

CIL IV, 9591 : un transport de blé entre Ostie et Pompéi

Jean Andreau, Lucia Rossi et André Tchernia



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/mefra/4646>

DOI : 10.4000/mefra.4646

ISSN : 1724-2134

Éditeur

École française de Rome

Édition imprimée

ISBN : 978-2-7283-1256-6

ISSN : 0223-5102

Référence électronique

Jean Andreau, Lucia Rossi et André Tchernia, « CIL IV, 9591 : un transport de blé entre Ostie et Pompéi », *Mélanges de l'École française de Rome - Antiquité* [En ligne], 129-1 | 2017, mis en ligne le 31 octobre 2017, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/mefra/4646> ; DOI : 10.4000/mefra.4646

CIL IV, 9591 : un transport de blé entre Ostie et Pompéi

Jean ANDREAU, Lucia ROSSI et André TCHERNIA

J. Andreau, EHES, jean.andreau@ehess.fr

L. Rossi, Université Paris 1-Panthéon Sorbonne, lucia.rossi.68,2@gmail.com

A. Tchernia, EHES - Aix Marseille Univ, CNRS, CCJ, andre.tchernia@orange.fr

Comme Robert Marichal l'a expliqué en 1973, l'inscription *CIL* IV, 9591 annonce que la petite amphore sur laquelle elle est peinte contenait un échantillon de blé. Dans cet article, nous précisons la lecture de plusieurs mots et montrons que cet échantillon précédait le transport d'une cargaison de blé d'Ostie à Pompéi; l'inscription mentionne le coût de la *vectura*.

Ostie, Pompéi, échantillon, blé, cargaison, coût du transport, tonnage.

As Robert Marichal explained in 1973, the *CIL* IV, 9591 inscription indicates that the small amphora on which it is painted contained a sample of wheat. Here we clarify the interpretation of several words from this inscription. We demonstrate that this sample preceded a cargo of wheat to be delivered from Ostia to Pompeii. The inscription mentions the cost of the *vectura*.

Ostia, Pompei, sample, grain, cargo, transport cost, tonnage.

Notre étude de l'inscription *CIL* IV, 9591 se divise en deux parties. Dans la première, nous présentons l'objet qui la porte, tentons d'établir le texte et de le traduire. Dans une seconde partie, qui fera l'objet d'une livraison ultérieure, nous aborderons l'interprétation de la situation qui l'a suscitée et nous indiquerons quelques-unes des leçons que l'on peut en tirer.

Le petit vase à deux anses, haut de 26 cm, qui porte cette inscription (fig. 1) a été trouvé le 30 mai 1941 dans l'*atrium* de la maison I, 8, 14, dite Maison d'Epidius Primus. Il a été publié pour la première fois par Matteo Della Corte en 1946¹. L'inscription a été reprise en 1963 au *CIL* IV, suppl. 3, avec un plus grand dessin et quelques corrections de lecture (fig. 2).



1. Della Corte, 1946, p. 111, n° 232.

Fig. 1 - L'amphorette (h. 26 cm).



Fig. 2 - Le texte publié au CIL, IV.

Une étude complète de l'*insula* et de son mobilier, appuyée sur les journaux de fouille, a été menée dans les années 2000 par une équipe du Centre Camille Jullian et devrait être publiée prochainement. La maison d'Epidius Primus est l'une des rares unités de l'îlot I, 8 qui ait encore été occupée à la veille de l'éruption de 79. Elle renferme un mobilier extrêmement abondant, au regard du moins de ce que l'on constate dans le reste de l'îlot. Certaines observations suggèrent que des objets ont été apportés là en raison de circonstances inhabituelles: on note entre autres un char démonté dont divers éléments sont appuyés contre le mur est de l'*atrium*. Le vase a pour sa part été retrouvé au pied de la paroi ouest, sous un certain nombre d'objets en verre, coupes et flacons, qui ont dû tomber d'une étagère. Cette amphorette voisine avec une véritable amphore, une Dressel 35 selon les observations de l'équipe du Centre Camille Jullian, et pourrait avoir été posée directement sur le sol. Il est au total probable qu'elle appartenait au mobilier de la maison et qu'elle a été réutilisée pour un usage domestique. L'inscription à l'encre rouge *Rustico ab*[...] sur la face opposée à l'inscription principale est à considérer comme un autre indice de réutilisation. La date exacte de son arrivée

à Pompéi est donc inconnue. Il n'est pas tout à fait sûr non plus que cette amphorette² soit arrivée directement à Pompéi. Elle a pu aussi, au moment de sa réutilisation, être apportée d'une ville voisine (par exemple de Pouzzoles). Nous nous placerons cependant dans l'hypothèse d'une arrivée directe.

La lecture proposée par M. Della Corte était très peu satisfaisante. Elle a été revue par Robert Marichal dans le cadre d'un de ses séminaires de l'École Pratique des Hautes Études. Il a publié ses remarques dans l'annuaire de cet établissement³. R. Marichal n'a malheureusement pas achevé une étude qui garde le caractère d'un séminaire de travail et reste en suspens. La photographie dont il a disposé (planche II de l'article) ne devait pas permettre d'étudier également la totalité de l'inscription; ses remarques sur les premières lignes sont les plus pertinentes. Sous sa forme publiée, cette photographie est illisible. Jean-Pierre Brun, quand il était directeur du Centre Jean Bérard à Naples, a pu faire une série de nouvelles photographies de l'amphorette et de l'inscription, qu'il nous a confiées. Nous le remercions très chaleureusement, ainsi que la Surintendance Archéologique de Pompéi.

Une première relecture de l'inscription à l'aide de ces photos a été entreprise par Bernard Liou et André Tchernia au début des années 2000. Mais diverses circonstances, puis la disparition de B. Liou (2006), ont empêché cette étude d'être menée à son terme. Pour réaliser la nouvelle lecture que nous présentons ici⁴, nous sommes partis, toutes les fois que c'était possible, de celle de R. Marichal, sans négliger le dessin de M. Della Corte, insuffisant sur plusieurs points, mais quelquefois de bonne qualité⁵.

2. À défaut de définitions typologiques précises de ce genre de vase à deux anses, nous utilisons le mot amphorette, traduisant l'italien « anforetta » qu'employait M. Della Corte.
3. Marichal 1973-1974, p. 521-527. Le support de la publication la condamnait à passer inaperçue; par exemple, elle ne fut pas recensée par l'*Année épigraphique*.
4. Elle doit beaucoup à la critique faite par Hélène Cuvigny et Adam Bulow-Jacobsen d'une première version et aux suggestions qu'ils nous ont proposées. Nous leur exprimons ici toute notre reconnaissance.
5. Antonio Varone a récemment fourni une photographie de l'amphorette et redonné le texte de l'inscription, avec une nouvelle interprétation de la ligne 6, mais sans proposer de nouveauté concernant son déchiffrement proprement dit (Varone 2015, p. 20-21).

Dans l'interprétation que nous proposons, l'inscription se divise en trois parties, écrites de trois mains différentes. La première (lignes 1 à 5) établit l'identification de la marchandise et du navire (fig. 3); la seconde (lignes 6 et 7) traite du prix du transport; la troisième est une adjonction en marge de la ligne 6.

Ante exemplar / tr(itici) m(odiorum) X̄V̄CC (quindecim milium ducentorum) / in n(ave) cumba amp(horarum) MDC (mille sescentarum) tutela Iouis et / Iuno(nis) parasemi Victoria P. Pompili / Saturi mag(ister) M. Lartidius Vitalis domo Clupeis.

(uacat)

Vect(ura) Ostis a(...) IIC- (duobus centesimis) sōl(uen)do / [En marge] Gratis m(odii) CC (ducenti) / S(ine) F(raude) pr(idie) Idus octobr(es)



Fig. 3 - L'inscription *CIL*, IV, 9591, partie supérieure.

Ligne 1. *Ante exemplar*

La lecture ne pose pas de problème. M. Della Corte proposait de supposer (*missum*) entre *Ante* et *exemplar*, ce qui a été accepté par R. Marichal et, plus récemment, par G. Geraci⁶. Cette restitution ne nous paraît cependant pas indispensable au vu des cas, il est vrai rares, où *ante* est utilisé comme adjectif⁷.

6. Geraci 2012.

7. E.g. Salluste, *Iug.*, 76, 51.

Ligne 2. *tr(itici) m(odiorum) X̄V̄CC (quindecim milium ducentorum)*

Mal comprise par M. Della Corte, qui développait «*tral* vel *trav* pro *translatum* vel *transvectum XVCC*», elle a été lue par R. Marichal *tr(itici) m(odiorum) X̄X̄V̄CC*. Il se fondait sur un rapprochement avec l'inscription *CIL* IV, 5894 (fig. 4) où, corrigeant l'interprétation de Sogliano, il lisait à juste raison *Ante [e]xemplar tritici*. La lecture de R. Marichal établit le cadre général de l'interprétation du texte.

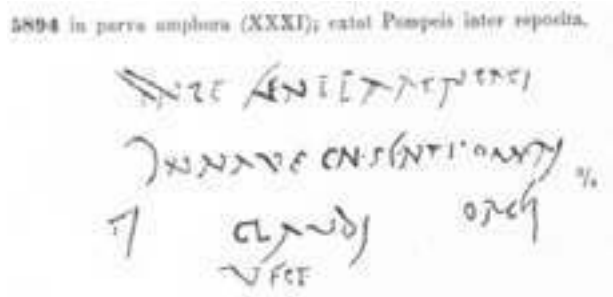


Fig. 4 - L'inscription *CIL*, IV, 5894.

Il préférerait lire *X̄X̄V̄* plutôt que *X̄V̄* comme M. Della Corte, mais il n'y a, en dehors du *m* (mal lu *al* par M. Della Corte), rien de visible entre *tr* et le chiffre *X*; on ne peut prolonger le tilde au-dessus du *X̄V̄* vers la gauche, et il faut maintenir la lecture du *CIL*: *m(odiorum) X̄V̄CC (quindecim milium ducentorum)*.

Ligne 3. *In naue cumba amp(horarum) MDC (mille sescentarum) tutela Iouis et /*

La lecture de M. Della Corte, *In n̄(ave) C. Umbr(ici) Amprioc(i)*, a été critiquée à juste titre, avec divers arguments paléographiques et interprétatifs, par R. Marichal. Il n'y a pas de point entre le *C* et le *U*, le *a* de *cumba* ne peut pas être un *r*, le *o* de *Amprioci* est un *d*. Les noms du propriétaire du navire et du *magister nauis* étant indiqués aux lignes suivantes, un nom de personne serait ici injustifiable. R. Marichal proposait *in n̄(ostra) cumba*, et s'en tenait à un examen critique des lettres qui suivent. Mais il défendait le *n̄(ostra)*, qui introduit un discours personnalisé, au nom d'un *estis* à la

ligne 6, qui en réalité n'existe pas, comme on le verra. L'écriture des lettres suivantes, entre *amp* et *tutela* est très perturbée. R. Marichal disait : « Les lettres suivantes sont très pâles ; la première paraît être un *r* en surcharge sur un *i* : le scribe avait omis le *r* et anticipé le *i* ». La fin de la ligne en revanche est claire : *tutela louis et*.

La première partie de la ligne doit se comprendre à partir de ce qui suit : l'identification précise d'un navire caractérisé par le nom de ses divinités tutélaires, l'image de son *parasemum*, le nom de son propriétaire et celui du *magister nauis*. Les exemples de navires identifiés précisément de cette manière comportent tous un caractère supplémentaire : le tonnage.

Il n'existe qu'un parallèle latin exploitable : une tablette des archives des *Sulpicii* datant de 57 ap. J.-C.⁸ Aux lignes 1-3 on lit : « *C(aius) S[---]s [---] S[---] / Theodori f(ili) S[---]Jer[---]Jeni nauem Notum / modium XVIII(milium) pl[us] minus* », d'après les restitutions de G. Camodeca. Au nom de l'*exercitor* ou du *dominus nauis* faisait suite la mention du nom du navire, puis celle du tonnage exprimé en *modii*, 18 000 *modii*.

Les parallèles grecs appartiennent, pour leur part, aux époques hellénistique et romaine. La position du tonnage dans la formule notifiant l'identité du navire pouvait varier selon qu'il s'agissait d'un ordre de chargement, d'une déclaration de transporteur, d'un registre ou bien encore d'une déclaration de propriété de navire.

Parmi les formulaires relevés dans les textes de l'époque hellénistique, le plus proche de notre amphorette se trouve dans les *symbola* des naoclères, dans lesquels le déclarant, après avoir énoncé son identité, évoquait l'idionyme du propriétaire du navire, le *genus nauis* (type de navire) ainsi que le tonnage exprimé par le syntagme *agogê* + artabes⁹. Les autres catégories documentaires attestées, à savoir les ordres de chargement et les registres, présentent ces mêmes éléments mais selon un ordonnancement différent, dans lequel le nom du *genus nauis* et son éventuel qualificatif sont suivis par l'idionyme du propriétaire du navire, puis par le tonnage exprimé en artabes.

Les formulaires relevés dans les textes d'époque romaine se rapprochent de ceux que l'on vient d'évoquer. Ces textes appartiennent principalement à deux catégories : les déclarations de transporteurs et les registres.

Dans les premières, la mention du nom du déclarant et de sa fonction (naoclère ou capitaine de navire) est complétée par la mention du *genus nauis* et d'éventuels qualificatifs. L'identification du navire comporte aussi la mention du nom du propriétaire du navire, du tonnage ainsi que du *parasemon*¹⁰. Dans les seconds, le nom du naoclère (et quelquefois aussi celui du propriétaire) est enrichi par la mention des données relatives au navire, à savoir le *genus nauis*, le *parasemon* et le tonnage¹¹.

On relèvera enfin que, dans quelques autres documents, notamment un reçu pour le paiement d'un salaire, deux déclarations de propriété de navires et une pétition, le formulaire employé correspond précisément à celui de notre échantillon. Il comporte la mention du *genus nauis*, du tonnage et du *parasemon*¹².

Amp ne peut donc être compris que comme l'abréviation de l'unité de mesure utilisée pour exprimer le tonnage. Un chiffre doit nécessairement la suivre. S'il est facile d'interpréter le *d* et le *c* comme *DC* (*sescentarum*), le signe précédent, pour lequel on attend le *M* de *mille*, est loin d'être clair. R. Marichal, dans le passage que nous venons de citer, y voyait une rature et envisageait un *r* surchargé sur un *i*. On pourrait plutôt penser à un *a* transformé en *m*. Nous avons envisagé une autre hypothèse, qui serait de voir là une graphie maladroite du sigle ∞ signifiant mille. Paolo Fioretti, à qui nous avons demandé conseil, a bien voulu nous dire qu'il privilégiait cette hypothèse et nous faire part des arguments, fondés sur l'examen du *ductus*, qu'il invoque en sa faveur. Ce sigle est principalement utilisé dans les tablettes de cire ; il est tracé en quatre fois, deux lignes légèrement courbes aux extrémités, deux traits formant une croix au centre. Dans notre inscription, le scribe a tendance à prolonger vers le bas les traits obliques descendant de droite à gauche. Ce serait le cas ici.

8. *TPSulp* 106. Cf. Camodeca 1999, p. 219.

9. Ce même formulaire se retrouve dans une pétition de 222 av. J.-C. : le navire est identifié par la mention des éléments suivants : idionyme du propriétaire, *genus nauis* (*kerkouros*), tonnage (*agogê* + artabes) (voir P. Enteuxis 27).

10. On appelle *parasemon* le symbole identifiant le navire. Cf. *infra*.

11. P. Bingen 77, II^e s. de n.è. ; P. Oxy. 2415, III^e-IV^e s. de n.è.

12. P. Col. II 1 R 4 ; P. Grenf. I 49 ; P. Laur. III 67 ; PSI 1048.

Le tonnage de base du navire, 1 600 amphores, est-il compatible avec la cargaison embarquée de 15 000 *modii*? Un passage d'Héron d'Alexandrie apporte un éclairage sur la conversion des tonnages calculés en amphores en tonnages calculés en *modii*. Il s'agit d'un fragment des *Stereometrica*, qui établit un rapport de 1 à 10 entre le *keramion* et le *modius*: « le *keramion* peut contenir 10 *modii* »¹³. Cette équivalence ne veut évidemment pas dire qu'un *keramion* peut contenir 88 litres de blé. Elle porte sur la capacité de chargement d'un navire en volume. Compte tenu du mode de chargement des amphores dans la cale et des espaces qu'elles laissent libres, le volume occupé par une amphore, ou, si l'on veut, son encombrement, permet d'accueillir dix *modii*. Notre navire aurait donc un tonnage de 16 000 *modii*. Cette équivalence est en gros confirmée par le calcul empirique que l'on peut faire, à la suite des travaux de Wallinga¹⁴, de l'encombrement d'une amphore Dr. 2-4 de Pompéi, qui aboutirait, avec des amphores disposées sur une seule couche, à environ 18 000 *modii*.

On sait toutefois que dans la cargaison d'un navire, le blé pèse plus lourd que les amphores. Les 1 600 amphores feraient à peu près 80 tonnes et les 15 200 *modii* un peu plus de 105 tonnes. Ce surcroît de poids enfonce un peu plus le navire sans compromettre sa navigabilité. Le navire de Lartidius Vitalis devait être complètement plein. La cohérence des chiffres tend à confirmer leur lecture.

Au début de la ligne, comme il a été dit plus haut, nous n'acceptons pas le développement de \bar{n} par \bar{n} (*ostra*), défendu avec un argument erroné par R. Marichal. Le développement du \bar{n} en *naue*, qu'avait proposé M. Della Corte, s'appuie solidement sur le parallèle avec l'inscription *CIL*, IV, 5894.

Pleinement justifié d'un point de vue paléographique, le syntagme nominal *n(aue) cumba* se

justifie également d'un point de vue diplomatique, *cumba* étant une apposition à *naue* et désignant plus précisément le *genus nauis*, c'est-à-dire le type de navire. Des parallèles de cette formule se retrouvent dans les textes littéraires et dans les documents de la pratique grecs et latins, qui désignent différents types de navires marchands: il en est ainsi pour la *κυβαία*, le *κέρκουρος*¹⁵, le *θαλαμηγός*, l'*ἄκατος*, le *κύδαρον* et le *σκαφόπλωρον*¹⁶. Les quatre premiers étaient des navires de charge bien attestés aux époques hellénistique et romaine, les deux derniers comptent en revanche un nombre moindre d'attestations circonscrites à l'époque romaine.

La plupart des attestations du terme *cumba* s'inscrivent dans la littérature poétique d'époque impériale. Le mot peut avoir un sens très général et imprécis¹⁷. Autrement, il désigne plusieurs sortes de bateaux de modestes dimensions: barques de pêche¹⁸, bateaux de service dans un port¹⁹, différentes sortes de bateaux de plaisance peints de multiples couleurs, qui appartenaient aux élégants propriétaires de villas à Baïes²⁰. C'est le terme canonique pour la barque de Charon. Les glossateurs parlent d'une *nauis modica* ou *non grandis*, et Isidore de Séville²¹ en fait un synonyme de *lembus*, qui est une *naucula brevis*.

Deux textes pourtant, tous les deux tardifs (même si le premier repose sur des sources archaïques), utilisent clairement le terme *cumba* pour désigner des navires de commerce. Dans l'*Ora maritima*, Avienus parle des riches Oestrymnides qui, par goût du commerce, parcourent les mers sur leurs *cumbae* faites de cuirs et de peaux²². Ces bateaux à la paroi de cuirs et de peaux cousus sont de la famille des curraghs, un genre de bateau qui a été utilisé particulièrement en Irlande. Ils ont effectivement pu servir au transport de marchandises, mais en restant de petit tonnage. De toute

13. Cf. Héron d'Alexandrie, *Fragm. Heron.*, 18: « 18. (1) Πλοῖον οὐ τὸ μὲν μήκος πηχῶν κδ', ἢ δὲ βάσις πηχῶν ζ', ἢ δὲ κάτω βάσις πηχῶν δ'·εὐρεῖν πόσα κεράμια χωρεῖ·ποῖε οὕτως·τὴν βάσιν ἐπὶ τὴν βάσιν/γίνονται κδ'·ταῦτα πάλιν ἐπὶ τὰ κδ' τοῦ μήκους γίνονται φος' τούτων ἀεὶ τὸ γ'·γίνονται ρ'β' ταῦτα (5)/σύνθεσ μετὰ τῶν φος' γίνονται ψξή', ἄπερ εἰσὶ κεράμια χωρεῖ δὲ τὸ κεράμιον μοδίους ι'· γίνονται μόδιοι ζχπ' τοσοῦτους μοδίους χωρεῖ τὸ πλοῖον. ». Voir *Stereom.* I 53 et II 50-52.

14. Wallinga 1964; voir aussi Pomey – Tchernia 1978 (= Pomey – Tchernia 1980-1981) et, plus récemment, Nantet 2016, p. 48-49.

15. Rossi 2016.

16. P. Oxy. 4 1650, P. Oxy. Hels 37, PSI 4 332, SB 18 13333, SB 14 11850.

17. Casson 1995, 330

18. Cic., *De Off.* 3, 14; Plin., *NH*, 9, 145.

19. Verg., *G.*, 4.195-6.

20. Sen., *Epist.*, 51, 12

21. Isid., *Orig.*, 19, 1, 25; *lembus navicula brevis, qui alia appellatione dicitur et cumba.*

22. Avien., *Ora marit.*, 98-102: *negotiandi cura iugis omnibus / netisque cumbis turbidum late fretum / et beluosi gurgitem Oceani secant.*

façon, Avienus ne peut pas prendre *cumba* dans un sens technique: le terme est repris aussitôt après par *carina* et un peu plus bas par *faselus*. Avienus l'utilise très souvent dans sa *Periegesis*, y compris pour désigner métaphoriquement sa propre création poétique.

Le second texte est de Prudence qui, dans le *Contra Symmachum*, fait allusion à des *cumbae* chargées de grain quittant le fécond littoral de Lilybée²³. Mais Prudence utilise ailleurs *cumba* pour d'autres types de bateaux²⁴, et le mot peut n'avoir ici encore que son sens le plus générique. Quant à l'équivalent grec du latin, *kymbè*, il est attesté soixante-douze fois dans les textes littéraires, mais il n'apparaît jamais dans les documents de la pratique égyptiens, contrairement aux autres navires marchands méditerranéens. Nous ne pouvons donc pas mettre en avant de texte probant pour attester une *cumba* pouvant transporter 15 200 *modii* de blé²⁵.

Il faut supposer qu'à côté des sens que nous avons indiqués, le mot pouvait désigner dans le monde du commerce maritime un type particulier de navire de transport de moyenne dimension, hypothèse qu'autorise la labilité du vocabulaire naval. Elle peut s'appuyer aussi sur l'écho qu'on en trouverait dans l'*Etymologicum Magnum*: Καὶ κύμβα, πλοῖα περιφερῆ παρὰ Ῥωμαίους. Définie comme ronde, par opposition aux *naues longae*, la κύμβα dont il est question ici doit bien être un type de *navis oneraria* utilisé par les Romains.

À la fin de la ligne 3 et au début de la ligne 4, *tutela Iouis et Iunonis* désigne les divinités protectrices du navire, dont les images, en général des statuettes, sont placées à l'arrière²⁶.

Ligne 4. *Iunonis parasemi Victoria C. Pompili*

R. Marichal lit *parasemu(m)*, mais la lettre finale semble bien être un *i* et non un *u*, comme l'avait vu M. Della Corte. Des trois attestations épigraphiques latines du terme, deux sont assu-

rées et présentent le mot *parasemum* à l'ablatif²⁷. Dans *TPSulp* 106, G. Camodeca intègre *parasemo*. Le génitif doit être considéré comme une erreur du scribe. Il a pu être appelé par ceux qui l'encadrent, *Iouis et Iunonis, P. Pompili Saturi*.

Le *parasemum* est l'emblème du navire peint sur la proue qui sert à le désigner²⁸.

Ligne 5. *Saturi mag(ister) M. Lartidios Vitalis domo Clupeis*

Les lettres *mag* sont maintenant très effacées, mais on distingue le *ma*. Le dessin de M. Della Corte est très net et R. Marichal semble avoir accepté sa lecture. Le nom et le surnom du *magister nauis*, qui représente à bord le propriétaire du navire²⁹, sont clairs pour le début du premier et la fin du second (*Lartid* et *italis*). Le nom de *Lartidius Vitalis* s'impose, mais il faut signaler un problème de lecture. Quoique les lettres soient très effacées, le *u* de *Lartidius* semble être plutôt un *o*. Un nominatif avec une finale en *o* n'est pas exclu.

L'espace entre les deux parties de l'inscription est plus important que le dessin de M. Della Corte ne le faisait voir. Les lignes 6 et 7 ne sont pas de la même main que les précédentes.



Fig. 5 - L'inscription CIL, IV, 9591, partie inférieure.

23. Prud., *Symm.*, 2, 941.

24. Prud., *Symm.*, 2, 530: des *tenues cumbae fragilesque phaseli* participent à la bataille d'*Actium*.

25. Contrairement aux éditeurs, nous ne pensons pas que le *cunbus (sic) portuensis* cité dans une *tabella immunitatis* trouvée dans le port de *Turris Libisonis* soit la même embarcation que la *naucella marina* qui y est aussi mentionnée (Gasperetti 2009).

26. Casson 1995, p. 347.

27. CIL III, 003; AE 2010, 620.

28. Casson 1995, p. 344-346.

29. Sur le *magister nauis* et sur la documentation disponible à son propos, voir Aubert 1994 et 1999 (même si la lecture proposée par M. Della Corte a amené J.-J. Aubert à conclure que *Lartidius Vitalis* n'était pas le *magister nauis* de ce bateau).

En marge de la ligne 6, à droite: *Gratis m(odii) CC (ducenti)* (fig. 5).

Il faut en effet observer d'emblée que la fin de la ligne *Gratis m(odii) CC* est d'une écriture différente. Le calame utilisé était plus épais, et l'encre différente. Elle s'est mieux conservée. Cette mention a été ajoutée en marge et doit être mise à part, comme le prouve aussi la mise en page des deux lignes. Le texte continue après *sol(uen)do* sur la ligne suivante.

Le développement de R. Marichal, *m(odii) CC*, semble préférable au *MCC* de M. Della Corte. La remise porterait sur les deux cents *modii* qui, dans l'estimation de la cargaison à la ligne 2, s'ajoutent au chiffre rond de quinze mille. Elle équivaldrait à 1,3 % du prix, alors qu'en lisant *MCC (mille ducenti)*, elle serait de 7,9 %. Si la gratuité est accordée sur un certain nombre de *modii*, on doit déjà supposer que l'inscription traite ici d'un prix à payer.

Ligne 6 (fig. 6 et 7) *Vect(ura) Ostis a(?) II C- (duobus centesimis) sōl(uen)do / s(ine) f(raude) pr(idie) Idus octobr(es)*

Le *o* de *Ostis* est indubitable. Le mot avait été étrangement lu [*e]stis* par M. Della Corte et R. Marichal avait seulement signalé la mauvaise qualité du dessin des *e* dans *uect* et *estis*, sans aller plus loin³⁰. M. Della Corte lisait ensuite *rec* ou *reg*, faisant sans doute des deux hastes un *e* cursif, ce qui est à exclure dans cette inscription. R. Marichal lisait *XII*, mais la barre supérieure droite du *X* n'existe pas.

En fait, contrairement à ce qui avait été envisagé par M. Della Corte, la lettre n'est pas un *r* mais un *a*. Il faut lire *a(...)* *II*. La moins mauvaise interprétation que nous ayons à proposer est *a(ccepta)*, bien que l'abréviation ne soit pas usuelle. Le verbe *accipere* désignerait donc ici le prix agréé du trans-

port. Une interprétation légèrement différente a été proposée par F. De Romanis au cours du séminaire tenu à Rome. Dans cette hypothèse, *Ostis* serait un locatif; le *a* serait alors développé en *a(ccipienda)*, le prix du transport devant être acquitté à Ostie. Il s'agirait d'un paiement anticipé de la *uectura*, cas dont la possibilité est attestée³¹.

Pour le *c-* qui suit, la lettre et le tiret sont pâles mais visibles et le dessin de M. Della Corte est correct. Mais *IIC* () ne constitue pas un chiffre envisageable, et *XIIC* non plus. En outre, aucun sigle ne permet de penser que le prix du transport ait été exprimé en numéraire. Les tirets ne sont pas fréquents dans les inscriptions peintes et elles n'ont pas souvent l'occasion d'avoir à indiquer des chiffres ordinaires. La chance veut que le cas se présente dans l'inscription *CIL* IV, 9592 (fig. 8), publiée aussitôt après celle dont nous nous occupons. Portée sur une amphore crétoise, elle donne le nom d'un procureur du vingtième sur les affranchissements: *L.R. S. PROC X̄X̄ - LIB, proc(u-rator) (uicesimae) lib(ertatis)*. Le tiret après le chiffre s'oppose aux points qui séparent les initiales des *tria nomina*. Il a certainement attiré l'attention de M. Della Corte, puisqu'il n'était pas noté dans la publication initiale en 1927³² et qu'une correction a été faite pour la publication au *CIL*. Ce tiret ne peut qu'indiquer l'ordinal *uicesimae*.

Forts de cet exemple, nous pouvons lire *duobus centesimis*, en supposant que le chiffre exprimant le prix de la *uectura*, un pourcentage du prix de la cargaison, ait été mis à l'ablatif.

Sōl(uen)do. La lecture *sōldo* de M. Della Corte est la bonne, même si l'étroitesse du second *o* rend compréhensible celle de R. Marichal, *sōldi*. Le tilde (maintenant invisible) sur le *ō* a été lu à la fois par M. Della Corte et par R. Marichal, qui voyait également un tilde sur le *l*. « Cela conduirait, écrit ce dernier, à *sol(uen)di* ».

Le trait oblique surmontant le second *o* de *sōldo*, que R. Marichal considérait comme un trait fortuit, doit être un apex indiquant le *o* long. L'ablatif singulier peut être considéré comme une erreur du scribe qui aurait fait l'accord avec *duobus centesimis* en cas, mais pas en nombre.

30. Aussi bien dans sa première publication (*NSA* 1946) que dans *Case ed abitanti di Pompei* (1965), M. Della Corte a écrit que l'avant-dernière ligne contenait des indications concernant le paiement de droits de douane (voir Della Corte 1946 et Della Corte 1965, p. 328); mais cette hypothèse est absente de son texte du *CIL*, IV. G. Camodeca, à propos de *TPSulp* 106, a justement noté que cette interprétation supposait une lecture *uect(igal)*. Mais aucun des deux auteurs n'a tenté d'insérer ce développement dans une relecture de la ligne.

31. Voir *Dig.* 19.2.15.6 (*Ulp., lib. XXXII ad ed.*).

32. Della Corte 1927, p. 108, n° 108.



Fig. 6 - L'inscription CIL, IV, 9591, partie inférieure.

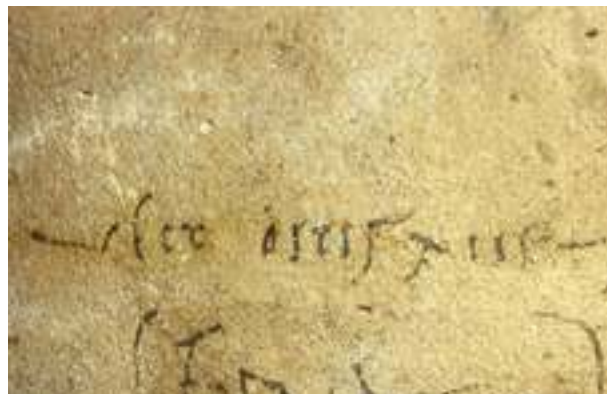


Fig. 7 - Détail, ligne 6.



Fig. 8 - L'inscription CIL, IV, 9592.

Ligne 7. *SF*.

M. Della Corte proposait (avec prudence) de développer cette abréviation en *s(olutio) f(acta)*³³. Ce développement ne nous convainc pas, pour deux raisons: d'une part, il suppose qu'il s'agissait d'un paiement déjà intervenu (d'où la présence du participe passé *facta*); d'autre part, il mettrait ce paiement en rapport avec « dei supposti diritti doganali ». Nous pensons au contraire que la date du paiement, la veille des ides d'octobre, n'est pas encore advenue, et qu'il n'est question dans ce texte ni de douanes ni d'autres taxes liées à des transports. Nous préférons donc le développement *s(ine) f(raude)*, que J.-M. Lassère signale parmi les abréviations de son manuel d'épigraphie³⁴. En effet, l'expression *sine fraude*, « sans fraude », se rencontre fréquemment dans les textes à contenu juridique³⁵.

33. Della Corte 1946, p. 111. Il présentait le même développement de *SF* dans CIL IV, ad loc.

34. Lassère 2011, vol. 2, p. 1094.

35. Voir par exemple: *Dig.*, 35.4.32 (Afric., lib. IX quaestionum); 37.6.1.14 (Ulp., lib. XL ad ed.); 50.16.131 pr. (Ulp., lib. III ad legem Iuliam et Papiam).

TRADUCTION

Échantillon préalable de 15 200 *modii* de blé, dans le navire-*cumba* de 1 600 amphores avec pour divinités protectrices Jupiter et Junon et comme emblème de proue une Victoire, appartenant à P. Pompilius Satyrus, représenté à bord par M. Lartidius Vitalis, citoyen de Clupea.

Prix agréé du transport à partir d'Ostie: 2 %, à payer sans fraude la veille des ides d'octobre.

(Dans la marge, à droite) 200 *modii* gratuits.

Telle que nous la présentons, cette inscription constitue non seulement, avec l'autre inscription peinte pompéienne CIL IV, 5894, un des deux seuls exemples d'échantillon envoyé avant la cargaison, mais elle fournit surtout le seul cas d'un transport de blé partant d'Ostie vers une autre ville italienne et le seul chiffre réel d'un coût de transport maritime à l'époque romaine. Nous reviendrons sur ces points dans la suite de l'article.

Bibliographie

- Aubert 1994 = J.-J. Aubert, *Business managers in ancient Rome, A social and economic study of Institores, 200 B.C.-AD 250*, Leyde-New York-Cologne, 1994.
- Aubert 1999 = J.-J. Aubert, *Les institores et le commerce maritime dans l'Empire romain*, dans *Topoi*, 9, 1999, p. 145-164.
- Camodeca 1999 = G. Camodeca, *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum. Edizione critica dell'archivio puteolano dei Sulpicii*, Rome, 1999.
- Casson 1995 = L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*, Baltimore-Londres, 1995 (1^{ère} éd. Princeton 1971).
- Della Corte 1927 = M. Della Corte, dans *Notizie degli Scavi di Antichità*, 1927, p. 108, n° 108.
- Della Corte 1946 = M. Della Corte, *Pompei, Scoperte epigrafiche (Reg. I, ins. VII-VIII e varie)*, dans *Notizie degli Scavi di Antichità*, Série VII, 7, 1946, p. 184-229.
- Della Corte 1965 = M. Della Corte, *Case ed abitanti di Pompei*, Naples, 1965.
- Gasperetti 2009 = G. Gasperetti, *Una tabella immunitatis dal porto di Turris Libisonis*, dans A. Mastino, P.G. Spanu et R. Zucca (éd.), *Naves plenis velis euntes*, Rome, 2009 (*Coll. Tharros Felix*, 3), p. 267-277.
- Geraci 2012 = G. Geraci, *Sekomata e deigmata nei papiri come strumento di controllo delle derrate fiscali e commerciali*, dans V. Chankowski, P. Karvonis (éd.), *Tout vendre, tout acheter. Structures et équipements des marchés antiques*, Bordeaux-Athènes-Paris, 2012, p. 347-363.
- Lassère 2011 = J.-M. Lassère, *Manuel d'épigraphie romaine*, 2 vol., Paris, 2011.
- Marichal 1973-1974 = R. Marichal, *Paléographie latine et française*, dans *Annuaire de l'École pratique des hautes études, Section des sciences historiques et philologiques*, Paris, 1973-1974, p. 521-542.
- Nantet 2016 = E. Nantet, *Phortia. Le tonnage des navires de commerce en Méditerranée du VIII^e siècle av. l'è. chr. au VII^e siècle de l'è. chr.*, Rennes, 2016.
- Pomey – Tchernia 1978 = P. Pomey, A. Tchernia, *Le tonnage maximum des navires de commerce romains*, dans *Archaeonautica* 2, 1978, p. 233-251.
- Pomey – Tchernia 1980-1981 = P. Pomey, A. Tchernia, *Il tonneggio massimo delle navi mercantili romane*, dans *Puteoli* 4-5, 1980-1981, p. 29-57 (version italienne de Pomey – Tchernia 1978).
- Rossi 2016 = L. Rossi, *Le navire kerkouros, une galère marchande fluvio-maritime ? Pour une contribution à l'étude de la mobilité commerciale sur le Nil*, dans T. Derda, A. Ajtar, J. Urbanik (éd.), *Proceedings of the 27th International Congress of Papyrology, Warsaw, 29 July – 3 August 2013*, Varsovie, 2016, p. 1903-1925.
- Varone 2015 = A. Varone, *L'Anforetta del grano*, dans Cl. Parisi Presicce, O. Rossini (éd.), *Nutrire l'impero : storie di alimentazione da Roma e Pompei*, Catalogue de l'exposition du Musée de l'Ara Pacis (2 juillet-15 novembre 2015), Rome, 2015, p. 20-21.
- Wallinga 1964 = H.T. Wallinga, *Nautika I: The unit of capacity for ancient ships*, dans *Mnemosyne*, Série 4, 17, 1964, p. 1-40.

Achévé d'imprimer
en septembre 2017
sur les presses de la
Scuola Tipografica S. Pio X
Via degli Etruschi, 7
00185 Roma

Secrétaire de rédaction : Franco Bruni
Composition : Hélène Franchi