

Vita di bordo in età romana

Nell'occuparsi dell'evoluzione della nave attraverso i secoli l'archeologia navale ha tenuto ovviamente conto delle attrezzature e delle merci rinvenute a bordo dei relitti ma ha, di solito, sempre privilegiato l'aspetto storico-economico della navigazione riservando, invece, poca attenzione all'architettura navale e a tutti quegli oggetti che, pur presenti a bordo, non facevano parte del carico. Lo studio e l'interpretazione funzionale degli oggetti e delle attrezzature utilizzati nelle navi antiche sono, invece, di fondamentale importanza perché consentono un inedito punto di osservazione sul passato e permettono di comprendere le abitudini, le superstizioni o gli scrupoli religiosi di chi a bordo viveva e navigava (cioè i marinai) ma anche di chi si serviva di questi mezzi di trasporto solo saltuariamente per lunghi trasferimenti o per le proprie transazioni commerciali. L'interesse di tale indagine ha risvolti di natura antropologica, storico-religiosa e persino storico-tecnologica, e lo stabilire che un determinato oggetto non faceva parte del carico ma era di pertinenza dell'equipaggio o era ascrivibile al corredo di bordo della nave eviterà insidiosi fraintendimenti.

Sinora filologi quali L. Casson e storici quali J. Rougè ci hanno restituito una loro visione della vita a bordo nell'antichità in base alla consultazione delle fonti scritte ed iconografiche disponibili, considerando solo occasionalmente tutti quegli oggetti che a bordo sono stati ritrovati, talora anche in numero considerevole. Non è, d'altro canto, privo d'interesse comparare reperti antichi con attrezzature più recenti che si sono evolute sino ai nostri giorni mantenendo però delle analogie a volte persino sorprendenti. Le prime timide attenzioni nei riguardi degli oggetti di bordo si sono avute fra la fine degli anni '60 e gli inizi degli anni '70 con lo scavo del relitto romano **Planier III** e del **Kyrenia**. Successivamente anche J.P. Joncheray si è occupato di alcuni relitti rinvenuti sulla costa francese, ma la prima opera di sintesi con un approccio non più solamente filologico è tuttavia quella di Gianfrotta e Pomey (1981) mentre risale al 1982 il primo lavoro veramente analitico sui manufatti non facenti parte del carico, con persino la ricostruzione della cabina della nave bizantina di **Yassi Ada** da parte di Bass e Van Doorninck. Malgrado questi studi si siano svolti in Mediterraneo sono stati spesso condotti da ricercatori di origine anglosassone che, sulla scia di K. Muckelroy, hanno sempre prestato particolare attenzione a queste problematiche, dedicandovi nel 1997 un convegno apposito.

Nell'individuare un relitto spesso ci si imbatte in trasformazioni su di esso intervenute nell'intervallo di tempo intercorso fra l'affondamento ed il suo ritrovamento e dovute, essenzialmente, a fenomeni naturali (quali, ad esempio, la corrosione dei metalli, la marcescenza del legno, l'aggressione ad opera di microrganismi quali la "*teredo navalis*", etc.) oppure culturali come l'antropizzazione che, a volte, può persino stravolgere (ad esempio con la pesca a strascico) le condizioni originarie del sito. Potrà certo esser d'aiuto ritrovare, "quasi" integra e con tutto il carico a bordo, una nave colata a picco a causa di una falla, mentre sarà più arduo "interpretare" ciò che resta di una nave violentemente infrantasi sugli scogli durante una tempesta, con una miriade di oggetti dispersi in un "giacimento" molto ampio, magari buttati a mare dallo stesso equipaggio nel momento del pericolo. D'altronde ben dice il Muckelroy secondo cui la nave è sempre un microcosmo in cui s'intrecciano attività a volte molto simili a quelle quotidianamente svolte a terra insieme ad altre più peculiari e strettamente connesse con la sua conduzione, per cui gli oggetti ritrovati potranno esser stati in uso al momento del naufragio, far parte del carico, oppure essere oggetti di culto o, infine, esser stati nascosti o persino dimenticati a bordo, anche molto tempo prima. Si considerano comunque "manufatti in uso a bordo" le attrezzature della nave, stoviglie, lucerne per l'illuminazione, utensili da carpentiere, etc. normalmente concentrate in una sola zona che, di solito, identifica la posizione della cabina e quindi della poppa, e dove spesso sono anche state ritrovate tegole ed embrici verosimilmente utilizzati per la protezione del focolare. Il ritrovamento a prua di coppe per bere separate dal resto del corredo da cucina di poppa sia nel relitto **D** di **Cap Dramont** che sul **Kyrenia** ha fatto peraltro supporre che in quelle due navi l'acqua dolce fosse conservata a prua. Sia Katzev che Joncheray hanno trovato tegole ed embrici, insieme a delle ancore, a prua del relitto **4** di **Cala Culip** desumendone, perlomeno in quel caso, che la cambusa e la cucina si trovassero anch'esse a prua mentre, invece, nel relitto **C** di **Cap Dramont** la ceramica di bordo è stata rinvenuta in posizione perfettamente centrale. In linea del tutto teorica per dare un orientamento ad un relitto si è sempre assunto che la pompa di sentina si trovasse nella zona centrale e verso poppa della nave (Nieto Prieto – 1989 a proposito del relitto **4** di **Cala Culip**) e che le ancore fossero stivate e/o rizzate a prua, ma i ritrovamenti e le fonti iconografiche ci hanno spesso mostrato delle pompe di sentina anche a prua e delle ancore anche a poppa. Convincenti deduzioni sulla dinamica del loro crollo hanno consentito, ad esempio, di stabilire che sulla nave bizantina di **Yassi Ada** un gruppo di ancore era rizzato a prora, mentre due coppie erano specularmente disposte sulle

murate. Per capire se un oggetto faceva parte del carico oppure era in uso a bordo dovremo valutarne la posizione, la eventuale unicità e quindi il numero dei pezzi ritrovati, la presenza o meno di segni d'usura o tracce di affumicamento, il tipo di manifattura e la datazione (che potrebbero non essere congrue con quelle del carico!) Sul relitto **II di Port Vendres**, ad esempio, fu ritrovata una coppa di vetro risalente a 50 anni prima dell'affondamento e che quindi non poteva, verosimilmente, far parte del carico. D'altronde, secondo J.P. Morel, sia in età greco-arcaica che in quella romana, pochissimi e rarissimi erano i prodotti "esotici" imbarcati in momenti e luoghi diversi dal resto della mercanzia, così come la posizione di una macina al di sopra di un carico di anfore, sul relitto **C di Cap Dramont**, l'ha fatta considerare da Joncheray come in uso a bordo perché lontana dalle altre stivate in sentina. Le monete, poi, potevano talvolta esser state occultate per fini propiziatori (ad esempio sotto la scassa dell'albero secondo un rito apotropaico), o nascoste (ad esempio al di sotto del fasciame interno come nel relitto di **Punta Ala**) o, infine, perdute in sentina, magari tra le costole (Relitto di **County Hall**).

Spesso non si sono trovate certe attrezzature di bordo perché sottratte nel corso dei secoli, come nel caso del relitto **3 di Saint Gervais** mancante della pompa di sentina, o del relitto di **Madrague de Giens** dove si rilevarono inspiegabili mancanze di anfore nel carico, lo sparpagliamento delle componenti della pompa di sentina e la presenza di pietre usate dagli apneisti per le loro immersioni e assolutamente non confondibili, per tipo ed origine, con quelle di zavorra.

Per quanto riguarda l'attrezzatura velica siamo in possesso di una ricca documentazione scritta ed iconografica ma, ahimè, scarsissimi sono i resti materiali rinvenuti a causa del veloce deperimento del lino in ambiente marino e perché le vele, di solito, durante un naufragio si strappavano e disperdevano lontano come le numerose cime presenti a bordo. Solo nella nave di **Procchio** ne è stata trovata una, verosimilmente d'ormeggio, quasi intatta e ben "adugliata" in coperta. Anche dei vari tipi di bozzelli, bigotte, borelli, etc. ci restano relativamente pochi esemplari, di varia foggia e grandezza, di solito a una via ma anche multipli, sino a 6 vie per issare l'albero e il pennone (nei relitti di **Grado** e **II di Port Vendres**), con la cassa in legno duro (noce, faggio o bosso), le puleggie normalmente in olivo (relitti di **Giglio Porto** e **Baratti**) ma anche in bronzo (relitti di **Marrizza** ed **Ognina**), i perni in leccio ed i mozzi, infine, rivestiti in metallo. Tali bozzelli potevano essere utilizzati per la manovra delle vele ma anche per il sollevamento del carico o delle ancore, mentre le bigotte avevano una forma ellissoidale, erano scanalate sul bordo e consentivano di tesare una manovra realizzando un paranco attraverso i loro 2 o tre fori interni. I "borelli", invece, erano delle caviglie affusolate in legno duro e con una scanalatura al centro che, montati all'estremità di una cima, ne rendevano possibile l'unione ad un'altra preparata con un anello all'estremità e per la loro forma vengono spesso confusi con i rocchetti delle lenze (relitto di **Colonia de Saint Jordi**). Di più ardua interpretazione sono gli anelli in legno dei relitti **C** della **Chretienne**, **D** di **Cap Dramont**, di **Ladispoli** e di **Madrague de Giens** (8 pezzi) che, anche sulla base di un passo di Plinio, sono stati interpretati da Pomey (1981) come in uso per l'imbroglio delle vele mentre sono, probabilmente, bitte le 4 "colonnine" in legno trovate nel relitto di **Grado**, una delle quali con sembianze muliebri, un cuore inciso tra i seni ed i capelli raccolti.

Le navi romane avevano a bordo delle ancore in legno dotate di ceppo che, se arcaicamente era costituito da una pietra, dopo la metà del IV secolo a.c. fu fuso in piombo che, oltre ad appesantirle, ne agevolava la disposizione orizzontale sul fondo. Si scelse il piombo ovviamente perché era più pesante, ma anche per la sua capacità di resistere agli urti e alla corrosione nonché per il suo basso punto di fusione. Se il primo esemplare di ceppo in piombo a noi noto è quello di **Punta Scaletta** (140-130 a.C.) dopo il II secolo d.C. con la scarsità di piombo esso divenne sempre meno presente a bordo, non solo come rivestimento della carena, ma anche nella fabbricazione delle ancore che vennero quindi interamente fuse in ferro con una forma a freccia rovesciata che riprendeva quella delle precedenti in legno. Il più antico esemplare conosciuto risale al III secolo a.C. ed appartiene al relitto di **Montecristo** (Martelli – 1982) mentre le prime marre di forma arrotondata le troviamo a bordo della nave di **Comacchio** (25 a.C.) e resteranno in uso fino alla prima metà del V sec. d.C. con una curvatura sempre più decrescente sino a dare origine, a partire dal V sec. d.C., alle ancore a T dette "bizantine". Tale evoluzione fu probabilmente dettata dall'esigenza di raggiungere un accettabile compromesso tra leggerezza, ridotte dimensioni, presa sul fondale e facilità di disincaglio. A bordo ve ne erano di solito 2 o 3 (anche se nel relitto **2 di Lavezzi** ne furono rinvenute addirittura 9 e, a proposito del viaggio di San Paolo, negli Atti degli Apostoli si parla di ben 6 ancore, sia a prua che a poppa), alcune in legno (forse più efficienti in certe situazioni), disposte in coperta e più frequentemente a prua (ma anche a poppa come risulta dai relitti di **Mal**

di **Ventre** e **2** di **Lavezzi**) o rizzate sulle murate verso poppa (come illustrato nella Colonna Traiana). Di solito quelle in ferro venivano disarmate del ceppo ed ordinatamente accatastate in coperta come rilevato nel relitto **F** di **Cap Dramont**.

Completavano l'armamento di una nave uno o più scandagli (*katapeirathr* in greco o *catapirates* in latino) utilizzati per misurare la profondità, ma anche per valutare l'idoneità del fondale all'ancoraggio ed, infine, per pescare. Secondo il Bass tali strumenti erano noti sin dall'antico Egitto, ne parlano, infatti, Erodoto nelle "Storie", Plauto nella "Commedia della Pentola" e gli "Atti degli Apostoli". Non si esclude che arcaicamente potessero essere costituiti soltanto da una semplice pietra legata, quelli che però sono stati ritrovati sono in piombo ed hanno una forma tronco-conica o a campana rovesciata e spesso presentano delle alette o una cavità inferiore su cui, probabilmente, veniva spalmato del sego al fine di recuperare dei campioni di fondale.

Lo smaltimento della sentina doveva essere, anche allora, un lavoro ingrato sia per l'ambiente in cui si operava (in particolar modo con il mare in burrasca) che per la fatica che richiedeva. Le fonti storiografiche non ci consentono di capire che tipo di pompe venissero utilizzate, ma lo studio archeologico sugli esemplari ritrovati ci dice fossero del tipo "a bindolo" in uso sino al XVIII secolo, spesso montate su "paramazzolini" e pescanti tra due madieri (relitti di **Giglio Porto**, **Cap Gros**, **Laurons 2**, **Madrague de Giens** e **Saint Gervais 3**) o, secondo Joncheray, a volte fissate allo scafo solo superiormente. Artemidoro racconta che sulle grandi navi onerarie il movimento rotatorio era prodotto dall'azione maggiormente efficace dei piedi piuttosto che da quella delle braccia, con lo sfortunato assegnato a questa ingrata mansione che pedalava appoggiandosi ad appositi montanti verticali che spuntavano dalla coperta. Parti che si ritiene appartenessero ad una pompa di sentina sono state rinvenute su ben 63 relitti per cui si può ragionevolmente ritenere che almeno un esemplare fosse installato a bordo di ogni oneraria. Di solito nei giacimenti si ritrovano solo le fistole e la vaschetta in piombo, più raramente gli assi ed i cuscinetti in bronzo oppure i dischetti in legno. Il Foerster ha valutato sperimentalmente per la pompa di sentina del relitto di **Los Ullastres** (lungo circa 18 metri) una portata di 150 l/min se azionata da un solo uomo e 225 l/min se mossa da due, mentre Carrè e Jezègou per la pompa del relitto **2** di **Saint Gervais** (lungo circa 17 metri) hanno indicato una portata di circa 110 l/min.

Se in presenza di una grave avaria il comandante di una nave avrebbe comunque fatto rotta per il porto più vicino (in cui, verosimilmente, avrebbe anche potuto trovare un cantiere navale) ai piccoli danni (magari in coperta) si provvedeva con quegli arnesi che talvolta sono stati rinvenuti a bordo. Sul relitto di **Ma'agan Michael** del 400 a.C. ve ne erano in quantità tale da far pensare che vi fossero imbarcati dei veri propri maestri d'ascia a vigilare sulla navigazione ma si ritiene che solo sulle triremi da guerra e su qualche grande oneraria fosse imbarcato un "nauegus". Su ogni nave vi era comunque una minima dotazione di attrezzi costituita da mazzuoli di legno, accette, trapani, chiodi, lamine di piombo e contenitori per la resina e/o la pece al fine di far fronte sia alla semplice manutenzione che alle piccole avarie. Il fatto che non si siano, invece, ritrovate asce da carpentiere, seghe e martelli (se non in rari casi) fa ritenere che essi possano essere stati prelevati dai relitti in epoca successiva al naufragio. Per Pomey è, infatti, difficile pensare che nel relitto di **Madrague de Giens** di circa 40 metri non vi fosse neanche un arnese per la manutenzione. L'ascia era anche allora l'attrezzo tipico del costruttore navale, ma in maggior numero sono state ritrovate a bordo accette impiegate, forse, anche per abbattere gli alberi e ricavarne, grazie alla tecnica della squadratura, legna da ardere o tavole per delle riparazioni. Per la preparazione dei fori si usavano dei trapani, sulla nave di **Comacchio** si è trovata una piolla, persino una riga da carpentiere nel giacimento **A** di **Port Vendres**, e molti sono poi i mazzuoli in legno giunti sino a noi: di tipo conico-verticale (relitto **C** della **Chretienne**), oppure cilindrico-verticale (6 pezzi sul relitto di **Comacchio** e su quelli **3** e **4** di **Laurons**), cilindrico-orizzontale e trapezoidale-ricurvo. Probabilmente così numerosi perchè utilizzati per ribattere i cavicchi e saggiare la solidità del fasciame, come anche per allentare i legnoli delle cime. Il fatto che ce ne fossero tanti sulla nave di **Comacchio** porta anche a supporre un impiego specialistico nella legatura del fasciame. A bordo di navi romane sono, infine, stati trovati anche dei raschietti per pulire la carena o togliere la pece dai comenti (relitto di **Isla Pedrosa** e relitto **G** di **Cap Dramont**, succhielli (relitto **D** di **Cap Dramont**) e anche cavachiodi (relitti **Chretienne C**, **Barthelemy B**, e **Cala Culip IV**). D'altronde a bordo erano sempre presenti dei chiodi, magari in un cestino di vimini come nel relitto di **Cap Dramont**, di varia lunghezza e foggia a seconda che fossero utilizzati per collegare il fasciame alle ordinate o, ad esempio, per rivestire in piombo la carena. Ne consegue che dovevano pur esserci dei martelli, che però non sono mai stati ritrovati nei giacimenti sinora

scoperti. Sono stati, ovviamente, rinvenuti centinaia di cavicchi di scorta, ma anche lamine opportunamente accartocciate di piombo lunghe cm 100x30, visto che sino al II sec. d.C. questo era il sistema normalmente usato per rendere stagno lo scafo e proteggerlo da incrostazioni e teredini. Il piombo veniva molto usato sia per riparare la carena come nel **Kyrenia**, che in tante altre situazioni, ad esempio per costruire scandagli e piombi per pescare. Ne sono stati rinvenuti lingotti al di sopra del carico sia nel relitto di **Taillat** che in quello di **Madrague de Giens**, e spesso vi era anche un crogiuolo (nave di **Alberga**) per la sua fusione. Che fossero rivestite in piombo o meno, tutte le navi erano calafatate con resina o pece sia all'esterno che internamente. La loro manutenzione doveva essere costante dal momento che sono state ritrovate a bordo delle anfore piene di pece e/o resina (relitti di **Dramont D** e **Diolon**) e dei vasi con tracce di bruciato (**Skerki Bank**). A bordo della nave di **Madrague de Giens** sono state persino scoperte delle palline di colore verosimilmente utilizzabili per rinfrescare la pitturazione dello scafo (vista la loro limitata quantità) mentre oggetto di commercio dovevano essere quelle rinvenute nei giacimenti di **Mellieha**, **Capo Ognina** e **Planier III**.

Non è escluso che per le manovre in porto, per il recupero delle ancore ed, ovviamente, come mezzo di salvataggio, le grandi onerarie si servissero di una piccola scialuppa a remi (ma a volte anche dotata di vela), detta "*scapha*" (Casson – 1971) e che, solitamente, veniva rimorchiata, ma poteva anche esser rizzata in coperta con mare mosso.

A bordo delle navi non potevano peraltro mancare coltelli e mannaie per la pesca come per la cucina, pietre per l'affilatura delle lame, scope per spazzare la coperta e, ovviamente, sassole per sgottare l'acqua (nave di **Comacchio**) o per recuperare il grano disperso nella stiva, ma anche caviglie in legno od osso per la manutenzione delle cime e delle vele. Per procurarsi legname, cibo ed acqua dolce a terra non mancavano mai le "*dolabrae*", roncole, zappe, e vanghetta. La "*dolabra*" era lunga da 25 a 45 cm e aveva una lama che da una parte era a forma di ascia parallela al manico mentre dall'altra era a forma di piccone o di tranciante orizzontale. Costituiva l'attrezzo per eccellenza del soldato romano del genio ma la si ritrova con una certa frequenza anche a bordo dei relitti grazie alla sua multifunzionalità e al fatto che fosse usata anche dai marinai per abbattere piccoli alberi, tagliar radici e scavare il terreno. Una sua variante definita "*dolabra-martello*", rinvenuta nei relitti **C** della **Chretienne** e **B** di **Barthelemy** e forse nel **G** di **Cap Dramont** poteva, secondo Duvauchelle (1990), essere utilizzata anche per battere chiodi, ceselli e cavicchi di legno. Le roncole, infine, erano impiegate per tagliare arbusti e rami per il focolare, per lo stivaggio e l'isolamento del carico dalla sentina, ma anche per tranciare rapidamente le cime d'ormeggio in caso di pericolo.

Abbastanza frequente è il ritrovamento a bordo di "*gladii*" (sempre in un unico esemplare), punte metalliche di lance e pugnali, a volte difficilmente distinguibili dai comuni coltelli da cucina, ed un gran numero di armi da lancio quali frecce, ghiande-missili (200 nel relitto di **Mal di Ventre** e 474 in quello di **Camarina**) ma anche proiettili in pietra per frombole, come quella ritrovata nell'oneraria di circa 20-25 metri di **Calanque de l'Ane** e utilizzate importando una pratica bellica tipicamente fenicia. Su alcune navi da carico sono anche state trovate armi pesanti ed elmi in bronzo (2 nel relitto di **Spargi** ed altrettanti in quello **Madrague de Giens**) per cui si può supporre che negli ultimi secoli della Repubblica si imbarcassero dei soldati di scorta ai rifornimenti per le truppe e/o per difendersi da attacchi pirateschi di cui si parla in numerosi scritti (in particolar modo, secondo Gianfrotta, nel periodo di suo massimo sviluppo nel Mediterraneo, tra il II sec. a.C. e l'80 a.C.) ma è altrettanto plausibile che potessero trasportare dei prigionieri o li trasferissero da una località all'altra. Anche sul relitto del **Kyrenia** (IV sec. a.C.) sono state trovate numerose punte di freccia conficcate nel fasciame, e non si può escludere che il suo affondamento sia avvenuto in seguito ad un'attacco armato.

Vista l'attività mercantile da loro svolta, le navi onerarie il più delle volte avevano a bordo una "stadera romana" con il piatto in bronzo e il romano (*equipondium*) in piombo rivestito in bronzo. Il ritrovamento di un solo piatto può, però, far pensare anche ad una "bilancia a due piatti", anch'essa assai diffusa. Sia pur più raramente si usavano anche la "stadera danese" e le "librae" di cui ci sono giunte solo delle illustrazioni e qualche peso in pietra (**Comacchio** e **Colonia di Sant Jordi**), in marmo (**Mahdia**) e persino in piombo (**E** di **Cap Dramont**) ritrovati a bordo o in prossimità dei porti. I pesi venivano indicati con dei numerali, le lunghezze si misuravano in pertiche mentre il tappo in sughero delle anfore in età repubblicana veniva sigillato con un impasto di pozzolana su cui si poneva un timbro poi siglato dai "mercatores/negotiatores che, in genere, erano dei liberti (cioè schiavi affrancati). Pozzolana è stata, infatti, trovata all'interno di alcune anfore nel relitto **A** de **La Chretienne**, mentre dei tappi di sughero, pronti o semilavorati, erano a bordo di quello **C** di **Cap Dramont**.

Indipendentemente dalla loro dimensione le navi romane avevano a bordo una certa quantità di suppellettili da cucina per la preparazione ed il consumo dei pasti, perlopiù in ceramica comune da mensa o da fuoco con, eventualmente, qualche pezzo un po' più pregiato. Si potranno distinguere i pezzi facenti parte del corredo di bordo da quelli oggetto di commercio in base alla posizione ben distinta dal resto del carico, alla loro provenienza e manifattura e dalla presenza di segni di usura o di bruciato, come anche di quelli identificativi di ciascun componente dell'equipaggio (da non confondersi con quelli eventualmente impressi dal fabbricante degli stessi) ed, infine, da una datazione molto anteriore a quella supposta per il naufragio. D'altro canto sia Gianfrotta che Peacock, diversamente da Duncan-Jones, ritengono che malgrado il suo basso valore, la ceramica comune venisse trasportata via mare, viste le notevoli quantità ritrovate a bordo dei relitti di **Madrague de Giens**, **Albenga**, **La Tradeliere** e **Spargi**, nonché in quelli di **Isla Pedrosa** e **A delle Sanguinares**. Per la mensa normalmente si usavano piatti in ceramica comune campana e scodelle aventi un uso pressappoco simile, mentre per bere si faceva ricorso perlopiù a coppe in cui talvolta si mangiava, ma anche a boccali, tazze, boccalini e bicchieri a pareti sottili. L'acqua ed il vino erano serviti in brocche presenti in più esemplari su ogni singola nave, ma anche in olpi, bottiglie o gutti. I liquidi erano raccolti nella cambusa dentro anfore (perlopiù a fondo piatto) di varie forme e dimensioni dove si conservavano anche il pesce e le olive, ed uso simile avevano le "olle" in cui, però, si poteva anche cucinare, visto che in esse sono frequenti le tracce di bruciato. Si è, invece, trovato un numero molto più limitato di coperchi rispetto alle "olle" per cui è ragionevole supporre che essi fossero intercambiabili.

Se per una cottura rapida l'olla veniva posta direttamente sulla brace, quando si voleva procedere a fuoco lento la si disponeva di fianco. Il pesce o la carne venivano cucinati anche dentro tegami o casseruole più bassi adatti all'uso in forno e completi di coperchi (verosimilmente anche questi ultimi intercambiabili). Nel passare dall'epoca repubblicana a quella imperiale (e soprattutto tardo-imperiale) è probabile sia avvenuto un mutamento nelle abitudini alimentari, con la preferenza di pesce e carne a discapito delle zuppe, riscontrabile dal minor numero delle pentole imbarcate contestualmente ad un forte aumento dei tegami.

Spesso i piatti, le coppe ma anche le scodelle, le tazze e stranamente alcune "olle" venivano contrassegnate dal loro proprietario e/o utilizzatore con un graffito (il più delle volte una X o una croce ma talvolta anche un'ancora, una freccia od un quadrato) come segno di riconoscimento posto, di solito, sul fondo. La presenza di tali segni ed il calcolo approssimativo dei pezzi facenti parte del corredo di bordo ci possono pertanto consentire di valutare il numero delle persone facenti parte dell'equipaggio: sul relitto **III** di **Planier** (lunga circa 20 metri) si è rinvenuto un servizio in porcellana campana per 5 persone, a bordo della nave di **Guernsey** (lunga 25 metri) si è calcolato fossero imbarcati solo in tre come anche sul relitto **C** della **Chretienne** (lungo 15 metri), mentre erano in tre o quattro sulla nave di **Mahdia**, quattro nel relitto **2** di **Lavezzi** (conservato per circa 24 metri) e sull'ellenistico **Kyrenia** (lungo quasi 15 metri) in base al numero di coppe, piatti e cucchiari rinvenuti. In quattro o cinque dovevano essere su quella del giacimento **B** di **Plemmirio** o sul relitto **III** di **Cabrera**, sei in quella del relitto **D** di **Grand Ribaud** (lunga circa 18 metri) ed, infine, ancora in 5 a bordo della nave di **Comacchio** (lunga circa 22 metri) e su quella bizantina di **Yassi Ada** (lunga 21 metri).

Nei relitti di **Comacchio**, **Grado**, **Pozzino**, **Port Vendres II** e **Grand Bassin B** si è rinvenuta anche una gran quantità di vasellame in bronzo che mostra un certo lusso a bordo. Si tratta perlopiù di brocche, coppe e bicchieri, ma anche piatti, marmitte, vassoi e "situle". È ragionevole pensare che una parte di esse sia stata rifiuta nel corso dei secoli ed ora sfugga alle nostre valutazioni, come anche che buona parte delle stoviglie dovesse essere di legno (facilmente deperibile) e quindi non siano giunte a noi. Sono stati, però, trovati dei piatti, una ciotola (relitti di **Guernsey** e **Ravena**) e dei cucchiari in corno (**Guernsey**), osso (**Port Vendres**) e persino in bronzo (relitto di **Titan**). Malgrado la loro fragilità sembra che, almeno in alcuni casi, fossero impiegati anche bicchieri, piattini e vasi in vetro, mentre le bottiglie erano probabilmente adibite a contenere liquidi non alimentari. Per attingere e versare le bevande o gli alimenti liquidi ci si serviva di "*simpula*" (mestoli) normalmente realizzati in bronzo ma talvolta anche in argento come quello del relitto di **Cap Taillat**. Uso analogo avevano i "*cyathi*" (ramaloli) ma potevano essere presenti a bordo anche un colino (per filtrare e rinfrescare le bevande) e delle casseruole in bronzo che qualcuno, come il Boesterd, ritiene servissero per versare il vino, mentre altri, come il Radnoti e il Tassinari, pensano che fossero utilizzati per dosare liquidi e grano, visto che spesso presentavano internamente dei cerchi concentrici di misura oppure che, essendo diffusi anche negli

accampamenti militari, fossero come una sorta di "gamella" dotata persino di uno "scaldavivande" in legno (nave di **Comacchio**).

A bordo si mangiava il cosiddetto "panis nauticus" ovvero una specie di galletta lievitata e biscottata (cioè cotta due volte) che si conservava a lungo ed era quindi particolarmente adatta per l'alimentazione dell'equipaggio. Era, però, spesso presente a bordo anche una macina per grano, sia che questo facesse parte del carico o che, sia pur solo in parte, rientrasse nella scorta di viveri disponibile. I cereali (meglio se tostati e non macinati) si conservavano particolarmente bene nella stiva di una nave oneraria al punto che dei chicchi di grano sono stati ritrovati insieme ad una macina nel relitto di **Guernsey** (lunga 25 metri) e, addirittura, dei resti di semola sono giunti sino a noi all'interno di un'urna nel relitto **D** di **Cap Dramont**. La dieta dei marinai doveva, verosimilmente, non discostarsi molto da quella dei "miles" che, secondo Polibio, ogni mese ricevevano poco più di 26 chilogrammi di grano per cui, prima di ogni pasto, si provvedeva a tritare il grano tostato con la macina manuale per poi impastarlo (di solito con l'acqua di mare) e farne pagnotte, gallette o farinate, oppure utilizzarlo per la preparazione di zuppe più o meno liquide da mangiare o persino da bere. A bordo di ben 37 relitti sono stati rinvenuti anche dei mortai (di solito in terracotta e dotati di beccuccio) per la pestatura e la contemporanea macerazione degli ingredienti per spezie o salse i cui pestelli (probabilmente in legno) deterioratisi nel corso dei secoli non sono stati, invece, mai ritrovati. Il loro uso in coppia, come per le macine, iniziato in età classica si protrarrà per tutta l'età imperiale.

La testimonianza più dettagliata sull'organizzazione della cucina su una nave antica risale al relitto bizantino di **Yassi Ada** del IV-V sec. d.C. che s'ipotizza fosse lungo circa 20 metri. I ricercatori statunitensi in base agli scavi del giacimento furono in grado di ricostruire il "focolare" a cassa collocato verso poppa e fabbricato con mattonelle ed argilla armata in metallo per poterlo quindi ancorare alla struttura della coperta. Il frequente rinvenimento di mattoni segnati da tracce di bruciato nei relitti di navi onerarie romane ci indica che esse erano dotate di un "piano di cottura" in laterizio su cui venivano distese le braci, mentre sopra queste ultime veniva posata una graticola in ferro simile a quelle trovate a **Comacchio**, al **Circeo**, e a **Skoljic**. Un forno con pareti di terracotta e struttura abbastanza complessa era forse presente a bordo della nave "spiaggiata" sull'isola di **Guernsey** (III sec. d.C. - lunga 25 metri) ma il più delle volte, così come sulle navi di età ellenistica, bastava un piccolo braciere di terracotta per sostenere e scaldare una sola pentola, magari anche piccola. A bordo delle navi di età imperiale, invece, s'imbarcava un "foculus" portatile a doppia lamina di piombo alimentato con legna o carbone disposti nella "vasca di combustione" rivestita in argilla, e raffreddato grazie allo "scambio di calore" che si verificava nell'intercapedine fra le due pareti in piombo, nonchè attraverso il camino al cui interno circolava della acqua. Secondo il Leonard oggetti molto simili ai "foculi" erano inizialmente fabbricati in terracotta, ma la loro delicatezza e fragilità fece in seguito preferire il piombo, più resistente e stabile. La maggior parte di essi sono stati sporadicamente rinvenuti lungo le coste israeliane e quelle turche, ma uno di forma un po' più semplice fu trovato sul relitto **D** di **Cabrera** (1-15 d.C.) ed uno ancora diverso e in ferro (quasi simile ad un'odierna piccola cucina a 2 fuochi) a bordo del relitto **4** di **Cap Lardier** lungo circa 10 metri e risalente al I sec. d.C. Oltre a zuppe, farinate, pagnotte e gallette a base di cereali si consumavano anche carni bovine, ovine e suine macellate a bordo, come si può constatare dai resti ossei rinvenuti nella nave di **Comacchio**, nel relitto **C** di **Formigue**, in quello di **Giglio Porto** (del 220-225 d.C. - lungo 30 metri) e, infine, in quello di **Planier III** (60-47 a.C. - lungo 20 metri) dove è stata trovata fra le suppellettili di cucina una testa di porco spaccata esattamente a metà, cibo che, in quel tempo, poteva esser considerato ancora "quasi di lusso". La dieta veniva variata grazie a frutta secca (noci, noccioline, mandorle e pinoli) ed olive conservate in "olle" (relitto di **Procchio** del 150-200 d.C. - lungo circa 20 metri) ma, soprattutto, al pesce fresco pescato da bordo con delle lenze "alla traina" oppure durante le bonacce o alla fonda. Nel "Satyricon" Petronio fa riferimento a delle fiocine simili a quelle a 5 punte del relitto **I** dell'isola di **Cavallo** (40-60 d.C.) ma pesci di una certa mole venivano tirati a bordo per mezzo di arpioni come quello trovato sul relitto **G** di **Cap Dramont** (60-70 d.C. - lungo circa 11 metri), ma anche grazie all'uso di lenze e canne (raffigurate in alcuni mosaici africani) di cui sono stati recuperati gli ami, sia sciolti che in astucci cilindrici dotati di tappo (relitto **II** di **Port Vendres** (42-48 d.C.) o in cassetine con sportello scorrevole (relitto **B** di **Cap Camarat** del 50 a.C. e relitto di **Grado** del 117-150 d.C. - lungo presumibilmente tra i 15 ed i 17 metri), mentre nella nave di **Comacchio** (25-1 a.C. - lunga circa 22 metri) erano conservati in un cestello di vimini insieme ad una "totanara". Probabilmente si usavano anche delle piccole reti da lancio zavorrate con dei pesi in piombo o in pietra, per il cui rammendo ci si serviva di grossi aghi (trovati nel relitto di **Camarina** del II sec. d.C. e in quello **A** di **Port Vendres** del IV sec. d.C.), e anche di nasse (nave

di **Comacchio**), ma queste attrezzature potrebbero essersi impigliate nei relitti in tempi molto più recenti rispetto al naufragio!

A bordo si faceva largo uso di vino e di olio e talvolta veniva imbarcato persino un cuoco che preparava i pasti comuni e i passeggeri dovevano provvedere alle proprie provviste ma, secondo la "*Lex Rhodia*", per la loro preparazione potevano usufruire del fornello di bordo. L'acqua dolce era, ovviamente, razionata ma compresa nel prezzo del trasporto e veniva conservata in "dolium" impermeabili e di notevoli dimensioni (a prua nella nave di **Grado**) oppure in grosse anfore quali le due del relitto **B di Yassi Ada** (IV-V sec. d.C. – lunghezza circa 20 metri)

Sin dall'antichità i molti pericoli, anche mortali, che la navigazione riserva ai marinai hanno suscitato in essi il bisogno costante dell'aiuto divino e quindi una profonda religiosità che, a volte, arrivava quasi a confondersi con la superstizione. La loro devozione si manifestava ancor prima che la nave fosse varata quando, in cantiere, veniva "battezzata" con il nome della divinità di cui si chiedeva la tutela. Secondo Plutarco il nome poteva anche apparire sullo scafo ma, più frequentemente, era l'immagine della divinità ad essere riprodotta su entrambe i lati della poppa e della prua. Su tali "*parasemon*" erano, di solito, rappresentate divinità quali Bacco e la Vittoria, oppure Isis, i Dioscuri, Giove o Giunone, Apollo, Minerva, Mercurio ed altri, dipinte direttamente sul legno o scolpite a bassorilievo su placche di bronzo. Pratica superstiziosa frequente era quella di porre nella scassa una o più monete secondo un rito giunto sino ai nostri giorni, mentre significato apotropaico aveva la consuetudine, tuttora in voga, di fissare a prua delle corna di bue o di altri grossi animali rivestite in piombo per poterle meglio inchiodare, come anche di portarsi appresso zanne di cinghiale quale amuleto portatile (relitto **A di Mateille** del 400-425 d.C.). Riflessi di devozione e/o superstizione possono essere colti anche nei ceppi in piombo decorati con motivi beneauguranti quali gli astragali (allineati, in quadrato, etc.) che ci mostrano come la navigazione fosse intesa dagli antichi come un gioco d'azzardo in cui la fortuna aveva un peso preponderante, in particolar modo nei momenti difficili. Ma comuni erano anche il delfino (salvatore di naufraghi), la seppia e le conchiglie attribuiti di Venere (protettrice della navigazione), la lucerna come il desiderio di procedere sempre lungo una rotta illuminata e/o nota, il leone attribuito a Dioniso, o la "*stella maris*" come astro che guida i naviganti e riferibile ad Era. Alcuni ceppi presentavano delle vere e proprie iscrizioni in greco o latino con il nome della nave accompagnato da attributi salvifici o appellativi derivati da qualche celebre santuario dedicato a Zeus o Iuppiter, oppure a Venere o Afrodite, mentre meno comuni erano i "voti" a Tiche, Artemide, Vesta, Era, Salvia, Eracle, Cerere, Iside.

Durante la navigazione era proibito avere rapporti sessuali, ballare, bestemmiare, tagliarsi le unghie ed i capelli (che potevano però essere promessi ad una divinità perché placasse il mare), ed era opinione diffusa che un uomo pio a bordo garantisse un viaggio tranquillo mentre uno empio fosse un fattore di rischio, e se qualcuno moriva a bordo veniva prontamente buttato in mare perché la morte era considerata come il peggiore tra tutti i presagi. Grande importanza veniva poi data ai sogni, per la cui interpretazione si ricorreva ad appositi manuali e si riteneva che i Dioscuri aiutassero i marinai a mantenere la rotta nelle ore notturne manifestandosi come fuochi di Sant'Elmo, ovvero per mezzo di quei bagliori a forma di fiaccola che, a causa dell'elettricità presente nell'atmosfera, si potevano vedere in testa d'albero. Erano venerati dai marinai anche Atena, Bacco, Minerva, Vulcano, Anfitrite (una delle Nereidi e moglie di Nettuno – le altre erano Galatea e Teti, madre dell'eroe Achille) e Dioniso che, rapito dai pirati tirreni, li aveva trasformati in delfini e da allora questi, tuffatisi in mare, accompagnano le navi nella loro navigazione. Iside, che per mare era partita alla ricerca del suo sposo Osiride, era comunque considerata la vera dea del mare e le feste a lei dedicate il 5 di marzo di ogni anno, il cosiddetto "*navigium Isidis*", inauguravano il periodo più propizio per la navigazione.

Già in età greca prima della partenza di ogni nave venivano eseguite delle pratiche propiziatricie: Enea al momento di partire da Erice fa sacrificare tre vitelli ed in seguito un agnello alle Tempeste, una coppa d'oro viene alzata a poppa di "Argo", la nave di Giasone, quando fa rotta verso la futura Cirene, ma libagioni e preghiere accompagnavano sempre la partenza delle navi militari sia elleniche che, in seguito, romane come sintetizzato dal passo di Cicerone: "I nostri duci, prima d'imbarcarsi, usano sacrificare una vittima ai flutti del mare", e scandivano la navigazione quando si passava di fronte a santuari come, ad esempio, quello di Capri dedicato a Minerva. D'altronde è verosimile che alcune brocche o patere in bronzo, come quelle rinvenute nel relitto di **Hovik** del 116 d.C., avessero una funzione culturale e/o facessero parte del corredo personale di qualche marinaio o passeggero, ma si sono trovati anche dei Nettuno e dei

Giove in bronzo (rispettivamente nel relitto di **Grado** – 117 d.C. ed in quello di **Cavallo** – 50 d.C.) e delle statuette di Priapo con la veste sollevata ad arco sopra il fallo eretto.

A parte il grande lavoro necessario nelle manovre l'equipaggio, e ancor più gli eventuali passeggeri, riempiva le interminabili giornate in coperta giocando a dadi (ritrovati nella nave di **Comacchio** e nei relitti **A** di **Port Vendres**, di **Cesarea**, di **Grado** e di **Punta Patedda**), con gli astragali (rinvenuti nei relitti di **Comacchio** e **Punta Scaletta**, e doppi in quello di **Mahdia**) a "pleistobolinda" (dove ne occorrevano 4) o con pedine in vetro, pietra od osso (*calculi*). Il gioco più amato era, comunque, quello dei "latruncoli" per il quale ci si serviva di una "tabula lusoriae" (spesso ricavata sul ponte stesso, così come si giocava sui marciapiedi e sulle gradinate dei monumenti!) e di 60 pedine bianche e nere in pasta vitrea, alcune delle quali sono state ritrovate a **Cala Culip**, **Grado**, e **Comacchio**. Ma anche la musica era un piacevole passatempo durante la navigazione, come testimoniano i flauti ritrovati a **Punta Scaletta** e nel relitto **A** di **Port Vendres** del 400 d.C. e la cetra di **Sainte Marie** come, d'altronde, la lettura di cui, però, non ci resta alcuna evidenza archeologica. E' certo comunque che a bordo si scrivesse, magari in coperta durante le manovre come si desume dagli scritti di Petronio e di Cicerone. Perlomeno bisognava registrare le operazioni di carico e scarico e ci si serviva di calamai fittili o in bronzo, uno dei quali è stato ritrovato presso il relitto **D** di **Cap Dramont** con ancora l'inchiostro dentro!

Rarissimi sono i resti umani rinvenuti a bordo delle navi, tra essi i crani di **Spargi**, **Antikytera** e **Baratti** e lo scheletro completo del relitto **B** di **Pisa**, conservatosi insieme al suo cane perché travolto e sepolto dal carico, probabilmente, durante una tempesta, dove sono gli effetti personali conservatisi a fornirci utili indicazioni sul sesso o sullo stato sociale delle persone imbarcate. Se sui relitti di **Porto Nuovo** e **G** di **Dramont** sono stati trovati martelli, pinze, mazzette, punte, scalpelli, ceselli e sgorbie per la lavorazione di grossi blocchi di marmo e/o granito (trasportati via mare da una località ad un'altra), non è azzardato pensare che sulla nave di **Antikytera** fosse imbarcato uno scienziato proprietario del "calcolatore astronomico" rinvenuto insieme al carico di oggetti preziosi. A volte viaggiavano via mare anche persone di alto rango che si portavano dietro i loro schiavi ed anche gioielli preziosi quali il pendaglio d'oro a forma fallica di **Las Amoladeras**, oppure gli anelli, sempre d'oro, di **Fontanamare** e **Cap Camarat**, spesso dati in custodia al comandante che, in tal caso, avrebbe risposto di un eventuale furto. Si sono, talvolta, ritrovati veri e propri gruzzoli di monete raccolti in saccocce come ad **Antikytera**, **Fontanamare** (300 circa d.C.), **Ognina** (220 d.C.) e **Punta Ala** (250 d.C. – lunghezza circa 25 metri) oppure in cofanetti come a **Cap Camarat** (50 a.C.), ma anche nascosti sotto il fasciame interno, come a **Punta Ala**, o dentro un vaso pieno di pece, come a **Skerki Bank** (355-380 d.C.). Si può ritenere che, il più delle volte, il denaro appartenesse al "mercator" e gli servisse per acquistare delle mercanzie o costituisse i proventi del proprio commercio, mentre il migliaio di sesterzi trovati a bordo del relitto **III** di **Cabrera** (257 d.C.) doveva verosimilmente servire per il pagamento dei soldati colà dislocati. In ogni caso il ritrovamento di monete in quantità cospicua può essere riferito a navi datate in un intervallo di tempo compreso tra il 350 d.C. e il 550 d.C. e merita di essere tenuto presente per le eventuali implicazioni storico-economiche che potrebbe celare. Non è peraltro da escludere che monete ed oggetti preziosi siano stati portati via dai naufraghi al momento di abbandonare la nave.

Normalmente i marinai calzavano degli zoccoli in legno come quelli trovati nel relitto di **Santo Stefano** (50 a.C.) e più o meno simili ai nostri attuali, oppure dei sandali con la suola in cuoio come quelli rinvenuti sulla nave di **Comacchio** in vari tipi quali, ad esempio, la *solea* con infradito e la *caliga* bassa al tallone di cui vi erano a bordo ben 5 paia. D'altronde si navigava da aprile a novembre e quindi l'abbigliamento poteva essere relativamente leggero. Pare, però, un po' estrema la tesi del Casson secondo cui i marinai, il più delle volte, a bordo rimanessero quasi completamente nudi. Nella nave di **Comacchio** si è persino trovato una specie di giubbotto in pelle, e anche dall'iconografia e dalle fonti scritte apprendiamo come i "gubernatores" (cioè i timonieri) fossero soliti indossare una specie di tunica a maniche corte. Sempre a bordo della nave di **Comacchio** sono state trovate una serie di borse a tracolla (*phra*), marsupi (*marsipos*) e custodie per abiti, ma anche delle ceste intrecciate in vimini per il trasporto di oggetti fragili quali i barattoli ed i bicchieri di vetro del relitto **3** di **Saint Gervais** del 150 d.C. lungo 17 metri.

Per quanto possiamo desumere dai rilievi di archeologia sinora eseguiti sulle navi onerarie romane la figura professionale più diffusa a bordo era quella del medico che, come anche ai nostri giorni, si muoveva sempre con la sua

cassettina di legno contenente la dotazione base di ferri, ovvero bisturi, pinzette, uncini vulnerari, etc. nonché scatolette piene di medicinali, unguenti e pomate. Tali cofanetti rettangolari dotati di coperchio scorrevole e serratura sono stati rinvenuti nei relitti di **Ladispoli** (lungo 20 metri del 10 d.C.), **Comacchio** (lungo 22 metri del 25 a.C.) e **Pozzino**, mentre in quello di **Saint Ferreol** (30 a.C.) si è trovato, invece, un astuccio cilindrico in legno ed osso simile a quello della tomba del medico di **Merida** e quindi similmente attribuito. Attribuzioni peraltro non certe, salvo quella di **Ladispoli** dove era presente ben chiara la scritta "*medeor*". D'altronde, la presenza di una cassetta di "pronto soccorso" non implica che, necessariamente, ci dovesse essere a bordo un medico! Quando, però, come nei relitti di **Baratti** (130 a.C.), **Plemmirio** (200 d.C.) e **Santo Stefano** (50 a.C.) vengono ritrovati bisturi in bronzo con lama in ferro ed un ago da cauterio è abbastanza verosimile pensare che appartenessero ad un chirurgo, magari specializzato in oftalmologia, visto che le patologie a carico dell'occhio erano assai frequenti, soprattutto nelle navi militari o in zona di guerra.

Le navi di età ellenistica, anche per le loro dimensioni relativamente ridotte, non erano dotate di stiva abitabile e ancor meno di una vera e propria cabina in coperta che, viceversa, dovevano avere le navi onerarie romane (in particolar modo quelle più grandi) come si può desumere, ad esempio dal rilievo Torlonia dove vediamo chiaramente sia una porta che delle finestrate. In tale rappresentazione la tuga, come più correttamente la chiameremo oggi, si estende dall'estrema poppa sino all'altezza dell'albero, ma secondo Rougè o Salvetti poteva persino svilupparsi su 2 piani, se si presta fede ad un mosaico conservato nei Musei Capitolini o a quello di Rimini. Se nelle navi a remi si trattava, verosimilmente, di una piccola costruzione con una copertura in tegole (di legno o in materiale laterizio) o persino di una semplice tenda, a leggere Cicerone o Luciano, sembrerebbe che a bordo delle grandi onerarie i passeggeri alloggiassero sottocoperta, magari in "prorae sinu" (cioè verso prua) e anche in più cabine diverse. Secondo Pomey e Tchernia, fatte salve le comprensibili esagerazioni, essi dovevano pur basarsi su qualche notizia certa per poter fare simili affermazioni, anche se non è poi così chiaro se queste cabine si trovassero sopra o sottocoperta. Dall'indagine sul relitto del 70 a.C. di **Madrague de Giens**, appartenente ad una fra le più grandi onerarie mai rinvenute con la sua lunghezza di circa 40 metri, è peraltro risultato che lo spazio sottocoperta fosse occupato quasi completamente dal carico salvo una piccola porzione verso poppa, mal ventilata ed ancor peggio illuminata, in cui l'equipaggio poteva riposare e a cui, forse, si accedeva attraverso un boccaporto situato all'interno della cabina, la cui copertura era realizzata con tegole ed embrici in laterizio. Van Doorninck ha ricostruito per la nave di **Yassi Ada** del 450 d.C. (lunga circa 20 metri) una cabina di 3 x 1,5 m ricavata quasi completamente sottocoperta in cui si cucinava ma vi si riponevano anche attrezzi, stoviglie e le provviste per la preparazione dei pasti. Come fossero arredati e/o decorati gli interni risulta praticamente impossibile anche solo ipotizzarlo, e per i bisogni corporali è lecito pensare si utilizzassero dei "vasi da notte" costituiti da fondi d'anfora come quello del relitto **I** di **Cavallo** del 50 a.C. La notte, sia all'ormeggio che durante la navigazione, per illuminare gli interni ma anche la coperta, ci si serviva di lanterne e lucerne ad olio presenti in un terzo dei relitti in almeno un esemplare. Talvolta erano di bronzo, decorate e di pregevole fattura come nella nave di Comacchio, mentre nel relitto di **Yassi Ada** ne sono state ritrovate 24, di cui 8 sicuramente in uso. A sentire alcuni storiografi le lanterne oltre ad illuminare gli interni, appese a poppa, servivano anche come luci di posizione, di notte o in condizioni di scarsa visibilità, e non si esclude che, per effettuare segnalazioni acustiche, venissero utilizzate delle conchiglie forate come quella trovata nel relitto **IV** di **Cala Culip** (70-80 d.C.).

Nell'antichità il viaggiare per mare, per lavoro e ancor meno per diletto, era cosa davvero rara e certo non giustificava la costruzione di navi appositamente attrezzate per accogliere dei passeggeri che pertanto, quando capitava, dovevano accontentarsi delle scomodità e della relativa lentezza delle navi onerarie. Se negli Atti degli Apostoli si narra che San Paolo navigò verso Roma su di una nave insieme ad altre 276 persone, risulta per noi difficile immaginare dove e come potessero essere alloggiati, ovviamente a bordo delle navi onerarie di maggior tonnellaggio e per poco più di qualche giorno, solo alcune decine di passeggeri.