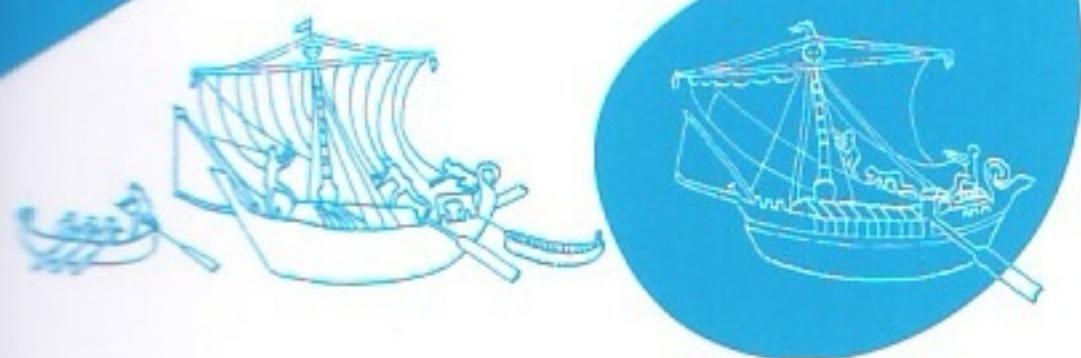


L'ARCHEOLOGO SUBACQUEO



Quadrimestrale di archeologia subacquea e navale

Anno XVII, n. 1 (49), Gennaio - Aprile 2011

Sped. in abb. post. 70% - Autorizz. Filiale di Bari

Il relitto dell'Isola Martana

**Prima missione italo-croata
sul relitto di Mljet in Croazia**

**Prue rostrate
sulle monete romane**

Il relitto dell'Isola Martana

Il Museo di Capodimonte





NOTIZIE

Prima missione italo-croata sul relitto dell'isola di Mljet (Meleda)

Nel mese di maggio 2010, si è svolta la prima missione archeologica italo-croata sul relitto del XVI secolo di Mljet (Meleda) in regime di convenzione tra il *Department for Underwater Archeology* del *Croatian Conservation Institute* (diretto da Igor Miholjek) e il Dipartimento di Scienze dell'Antichità e del Vicino Oriente dell'Università Ca' Foscari di Venezia, grazie anche ad un finanziamento della Regione Veneto - Direzione Relazioni internazionali Cooperazione internazionale che ha permesso la partecipazione italiana al progetto croato.

Il relitto di Mljet è stato scoperto casualmente dal *Diving Club Medvescak-Sava* di Zagabria, nel 2006, ai piedi dello scoglio di San Paolo, circa 600 m dalla costa rocciosa meridionale dell'isola di Mljet, a pochi minuti di navigazione dalla località di Saplnara.

Il relitto era sconosciuto ai sommozzatori locali e sembra che non sia mai stato toccato dai clandestini: lo proverebbe la presenza di artiglierie in bronzo ben visibili e facilmente recuperabili e di altri oggetti ben evidenti sul fondale a profondità accessibili.

Si tratta del tipico relitto disperso (o sparpagliato - "scattered wreck") lungo la parete dolcemente digradante di una piccola secca semiaffiorante (lo scoglio di San Paolo appunto). I manufatti sono sparsi sul fondale dalla batimetria dei -30 m fino almeno a quella dei -45 m.

Tra i -38 e i -41 m la sabbia ha protetto e conservato una porzione di scafo che comunque sembra proseguire ancora per alcuni metri verso il fondo.

Le operazioni della campagna 2010 sono state condotte da un'equipe croato-italiana composta da una dozzina tra archeologi e tecnici subacquei croati (tra cui gli archeologi Vesna Zmaić, Igor Mihajlović e Kruno Zubčić, e Igor Miholjek, direttore del progetto) e dalla missione italiana costituita da: Carlo Beltrame, docente di Archeologia Marittima presso l'Università Ca' Foscari e responsabile della missione italiana, Dario Gaddi, archeologo, Cristiano Alfonso, archeologo-esperto in fotogrammetria, Francesco Dossola, Elisa Costa e Vladimir Danilovic, studenti in archeologia presso l'Università Ca' Foscari.

Le operazioni di scavo sono state condotte sia sui resti dello scafo per liberarli dalla sabbia e dalle pietre di zavorra sia in settori quadrati per il recupero degli oggetti.

Le immersioni sono state organizzate a doppie coppie: una croata per le operazioni



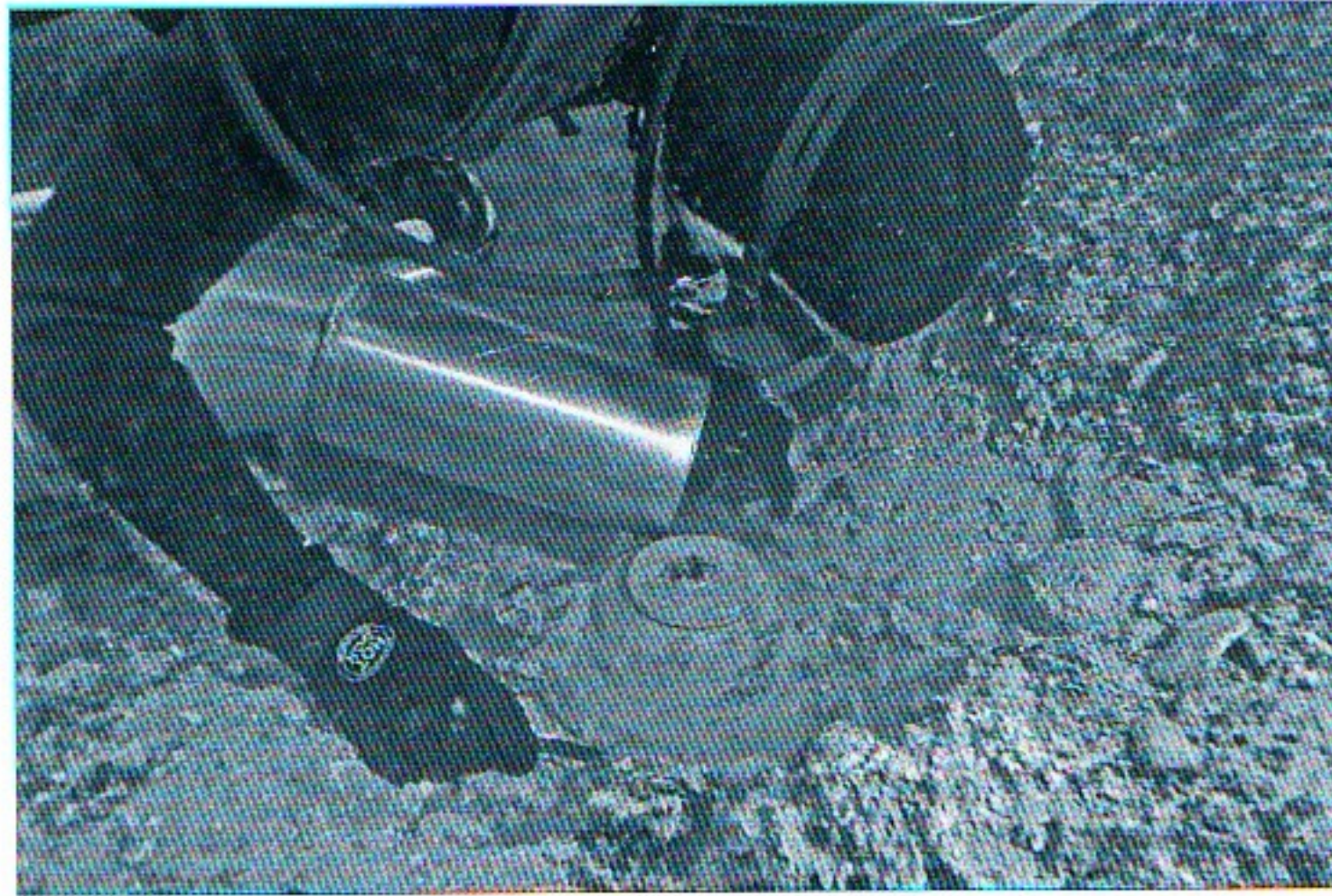
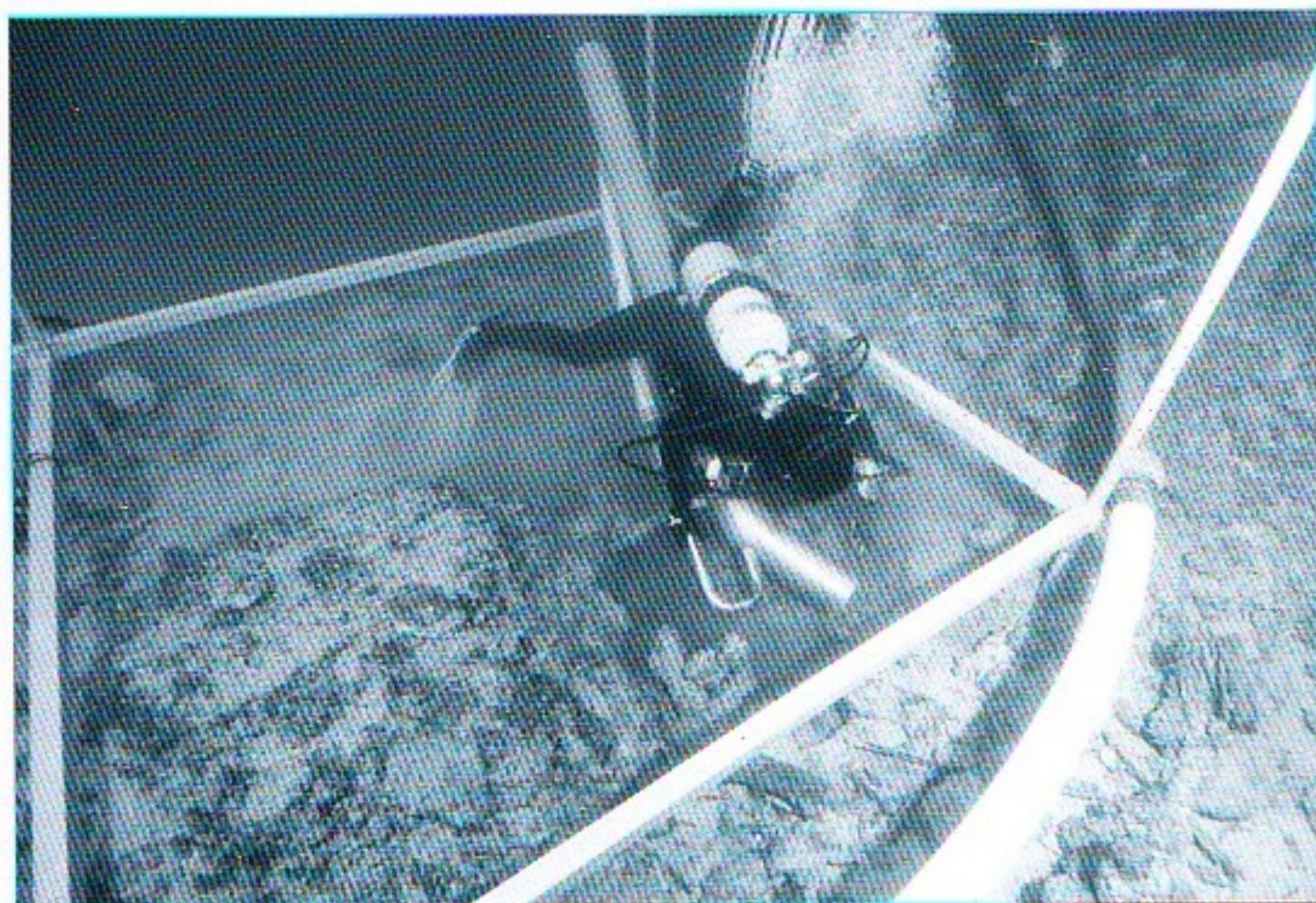
Resti dello scafo del relitto.

di scavo a settori sull'area di dispersione degli oggetti e una italiana per la pulizia e la documentazione dello scafo.

Si è lavorato con miscele NITROX 26 con tappe di decompressione a m 9, 6, 3. A m 9 bomboloni di ossigeno caricati in barca fornivano, per mezzo di erogatori con lunghe fruste, una miscela arricchita di ossigeno all'80%.

Vista la profondità del fondale di ben 42 m, ogni sommozzatore operava una volta solo al giorno per un tempo massimo sul fondo di 20 min. (i primi due giorni ridotti a 18 min. per permettere l'adattamento).

Il carico è composto prevalentemente da ceramica prodotta nella cittadina turca di Iznik alla fine del XVI secolo. Si tratta di





Piatti di ceramica di Iznik dal carico del relitto.

alcune decine di piatti, coppe e brocche spesso in condizioni integre. Molti piatti presentano la decorazione a spirali del tipo *tugrakes* in blu cobalto, mentre su altri domina un blu monocromatico; spesso le decorazioni sono eseguite con due sfumature oppure con una combinazione di blu cobalto e turchese. Un'altra serie di ceramiche è composta da piatti decorati da colori quali porpora, verde oliva e grigio chiaro combinati con blu cobalto, turchese e nero. Questi piatti presentano anche altri motivi decorativi, genericamente floreali, associati con decorazioni a viticci, piccole foglie e bacche.

Una parte forse secondaria del carico era costituita da bottiglioni e altri oggetti in vetro.

Un piatto sem iintegro con una bella raffigurazione di suonatore di mandolino ed un piccolo frammento di piatto di ceramica graffita padana di presumibile produzione veneziana è probabile non facessero parte del carico, essendo rinvenimenti singoli, bensì appartenessero alla dotazione della cabina di bordo. Da questa provenivano, forse altre forme ceramiche in corso di studio da parte di Sauro Gelichi, docente di Archeologia medievale del Dipartimento di Scienze dell'Antichità e del Vicino Oriente dell'Università Ca' Foscari, anch'esse di probabile produzione veneziana. Alla dotazione di bordo vanno ricondotti,

cannone a sezione dodecanale. Le petriere presentano delle decorazioni ed uno stemma muto che assomigliano molto a pezzi di sicura origine veneziana.

Una boccia in bronzo di bozzello, di forma quadrata con foro centrale, in cui poteva innestarsi l'estremità del mozzo su cui ruotavano le pulegge ed uno scandaglio in piombo sono elementi dell'attrezzatura della nave. Oltre a questi possiamo menzionare un'ancora in ferro segnalata sul sito ma non ancora indagata ed una campana in bronzo perfettamente conservata con impresso il numero 1567, fondamentale per stabilire un termine *post quem* per la datazione del naufragio.

Lo scafo è stato liberato dalla sabbia per un tratto di 5,20 m nel senso delle lunghezze, ma esso continua in profondità. La larghezza massima conservata è di 3,5 m.

Lo scafo era coperto da sabbia, da ciotoli e ghiaia fluviale che, assieme a sassi presenti nella parte più profonda, costituiva certamente resti della zavorra conservata tra le ordinate.

La costolatura conserva almeno cinque ordinate. Si tratta di madieri che sull'estremità ovest hanno ancora gli staminali a contatto.

Il presunto paramezzale è conservato solo per circa 120 cm ma prosegue sotto la sabbia. Ai lati del paramezzale sono presenti delle presunte tavole di fasciame interno fuori posto e mal conservate.



Imbarcazione da lavoro del Croatian Conservation Institute sul sito del relitto di Mljet.

tallo, un candelabro e delle grandi coppe in rame.

Dal sito sono stati recuperati ben otto pezzi di artiglieria in bronzo. Si tratta di sette petriere da braga, di due tipologie, prive della braga in ferro e di un piccolo

vale mediterranea in età medievale rende questo relitto estremamente interessante e prezioso. Per una conoscenza più approfondita della sua struttura sarà opportuno in futuro recuperare alcune ordinate per un loro rilevamento ed una loro analisi a tavolino. Problematico invece sarebbe il proseguimento dello scavo verso sud a causa dell'alta profondità e quindi dei rischi iperbarici a cui andrebbero incontro gli operatori e gli archeologi.

Le caratteristiche morfologiche e ponderali dei pezzi di artiglieria, presumibilmente attribuiti a produzione veneziana, e la presenza, tra la dotazione di bordo, di alcuni pezzi di ceramica graffita prodotta a Venezia - analizzati da Sauro Gelichi - fanno ritenere probabile che la nave appartenesse ad un commerciante veneziano impegnato nello smercio di mercanzia, almeno in parte, rappresentata da ceramica di produzione turca.

La cronologia del naufragio, avvenuto certamente a causa dell'insidiosa presenza dello scoglio semiaffiorante di San Paolo, può essere fornita con una certa precisione grazie alla presenza non solo di monete datate, ma anche della data impressa sulla campana. La nave deve aver terminato tragicamente il suo viaggio pochi anni poco il 1567, comunque presumibilmente entro i primi anni '80 del XVI secolo.

Una seconda missione italo-croata sul relitto è prevista anche per il 2011 e sarà finalizzata al completamento della documentazione dello scafo, alla verifica per mezzo di un mini R.O.V. delle batimetrie non accessibili dai sommozzatori e alla continuazione dello scavo a settori nell'area di dispersione del carico.