



Trapani con sullo sfondo le Egadi

Di quella che verrà poi chiamata “la nave di Marsala” furono recuperate, in discrete condizioni, la poppa, buona parte della chiglia e la fiancata di babordo (la parte sinistra della nave guardando verso prua) fino alla linea di galleggiamento, il tutto per una lunghezza di circa dieci metri e tre di larghezza. Con alternanza regolare v’era un’ossatura di ordinate o costole con i rispettivi madieri, che permettevano l’incastro nella chiglia, abbastanza ben conservati. Il dritto di poppa si presentava raddoppiato da una trave di deriva, tecnica costruttiva che serviva sicuramente ad assicurare maggiore stabilità in navigazione. Dai primi esami il dritto di poppa e la chiglia risultavano essere stati realizzati in legno d’acero, le costole in quercia, mentre il fasciame in pino marittimo. Lo stesso fasciame, per combatterne la corrosione marina, era stato rivestito dai costruttori esternamente con lamine di piombo, fissate con chiodi di bronzo. Tra lo scafo esterno e le lamine di piombo, sotto la linea di galleggiamento, si rinvenne un’impermeabilizzazione, costituita da una specie di tessuto totalmente impregnato di resina.

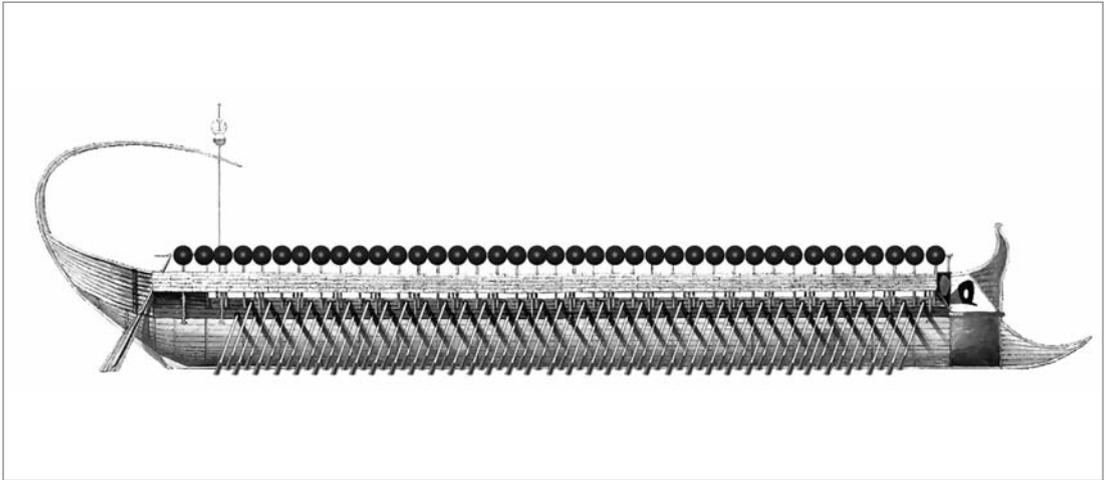
La tecnica seguita nella costruzione dello scafo era verosimilmente quella a guscio, cioè prima il guscio del fasciame e poi l’inserimento delle strutture interne, tecnica risalente all’età del Bronzo e mai del tutto abbandonata, seppure

con varianti, dai cantieri navali del Mediterraneo antico. Inoltre nel relitto si osservava anche la presenza di una sorta di deflettori di schiuma (veri e propri redans), che, oltre ad evitare che i rematori, allo scoperto, fossero disturbati e bagnati dalla schiuma provocata dalla voga accelerata o dal mare grosso, dovevano servire a distribuire meglio la pressione dinamica dello scafo sul fondo e quindi avevano la funzione di veri e propri stabilizzatori. Questa particolarità, unitamente alla trave di deriva a poppa, confermavano che si era in presenza di una nave lunga, quindi da guerra, la cui peculiarità era la velocità.

Ma ciò che strabiliò gli archeologi fu la scoperta sul fasciame di segni dipinti, forse con una sostanza grassa, che corrispondevano chiaramente a lettere dell'alfabeto fenicio-punico. Questo particolare indicava chiaramente che le lettere erano delle linee-guida per assemblare il più rapidamente possibile i vari pezzi (già prefabbricati) dello scafo, cosa che spiegherebbe razionalmente la celerità tanta decantata dagli scrittori antichi, tra cui Polibio e Plinio, con cui in quel torno di tempo si costruivano intere flotte. Polibio scrisse di navi da guerra costruite e varate in soli sei giorni, mentre Plinio si vantò che “nella prima guerra punica la flotta [romana, nda] era in acqua entro 60 giorni dopo che il legname aveva lasciato l'albero”. Per anni ritenute mere esagerazioni e fantasie da tutti gli studiosi, ma poi quei segni punici sul fasciame della nave di Marsala svelavano l'enigma. L'assemblaggio di pezzi prefabbricati e quindi la costruzione in serie delle navi era cosa del tutto usuale per le diverse marinerie lungo le coste del Mediterraneo.

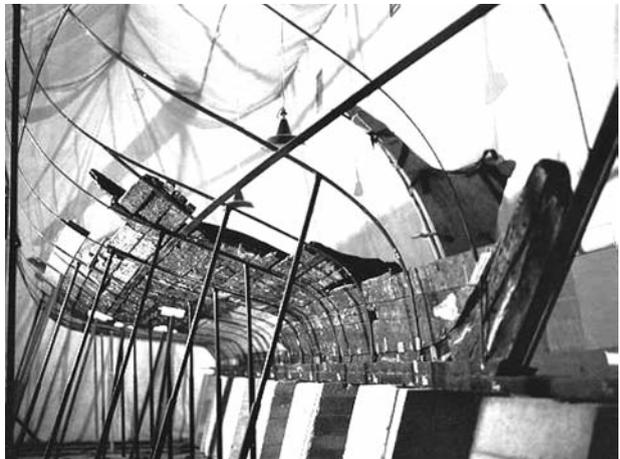
Ma, sulla scoperta delle lettere puniche, sentiamo al riguardo la vivida testimonianza della stessa archeologa Honor Frost nella traduzione di Giulia Boetto:

“..... Durante lo scavo, alcune lettere dell'alfabeto fenicio-punico, dipinte sul fasciame di pino con inchiostro nero, apparvero chiaramente. Inoltre, le tavole avevano ancora il loro colore giallo originale, così come il “pagliolo” (i rami frondosi posati per proteggere il fondo dell'imbarcazione dalla zavorra) era ancora verde. Immediatamente, sia le lettere che il colore degli elementi lignei sbiadirono all'esposizione della luce e dell'ossigeno presenti nell'aria, ma non prima di far focalizzare l'attenzione sulle condizioni chimiche che avevano permesso la conservazione del relitto e - per ragioni di “nazionalità” - sulla sua origine geografica. Di solito, il luogo dove le imbarcazioni marittime affondano non ha una grande importanza perché, diversamente dal naviglio fluviale, esse non portano con sé alcun indizio su dove e da chi furono costruite, o su quanti proprietari hanno avuto prima di naufragare. Ciò determina l'impossibilità di assegnare forme particolari degli scafi ad una ben determinata regione mediterranea. Di conseguenza, la nostra conoscenza



Profilo della nave punica di Marsala

Resti della nave punica di Marsala



dell'architettura navale antica rimane lacunosa.

Invece, la “nazionalità” della nave di Marsala è perfettamente chiara, dal momento che è stata scritta sullo scafo dai suoi costruttori; inoltre, essa naufragò quando era ancora nuova. La sua vicinanza a due porti fenici è pertinente ....

Lo studio della scrittura lasciata dai costruttori ha rivelato le tracce di due sequenze alfabetiche, insieme a marchi incisi di tipo più usuale; ciò dimostra che la forma dello scafo dovette essere concepita prima della sua costruzione. Inoltre, una delle lettere fenicio-puniche fu scritta da mani diverse. Da ciò si deduce che lavorarono alla costruzione della nave numerosi carpentieri dotati di un livello di allitterazione ancora oggi sorprendente in cantieri navali tradizionali del Mediterraneo”.

Da quello che restava della nave si ipotizzò che essa fosse una nave punica

da guerra. La lunghezza originaria doveva aggirarsi sui 35 metri (115 piedi) e la larghezza intorno ai 4,80 metri (15,7 piedi), con una stazza vicino alle 120 tonnellate. Era a un solo ordine di remi, 17 per lato e quindi per un totale complessivo di 34 remi. Per l'insolita larghezza dello scafo Frost ipotizzò anche che per ogni remo vi fossero 2 uomini, il che portava il totale dei rematori a 68. Sicuramente, com'era in uso in navigli simili, essa trasportava anche un buon numero di soldati.

Una conferma che la nave sia stata da guerra e non un mercantile ci viene poi dal luogo in cui erano ubicati la cucina e il relativo focolare che, secondo le testimonianze dei primi archeologi subacquei, si trovavano proprio al centro dello scafo e non a poppa, come usualmente avveniva di prassi nel tempo antico per le navi commerciali. Lo dimostravano poi il ritrovamento di un mortaio e i resti di una settantina di anfore, sicuramente per l'acqua e il vino (ecco la presenza per alcune anfore del rivestimento resinoso) necessari al vitto dell'equipaggio, ma anche per trasportare e conservare le provviste dei cibi commestibili, e infine i resti di vasellame di non scadente fattura per consumare i pasti stessi.

L'analisi dei resti di quest'ultimi ha rivelato trattarsi di ossa macellate di agnello, di maiale, di bue, di cervo nonché di asino, le cui carni erano considerate ottime in tutto il Nord-Africa dell'antichità. Furono ritrovati anche noccioli d'oliva e gusci di noce e mandorle, ma nessun seme che facesse risalire a qualche tipo di frutta. Quindi l'equipaggio della nave consumava essenzialmente cibi a base di carni, cosa che confermerebbe ulteriormente trattarsi di gente dagli usi militareschi. La constatazione fece dire all'archeologa Frost che quei Cartaginesi dovevano aver "vissuto come galli da combattimento con una dieta ricca di proteine". Sicuramente si arricchiva questa dieta con alimenti freschi quale il pesce pescato da bordo. L'assenza di resti di frutta fresca potrebbe essere un indizio che la nave sia affondata in inverno o agli inizi di primavera. Nei resti di un panierino si rinvennero anche dei rametti di cannabis ovvero di canapa indiana o hashish.

Tracce di questo genere di droga non sono affatto rare sui relitti di navi nel Mediterraneo antico, in particolare di quelli da assegnare all'area fenicio-cartaginese. Ricercatori della Israel Antiquities Authority della Hebrew University di Gerusalemme hanno scoperto che l'hashish era in uso già dal 1600 a. C. nell'antico Egitto e in Assiria, e da qui doveva essere poi passato ai Fenici. D'altronde accenni si trovano in scrittori greci e romani. Ma qual era il suo uso a bordo? Medicinale per lenire i dolori delle ferite riportate in battaglia o vero e proprio doping?

Probabilmente ambedue gli usi erano previsti, ma si pensa che in particolare