentre da un canto la disposizione dei *divi fratres* (a. 161-169) è la sola che pel tempo si adatti al nostro documento (a. 212), si spiega dall'altro anche l'uso del termine nuovo e singolare, *μισθωπραξία*, che ben rispecchia il doppio contenuto, apparente e reale, del contratto.

Qualche punto resta, in verità, incerto in codesta congettura: Poichè non risulta dal papiro se l'alienante appartenga ad un collegio di *navicularii* o sia un privato proprietario di nave, rimane dubbio s'egli tenda col suo atto di locazione ad assicurarsi le immunità che son concesse in perpetuo ai membri dei collegi, ovvero quelle che si largiscono ai privati siccome compenso del servizio che a loro s'impone e in quanto servano ai trasporti delle annone

A questo punto si riconnette un ulteriore dubbio circa la idoneità della nave, per la sua portata, ai trasporti delle derrate pubbliche, potendo chiedersi se una nave della capacità di 400 artabe avesse la misura legale affinchè, sottoponendosi al *munus*, il proprietario fosse ammesso al godimento di quei benefici.

Di una minima misura legale sia per le navi dei *navicularii* (con divieto di costruire battelli al di sotto di essa), sia per quelle dei privati come limite per potersi imporre il *munus*, parlano sovente le

fonti. L'editto di Claudio concedeva la cittadinanza ai latini, l'esenzione dalla lex Papia Poppaea ecc., purchè la nave avesse una capacità non minore di 10,000 modii (Gai I, 32 c: 'Item edicto divi Claudii Latini ius Quiritium consequuntur, si navem *marinam* aedificaverint, quae non minus quam *decem milia modiorum* frumenti capiat'); cfr. Ulp. Fragm. III, 6). Scevola ricorda una identica misura per coloro che avessero più navi, mentre per chi ne avesse una sola la misura era portata a 50,000 modii (l. 3 D. 50, 5: 'His, qui naves *marinas* fabricaverint et rel., più sopra riportata). E l'uno e l'altro testo si riferiscono esplicitamente alle navi destinate alla navigazione del mare. Divieti ai navicularii di costruir battelli minori della capacità prescritta furono emanati dagli imperatori (28 C. Th. 13. 5, a. 399: 'Provideatur ut naves singuli quique navicularii obnoxii functioni ad necessarium et constitutum modum exaedificare cogantur, ut onera debita et iusta suscipiant. Qui sciant se de propriis periclitaturos esse for- tunis, nisi in his praeparandis *debitae capacitalis summam modumque servaverint*'). Nel 439 Teodosio disponeva che non potessero sottrarsi al *munus* le navi aventi una portata maggiore di 2000 modii (Nov. Theod. 8 de navibus ultra *duorum millium modiorum* capacitalatem non excusandis), e nel 450 Valentiniano vietava che i navicularii amnici costruissero o restaurassero navi di capacità inferiore a 40 cupe (Nov. Valent. 29 § 2: 'Navem nec facere novam nec instaurare intra capacitalatem *quadraginta cuparum* liceat ei, a quo hoc munus videtur susceptum'), mentre imponeva alle navi dei privati *legitimae capacitalis* un trasporto per anno.

Corrispondendo l'artaba dell'epoca romana ¹⁾ a modii $3\frac{1}{3}$, la nave di Pbeis che misurava 400 artabe aveva dunque la capacità di 1333 modii circa, ed era quindi inferiore alla misura minima di 2000 modii testè ricordata. Nè questa si raggiungerebbe calcolando l'artaba tolemaica di m dii $4\frac{1}{2}$ ²⁾ poichè con tale misura non si avrebbero che 1800 modii.

Ma è da osservare innanzi tutto che la misura dell'artaba varia moltissimo secondo il tempo e secondo la natura e lo scopo della

¹⁾ Cfr. HULTSCH, *Metrologie* ², pp. 623-625; *Beiträge zur ägypt. Metrologie* in « Arch. f. Papf. », II, p. 274; BOUCHÉ-LECLERCQ, *Hist. des Lagides*, III, p. 184 n. 2.

²⁾ Cfr. HULTSCH, « Arch. f. Papf. », II, pp. 273-274; WILCKEN, *Griech. Ostraka*, I, p. 412; LUMBROSO, *Recherches*, p. 34.

misurazione ¹⁾, ed inoltre che misure certe non si hanno per le navi fluviali (salvo che per quelle del Tevere); sicchè nulla può stabilirsi di sicuro sulle navi del Nilo, neppure se una misura legale fosse prescritta e se, essendovi, una ve ne fu nel tempo a cui il contratto appartiene. Certo è che le navi fluviali, per la natura stessa delle cose, avevano una capacità molto minore delle marine; e che la nave di Pbecis se non è tra le grandi non è neppure tra le minime.

R. DE RUGGIERO.

¹⁾ Oltre l'artaba dell'epoca romana di 32 chenici (lit. 29.18), v'ha infatti un'artaba antica egizia di 40 chenici (lit. 36.47), una di 30 (lit. 27.36), una di 29 (lit. 26.45), una di 26 (lit. 23.71), una di 24 (lit. 21.88); e ve n'era poi una tolemaica (lit. 39.39), una per la misura delle imposte e degli affitti (lit. 37.52) e varie altre, tra cui persino una di 42 chenici; cfr. HULTSCH, « Arch. f. Papf. » II, pp. 276, 279, 283-293; III, pp. 425-427, 429; SALLUZZI, *Sui prezzi in Egitto*, p. 16; GRENFELL, *Tebt. Pap.* I, pp. 43-44. È probabile che con le misure dell'artaba in uso al tempo del papiro e con un ragguaglio più alto la nave misurasse effettivamente una capacità superiore ai 2000 modii. La sua portata si aggirerebbe, calcolando il modio in kg. 8.73, tra le 11 e le 16 tonnellate. Si veda su alcuni dati di tonnellaggio, di lunghezza e di larghezza delle navi antiche, il LÜBECK, op. cit. I, pp. 22, 33; cfr. anche pel calcolo di alcuni carichi di derrate BOUCHÉ-LECLERCQ, op. cit. IV, p. 65 n. 2 e 3.