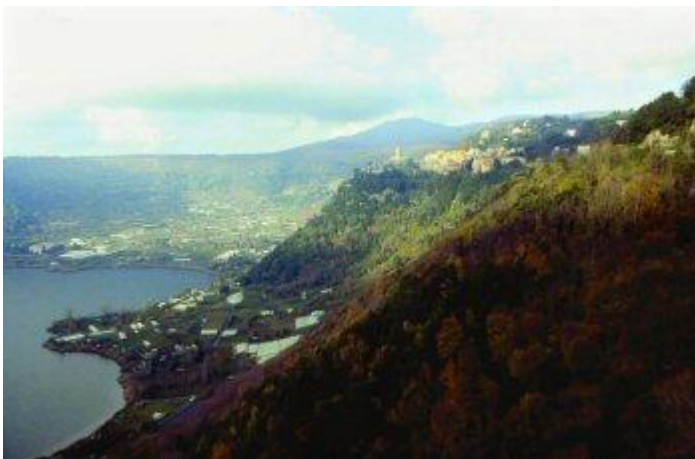


# Caligula úszó palotái

## Az őrült császár

Caius Caesar, ismertebb nevén Caligula Kr. u. 12. augusztus 31-én látta meg a napvilágot a tehetséges római hadvezér, Germanicus és Agrippina gyermekeként. Gyermekkorában rengeteg időt töltött apja mellett a Rajna vidéki római katonai táborban, ahol a katonák egy teljes katonai felszerelést ajándékoztak neki, melyhez egy csizma is tartozott. Ekkor kapta a ragadványnevét, Caligula, Csizmácska.



Tiberius császár utódjául Caligulát jelölte ki, aki 37-ben átvette a császári hatalmat. Uralkodásának négy évét a pazarlás, a beteges önimádat és a testvérével kötött vérfertőző házassága jellemezte. Caligula féktelenül költekező életmódjával a Tiberius által hátrahagyott kincstárat gyorsan kimerítette.

41 januárjában egy diszszemle során a testőrgárda rátámadott a császárra, és Cassius Chaerea tribunus megölte. A mentálisan zavart uralkodó furcsaságok sorozatával keltett feltűnést. Ezek egyike a Caligula úszó palotáiként ismert két római bárka megépíttetése és története. A Nemi-tó két bárkájának és a Római Birodalom császáranak kapcsolata azonban hosszú évszázadokra a feledés homályába veszett.

## Nemi-tó

Az Albanói-hegy (Colli Albani) kúpalakú vulkáni komplexuma kalderájában két krátertó helyezkedik el, az Albanói és a Nemi-tó. A hegység két legmagasabb csúcsa 900 méter felett van. Nyolc kisváros helyezkedik el a hegység nyúlványain, ahol olivafaerdők és kiváló borokat termelő szőlők terülnek el. Rómától kb. 20 kilométerre van egy festői szépségű hely, a Nemi-tó partján fekvő Genzano nevű település, amelyet a külföldiek kevésbé ismernek.

A Nemi-tó<sup>1</sup> környéke az antikvitástól kezdve mindig is misztikus hely volt. Diana<sup>2</sup> szentély állt a tó partján. A tavat a rómaiak Diana tükrének is nevezték, mert a partján álló szentélyből csodálatosan tükröződött a hold a tó felszínén.

Évszázadokkal később, a hajók kiemelése után sok kérdés vetődött fel. Mit keresett ez a két nagy hajó a kicsi Nemi-tavon? Ki építtette őket és miért?

A hajókat Caligula császár építtette. Az első, vitorlás hajót bevontatták a tó közepére, ahol a feltételezések szerint a császár az augusztusi szent hold fényénél fürdőzött a tavon. A második, evezős hajó pedig császári palotaként funkcionált, ahol vallási szertartásokat és rítusokat tartottak.

## A hajók kiemelésének története

Elsőként Prospero Colonna bíboros<sup>3</sup> vetette fel a két hajó kiemelésének gondolatát, hogy méltóképpen szemléltessék az olasz zsenialitást. A kor nagyszerű humanistája, Leon Battista Alberti<sup>4</sup> is részese volt a vállalkozásnak 1446-ban. Ő fedezte fel – kristály ablakkal felszerelt bűvárharangot használva – a tó mélyén fekvő két hajót. Egy úszó platformról köteleket, végükön vaskampókkal eresztettek le a tóba és csörlők segítségével szerették volna a hajókat kiemelni. Néhány töredéket találtak mindösszesen.<sup>5</sup>

A második kísérletre majdnem egy évszázaddal később, 1535-ben került sor Francesco Demarchi (1504–76) vezetésével. Tevékenységének eredménye az a megállapítás volt, hogy kétséget kizáróan a Kr. u. 1. századból származó római hajók voltak. Ő volt az, aki először használt „búvárruhát”, amely fából készült, vaskarikákkal összefogott bűvárharang volt, a kezeket és a lábakat szabadon hagyva tudott mozogni a segítségével.<sup>6</sup>

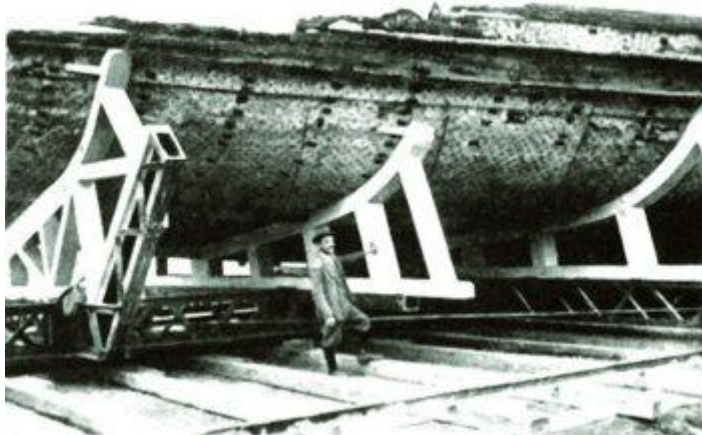
Három évszázad telt el a harmadik kísérletig. Ez alatt az idő alatt nemcsak az idő, hanem a pénzsóvár emberek is fosztogatták a hajókat, hajógerendázatot, bronzszegeket emeltek ki a tóból.

A következő felfedező Annesio Fusconi volt, aki egy úszóplatformot és egy 2,5 méter átmérőjű bűvárharangot – amelyben 8 bűvár számára volt hely – használt. E szerkezet segítségével mozaikpadló, márvány, oszlop és terakottacső darabokat emeltek ki. Amikor a csörlők segítségével ki akarták emelni a hajókat, azok elszakadtak, de a rossz időjárás is véget vetett a kalandnak.

1895-ben Eliseo Borghi az Orsini család és az Oktatási Minisztérium engedélyével szisztematikus kutatásba kezdett a területen. E kutatás eredménye már közismert volt, megtalálták az első hajót és a kormánylapáthoz tartozó nagyobb bronz kormányrudat, majd különböző vadállatok bronzfejeit emelték ki. Egy halász útmutatását követve 1895. november 18-án sikerült a második hajót is lokalizálni. Erről a hajóról származó bronzkéz a tó partján fekvő Museo delle Navi Romane múzeumban ma is látható.

Felice Barnabei, az Antikvitás és Szépművészeti Főosztály igazgatója 1895. november 15-ei jelentésében leírta, hogy a kiemelt műtárgyak elegendő bizonyítékot szolgáltatnak a két hajó létezésére vonatkozóan és felhívta a figyelmet a roncsok további pusztulásának elkerülésére. Az Oktatási Minisztérium az Olasz haditengerészetet kérte fel a hajóroncsok kiemelése lehetőségének vizsgálatára.

Vittorio Malfatti, a haditengerészet mérnök alezredese<sup>7</sup> a hajóroncsok hosszász, szisztematikus felkutatása után a kiemelés lehetőségéről egy tanulmányt írt. Ebben a kiemelésük egyetlen lehetséges megoldásaként a tó lecsapolását javasolta. Amennyiben nem tudjuk a hajókat a felszínre emelni, akkor a tó felszínét kell lesüllyeszteni a hajókhoz, vonta le a végső konklúziót Malfatti.



Megállapította, hogy az első hajó (prima nave) 50 méterre, 5-12 méter mélységben fekszik. A hossza 64 méter, vitorlarúdja 20 m, a hajó bordázatát a tavi iszap meglehetősen jól konzerválta. A második hajó (seconda nave) mintegy kétszáz méterrel arrébb, 15-20 méter mélységben feküdt. Ez utóbbi 71 méter hosszú és 24 méter széles volt.

Malfatti a tó lecsapolásához egy nagy földalatti csatornát tervezett, amely a krátertó vizének levezetésére szolgált volna. Az

elgondolással 30 éven át nem foglalkozott senki.

1926-ban egy bizottságot állítottak fel, amelynek feladata a túlecsapolás technikai megoldásának vizsgálata volt, és arra a megállapításra jutottak, hogy Malfatti terve az egyetlen kivitelezhető lehetőség. 1928. október 20-án kezdődött meg a tó lecsapolása. A kiszivattyúzott vizet négy hatalmas vízvezetéken vezették el egy hatalmas víztározóba, amelyet a római kori vízvezeték bejáratánál alakítottak ki. A római vízvezetéken a hegyet átfúrva a környező völgybe vezettek el. Előbb két szivattyúházat építettek, majd úszópontonra szerelt két hatalmas szivattyút üzemeltettek a gigantikus méretű akció végéig.

Az első hajó részei 1929. március 28-án emelkedtek ki a vízből, szeptember 3-án pedig teljes pompájában kiemelkedett a hajó. A felfedezés igazi világszenzáció volt, eloszlatta a kishitűek összes kétségét a hajók létezésére vonatkozóan. A Brit Királyi Haditengerészet és hajógyárak képviselői is meglátogatták a helyszínt. A hajónak állványzatot készítettek, majd négy lefektetett sínen vontatták ki a tó partjára. A második hajó 1931. június 10-én emelkedett ki teljesen a tó vizéből. Addig mintegy 40 millió köbméter vizet szivattyúztak ki. Mintegy hét havi átmeneti szünet után a munkálatok a második hajónak a víz fogságából történő kiszabadítására 1932. március 28-án kezdődtek és október 13-án fejeződtek be, a szárazra vontatással.

A tavi iszap kétezer éven keresztül csodálatosan konzerválta a hajókat. Felmerült azonban, hogy hogyan lehet egy kiállítási méretű hatalmas hajót megvédeni. Először rongyokkal takarták be, de rendkívül gyors ütemben száradt ki a hajóacsozat. Végül az Oslo-i Múzeum viking hajóinak tartósítására szolgáló módszert alkalmazták. Növényi kátrányt oldószerben hígítottak fel és azzal kenték be a felületet többször. Az olasz állam megóvásuk érdekében fedett múzeumot épített.

## Végzet

A két évig tartó munkával megépített hajókat kétszer ítélték pusztulásra. Először Caligula halála után süllyesztették el a hajókat, mert az örült császár emlékét is ki akarták törölni a római történelemből.

Majdnem kétezer évig szinte háborítatlanul feküdtek a tó fenekén a hajók, legendák sokasága kapcsolódott hozzájuk. Emberfeletti erőfeszítések árán emelték ki a hajókat. Az emberek hét évig csodálhatták őket, míg egy barbár tűzben immár végleg elpusztultak. Másodszor véglegesen elpusztították a hajókat, amikor a II. világháború során, 1944. május 31-én felgyújtották őket. Pedig joggal képezhetnék volna a világörökség részét ezek a műszakilag és technikailag is csodálatosan kivitelezett hajók.



## Remény

1995. decemberében megalakult a Dianae Lacus of Nemi Társaság, amely a tó környékének kulturális és történelmi hagyományait hivatott ápolni, valamint célul tűzték ki a

Prima nave, az első hajó 1:1 méretarányban történő megépíttetését. Az erre vonatkozó Diana Projectet 1998. július 18-án Nemi város tanácsa jóváhagyta. A terv részeként a nápolyi Torre del Greco hajógyár megkezdte elsőként a hajóorr és a hajógerinc megépítését, amely a múzeum bejáratával szemben található. A bárkák rekonstruált makettjeit pedig a múzeum területén helyezték el.

Megszállott emberek, emberfeletti teljesítmény és sok-sok pénz szükséges ahhoz, hogy évezredek elteltével Caligula palotája ismét a Nemi-tó felszínén lebeghessen.

Siposné dr. Kecskeméthy Klára

- 
1. Lásd Christina Chondrogianni, Daniel Ariztegui, Piero Guilizzoni, Andrea Lami: Lakes Albano and Nemi (central Italy): an overview című cikkét.  
[http://www.iii.to.cnr.it/publicaz/mem55/mem55\\_03.PDF](http://www.iii.to.cnr.it/publicaz/mem55/mem55_03.PDF). A Nemi-tó 320 m tengerszint feletti magasságban fekszik, a kráter peremének magassága a nyugati oldalon 150 méter, míg a keleti, Nemi település felőli oldalán, eléri a 210 méteres magasságot. Maximális mélysége 32 m, minimális mélysége 17 m, a tó felszíne 1.8 km<sup>2</sup>.
  2. Görög eredetű római istennőalak, a görögök Artemisz néven tisztelték. A vadászat istennője, de az ő védelme alá húzódtak a szülő édesanyák is. Őt tisztelte az ókori ember a hold képében is.
  3. Prospero Colonna (1463-ban halt meg) V. Márton pápa unokaöccse 1430-ban lett bíboros. A Szentszék elleni lázadás után száműzetésre ítélték, később azonban visszahelyezték tisztségébe.
  4. Leon Battista Alberti (Genova 1406–Róma 1472) filozófus, építész, zenész, festő és szobrász, a reneszánsz kiemelkedő egyénisége. Padovában és Bolognában tanult, 1432-ben érkezett Rómába. A Descriptio Urbis Romae jelentős műve, amely Róma város rekonstrukciójáról szóló első rendszerezett tanulmány. Régészeti és restauráló tevékenységéből a római Santo Stefano Rotondo and Santa Maria Maggiore emelkedik ki.
  5. Részletesen lásd <http://nemiship.multiservers.com/nemi.htm>
  6. A bűváruha leírását lásd [http://www.turkishdailynews.com/past\\_probe/07\\_05\\_98/featurep.htm](http://www.turkishdailynews.com/past_probe/07_05_98/featurep.htm)
  7. Marina és Massimo Medici Le navi di Nemi címmel hétrészes cikksorozatot jelentetett meg a Nemi-tó két hajónának részletes történetéről a Controluce lap hasábjain 1998. márciusa 2000. áprilisa között. Részletesen lásd <http://www.controluce.it/giornali/a08n03-04/a8n3-04.pdf>, <http://www.controluce.it/giornali/a09n04/apr06.pdf> honlapokat.