

TÓTH LÁSZLÓ – SIPOSNÉ DR. KECSKEMÉTHY KLÁRA

A Nemi-tó bárkái

The floating ships of lake Nemi

Absztrakt

A Nemi-tó úszó bárkáit Caligula római császár építette. Számos kérdés vetődött fel velük kapcsolatban, vajon miért építette a két nagy hajót a kicsinyke Nemi-tóra. Benito Mussolini 1927-ben elrendelte a tó lecsapolását és a bárkák kiemelését. A hajókat a II. világháború során 1944. május 31-én pusztították el. 1995-ben megalakult a Dianae Lacus Társaság, amely a Nemi-tó környékének kulturális és történelmi hagyományait hivatott ápolni. Ők kezdeményezték a Diana projektet, amely a prima nave (első hajó) 1:1 méretarányban történő megépítését tűzte ki célul.

Abstract

The Nemi Floating Ships were ships built by the Roman emperor Caligula. There is considerable speculation regarding why the emperor Caligula chose to build two large ships on such a small lake. In 1927, Benito Mussolini ordered to drain the lake and recover the ships. The ships were destroyed by fire in World War II on the night of May 31, 1944. There are conflicting views on which side was responsible for the destruction. The Association Dianae Lacus was founded in 1995 to preserve the cultural and history of the Nemi Lake area. They initiated Project Diana, which involved constructing a full size replica of the Roman prima nave (first ship) of Lake Nemi.

CALIGULA

Caius Caesar Augustus Germanicus, ismertebb nevén Caligula i. u. 12. augusztus 31-én látta meg a napvilágot a 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 (Kiscsizma).

Tiberius császár utódjával Caligulát jelölte ki, aki 37-ben átvette a császári hatalmat. Három évig, tíz hónapig és nyolc napig tartó uralkodását a pazarlás és beteges önimádat jellemezte. Suetonius Caesarok élete munkája negyedik könyvében Caliguláról ír. *“Befejezte a Tiberius uralkodása alatt csak felerészben elkészült építkezéseket, Augustus tempo-*

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2014. VII. évfolyam 3. szám

mát és Pompeius színházát. Maga kezdeményezte vízvezeték létesítését Tibur környékétől kezdve, valamint az Amphitheatrum építését a Septa szomszédságában.”¹

Caligula féktelenül költekező életmódjával a Tiberius által hátrahagyott kincstárat gyorsan kimerítette. 41. január 24-én a palatinusi játékok idején Cassius Chaerea, a testőrcsapat tribunusa megölte.

A mentálisan zavart uralkodó furcsaságok sorozatával keltett feltűnést. *„Templomot alapított önmaga istenségének, hozzávaló papi testülettel és aprólékosan kieszelt áldozati szabállyal együtt. Életnagyságú aranszobra ott állt a templomban, mindig olyan ruhában, amelyet maga aznap viselt.”²*

A furcsaságok egyike a Caligula úszó palotáiként ismert két római bárka megépíttetése és története. A Nemi-tó (Lacus Nemorensis) bárkájának és a Római Birodalom császáranak kapcsolata azonban hosszú évszázadokra a feledés homályába veszett.

A NEMI-TÓ

Az Albanói-hegy (Colli Albani), kúp-alakú vulkáni komplexuma kalderájában két krátert helyezkedik el, az Albanói és a Nemi-tó. Aricia és a hozzátartozó Nemi-tó³ környéke már a korai időktől kezdve a latin népek egyik szakrális központjaként funkcionált.⁴ Ennek szerkesztését képezte a szent liget és a Diana szentélye, amely a tó partján állt. A tavat a rómaiak Diana tükrének (speculum Dianae) is nevezték, mert a partján álló szentélyből csodálatosan tükröződött a hold a tó felszínén.

Ugyanakkor a Julius-Claudius dinasztia tagjai számára maga a hely jelentőséggel bírt. Caesarnak villája állt itt,⁵ de Diana ünnepén a Nemoralian nemcsak Caligula vett részt, hanem Diana kultuszát az elődjei is támogatták a meggyengült tradicionális vallásosság megerősítése kapcsán. Elődeitől eltérően Caligula azonban két fő újítást is bevezetett, az egyik Diana papját, Nemi szent ligetének a régtől regnáló királyát egy erősebb ellenféllel való párbajra kényszerítve megölette,⁶ illetve a hajók megépíttetését elrendelte. De miért építette őket?

¹ Suetonius Caesarok élete, Negyedik könyv Caligula 21.

² Suetonius Caligula 22.

³ Lásd Christina Chondrogianni, Daniel Ariztegui, Piero Guilizzoni, Andrea Lami: Lakes Albano and Nemi (central Italy): an overview, 1996. Memorie-Istituto Italiano di Idrobiologia, Volume 55. p. 17-22. 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 km².

⁴ A szakrális központ közelsége miatt nem véletlen, hogy itt kötik meg a Róma ellenes Ariciai Szövetséget bővebben a téma kapcsán lásd Alföldi András: A korai Róma Attraktor Kiadó Máriabesnyő-Gödöllő 2009 35-40. old

⁵ Suetonius Caesar 6, Cic. Att. 6.1.25

⁶ Suetonius Caligula 35

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2014. VII. évfolyam 3. szám

Caligula uralmát jelentősen befolyásolták a keleti hatások,⁷ és erősen törekedett arra, hogy a hellenisztikus uralkodókra jellemző korlátlan hatalmat tudjon birtokolni. Ígéretesen induló 8 hónapnyi progresszív uralkodásának⁸ az elhatalmasodó betegsége vetett véget és uralma egyre despotikusabbá és egyúttal erőszakosabbá vált.

A ránk maradt antik auctorok regnálásának két aspektusát emelik ki, különösen kegyetlen és féktelenül pazarló voltát. A fényűzést és mértéktelenséget Caligula esetében tudatos politika részének tekinthetjük, mert a hellenisztikus uralkodóknál a Szeleukidáknál⁹ és Egyiptomban a Ptolemaida uralkodói propagandában megjelent.¹⁰ A fényűzés pazarló voltán túl van erőteljes aspektusa, filozófiája is, amely szerint a fényűzés mértéke az uralkodó korlátlan hatalmát is reprezentálja egyúttal. Az elődjei mellett számára a hellenisztikus uralkodók is példaképül szolgáltak, többek közt Alexandrosz páncélját magára öltve őt imitálta.¹¹ Hasonlóan, mint az isteni eredet kinyilvánításában közismert, hogy Tiberius mellett Caligula is támogatta Apollo kultuszának terjesztését és egyúttal kisajátítását,¹² ami azért jelentős, mert Apollo Diana testvére volt, és ezzel a lépéssel megnyílik a lehetőség az istennő ünnepén önmagának a középpontba való állítására. A nagy hajókhoz azonban, az úszni nem tudó császár¹³ furcsa mód vonzódott. Puteoli és Baiae közötti hajóhidhoz¹⁴ a gabona szállítóhajókat is igénybe vette 39-ben,¹⁵ ami éhínséget okozott Rómában. Erről Suetonius a császár életrajzában is megemlékezik. „A háromezerhatszáz lépés széles tengerszoroson hidat veretve összekapcsolta Baiaet Puteoli kikötőjével; ehhez mindenfelől összegyűjtette a teherhajókat, és kettős rendekbe osztva lehorgonyoztatta őket, majd földet döngöltetett rájuk olyanformán, mint a Via Appia burkolásánál.”¹⁶

A HAJÓK KIEMELÉSÉNEK TÖRTÉNETE

Évszázadokkal később, a hajók kiemelése után sok kérdés vetődött fel. Mit keresett ez a két nagy hajó a kicsi Nemi-tavon? Az első, vitorlás hajót bevontatták a tó közepére, ahol a feltételezések szerint a császár az augusztusi szent hold fényében fürdőzött a tavon. A

⁷ Pontifex Maximusként támogatta Isis kultuszát, (Anthony A. Barrett: Caligula the Corruption of Power Routledge 2001 220-221 old.) Egyiptomból pedig obeszliszket hozatott Rómába. Plin. Hist. Nat. 19. 76. de a keleti hatásokra a római társadalom ekkor még korlátozottan volt befogadóképes. A téma kapcsán lásd Geoff W. Adams: The Roman Emperor Gaius "Caligula" and His Hellenistic Aspirations Brown Walker Press Florida 2007

⁸ Cass. Dio. 59.9-10. Suet. Calig. 16. Aloys Winterling: Caligula A Biography.

⁹ Athenaeus 5.46-48

¹⁰ Sheila L. Ager: The Power of Excess Royal Incest and the Ptolemaic Dynasty *Anthropologica* (Canadian Anthropology Society) 48 (2)

¹¹ Suetonius Calig. 52

¹² Anthony A. Barrett: i.m. 143-145 old.

¹³ Suetonius Caligula 54

¹⁴ Cass. Dio. 59.17.2. „Aur. Vict. Caes. 4.4

¹⁵ David Wardle: Caligula's Bridge of Boats –Ad 39 or 40? *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte*, Bd. 56, H. 1 (2007), pp. 118-120

¹⁶ Suetonius Caesarok élete, Negyedik könyv Caligula

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2014. VII. évfolyam 3. szám

második, evezős hajó császári palotaként funkcionált, ahol vallási szertartásokat és rítusokat tartottak.¹⁷

Elsőként Prospero Colonna bíboros¹⁸ vetette fel a két hajó kiemelésének gondolatát, hogy méltóképpen szemléltessék az olasz zsenialitást. A kor nagyszerű humanistája Leon Battista Alberti¹⁹ 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 és emeltek ki, a hajókból darabokat szaggattak ki.

A bűvárkodás történetének is szerves részét képezi a Nemi-tó. Alex Brylske írásában megemlíti a bűvárharangot, amelyek egyetlen és véletlenszerű kialakítása miatt alkalmazásuk a reneszánsz idején nem volt sikeres. Megemlíti az egyik első sikeres műveletet, amely során az egyszemélyes bűvárharangot alkalmazták 1531-ben a Nemi-tóban. Mivel a merülés során csak a harangba beszorult levegő állt a bűvár rendelkezésére, ez meglehetősen rövid víz alatti tartózkodást tett lehetővé. Ezen túlmenően, a harangban felhalmozódó szén-dioxid problémát okozott, bár akkor még ez a tudósok és feltalálók számára ismeretlen volt.²⁰

1535-ben került sor Francesco Da Demarchi (1504-76) vezette kísérletre. Tevékenységének eredménye az a megállapítás volt, hogy kétséget kizáróan az i. u. 1. századból származó római hajók voltak. Ő volt az, aki először használt „bűvárruhát”, amely fából készült, vaskarikákkal összefogott bűvárharang volt, a kezeket és a lábakat szabadon hagyva tudott mozogni a segítségével. Ezzel egy órát tudott a víz alatt tartózkodni.²¹

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

¹⁷ Grüll Tibor: 50 dolog, amit nem képzelte volna a rómaiakról, Kalligram, 2013. p. 303, A *Caligula úszó palotái*, A *Nemi-tó óriásbárkájának története* fejezetben a hajók építése során felhasznált technikai vívmányokat ismertette a bárkák építésének, és kiemelésének története mellett.

¹⁸ Prospero Colonna (1463 halt meg) V. Márton pápa unokaöccse 1430-ban lett bíboros. A Szentszék elleni lázadás után száműzetésre ítélték, később azonban visszahelyezték tisztségébe.

¹⁹ 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.

²⁰ Alex Brylske: A Brief History of Diving: Free Divers, Bells and Helmets <http://www.thedearsurprise.com/a-brief-history-of-diving-free-divers-bells-and-helmets/> (Megnyitva 2014. július 5.)

²¹ Gummere, John F.: The Ships in Lake Nemi, *The Classical Weekly*, Vol. 22, No. 13 (Jan. 21, 1929), pp. 97-98

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2014. VII. évfolyam 3. szám

A következő felfedező Annesio Fusconi volt 1827-ben,²² 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 csőrők segítségével ki akarták emelni a hajókat, azok elszakadtak, de a rossz időjárás is véget vetett a kalandnak.

1895-ben Eliseo Borghi műkincskereskedő az Orsini család és az Oktatási Minisztérium engedélyével szisztematikus kutatásba kezdett hivatásos bűvárok segítségével 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 alezredese²³ a hajóroncsok hosszas, szisztematikus felkutatása után a kiemelés lehetőségéről egy tanulmányt írt. Ebben a kiemelésük egyetlen lehetséges megoldásként 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.²⁴

Megállapította, hogy az első hajó (prima nave) a parttól 50 méterre, 5-12 méter mélységben fekszik. A hossza 64 méter, vitorlarúdja 20 m, a hajó bordázatát a tavi iszap meg lehetőségen 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. Az elgondolással 30 éven át nem foglalkozott senki.

1926-ban egy bizottságot állítottak fel, amely feladata a tó lecsapolása technikai megoldása vizsgálata volt, és arra a megállapításra jutottak, hogy Malfatti terve az egyetlen kivitelezhető lehetőség. 1927-ben Benito Mussolini utasította Guido Ucellit, hogy csapolja le a tavat, ehhez a haditengerészet, az ipar képviselői, és magánszemélyek nyújtottak segítséget. 1928. október 20-én kezdődött meg a tó lecsapolása. A kiszivattyúzott vizet négy hatalmas vízvezetéken vezették el egy hatalmas víztározóba, amelyet a római kori vízvezeték bejáratánál alakítottak ki, és a római vízvezetéken a hegyet átfúrva a környező

²² Gummere i. m. 98. oldal

²³ Marina és Massimo Medici *Le navi di Nemi* címmel hétrészes cikksorozatot jelentetett meg a Nemi-tó két hajójának részletes történetéről a *Controluce* lap hasábjain 1998. márciusa-2000. áprilisa között.

²⁴ *Le navi di Nemi L'intervento dello Stato (sesta parte)*, *Controluce*, febbraio 2000, p. 14.

<http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a09n02/feb14.pdf> (Megnyitva 2014. július 17.)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2014. VII. évfolyam 3. szám

völgybe vezette el. Előbb két szivattyúházat építettek, majd úszópontra szerelt két hatalmas szivattyút üzemeltettek a gigantikus méretű akció végéig.²⁵

Az első hajó részei 1929. március 28-án²⁶ emelkedtek ki a vízből, 1931. június 10-én pedig teljes pompájában kiemelkedett a hajó, és megtalálták a második hajót is. 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.

Addig 20 métert csökkent a tó szintje és mintegy 40 millió köbméter vizet szivattyúztak ki. 1931. augusztus 31-én 500.000 köbméter iszap tört fel az alsóbb rétegekből. A munkálatok átmenetileg szüneteltek, amíg a hajó kiemelési projekt kockázatát vitatták meg, a tó szintje emelkedni kezdett. 1931. november 10-én a közmunkaügyi miniszter leállította a munkálatokat. 1932. február 19-én a haditengerészeti minisztérium kérvényt írt a kormányfőnek a project folytatása érdekében. A második hajó a víz fogságából történő kiszabadítása 1932. március 28-án kezdődött, de technikai problémák miatt csak október 13-án fejeződött be a szárazra vontatásával. A két hajó számára épített múzeumot 1936 januárjában adták át.

A tavi iszap kétezer éven keresztül csodálatosan konzerválta a hajókat. Felmerült azonban hogyan lehet a kiállítási méretű hatalmas hajókat 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 – Museo delle Navi Romane – épített.

VÉGZET

A hajókat kétszer ítélték pusztulásra. Először Caligula halála után süllyesztették el őket, mert az őrült 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 őket, amikor a II. világháború során, 1944. május 31-én felgyújtották őket. A bárkák elpusztításával kapcsolatban többféle verzió látott napvilágot, németek vagy amerikaiak pusztították el, a háborúval együttjáró járulékos áldozat vagy szándékosan végrehajtott célirányú rombolás volt-e.

²⁵ Massimo e Maria Medici: Le navi di Nemi (ottave parte) Si riportarono alla luce le due antiche navi romane abbassando il livello del Lago di Nemi, Controluce, giugno 2000, p. 7.

<http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a09n06/giu07.pdf> (Megnyitva 2014. július 28.)

²⁶ Massimo e Maria Medici: Le navi di Nemi (ottave parte)

Si riportarono alla luce le due antiche navi romane abbassando il livello del Lago di Nemi, Controluce, giugno 2000, p. 7.

<http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a09n06/giu07.pdf> (Megnyitva 2014. július 18.)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2014. VII. évfolyam 3. szám

Pedig joggal képezhetők volna a világörökség részét, ezek a műszakilag és technikailag is csodálatosan kivitelezett hajók. Grüll Tibor a könyvében részletesen leírja a hajók építése során alkalmazott technikai újításokat és megoldásokat (karos és dugattyús pumpák, golyóscsapágyak).²⁷

A NEMI-TÓ A MŰVÉSZETBEN ÉS AZ IRODALOMBAN

A Nemi-tavat az elmúlt évszázadok során sok festmény öröközte meg, számos festőt ihletett meg. Híressé váltak többek között Claude-Joseph Vernet, John Robert Cozens, Richard Wilson, Joseph Wright of Derby, Joseph Mallord William Turner, Sanford R. Gifford, Albert Christoph Dies, George Henry Hall, Jean Baptiste Camille Corot, Jean-Achille Benouville, Jacob Phillip Hackert, Edward Lear, Édouard Bertin, Jasper Francis Copsey Nemi-tóról készült festményei és krétarajzai.

A magyar itáliai útleírások irodalma is rendkívül gazdag. Sok főúri, nemesi család sarja utazott a 19. század közepén szinte kötelességszerűen Itáliába.

Wesselényi Polixénia 1842-ben jelentette meg „Olaszhoni és schweizi utazás” című könyvét, amely részletesen taglalja Róma nevezetességeit: a Campidogliot és a Forum Romanumot, a Colliseumot (Colosseum), a Pantheont. Leírja Róma környékén tett kirándulásait: Tivoli, Campagna, Caracalla ferdeje (fürdője), Albano-tava, Castel Gandolfo stb. Ellátogatott a Lago di Nemihez is: „*A nemii tó közelében esik Genzanó; itt szekerünkből leszállván, megnéztük a tavat, mely egy kialutt vulkán öble; a tó kicsiny, de szép, s túl rajta Nemi városa nagyon ékesíti e tájat.*”²⁸ Útleírásában azonban csak a vulkáni krátertő szerepel, a hajókat és Caligulát nem említi.

Zádori János 1869-ben megjelent „Utivázatok Olaszországból 1867” című művében említést tesz ugyan a Nemi-tóba elsüllyesztett hajóról, de tévesen Tiberiushoz köti azt, „...Gyöngye azonban a kirándulásnak volt a némi tó (lacus nemorensis), Lago di Nemi egy kiégett kráter, kerülete három miglia. ...Régente Diana tükrének hívták, ki itt nagyban tiszteltetett. Még most is benne van Tiberius elsüllyedt fényes hajója. Sikertelenül fáradtak azt 1829. és 1830-ik években felhúzni, mert csak néhány gerendát és bronzszeget kaptak, mit a Kircher múzeumban láthatni.”²⁹

REMÉNY

1995 decemberében Rosario D'Agata vezetésével megalakult a Dianae Lacus Nemi Társasága, amely a tó környékének kulturális és történeti hagyományait hivatott ápolni, valamint célul tűzte ki a prima nave, az első hajó 1:1 méretarányban történő megépíttetését. Az erre vonatkozó Diana Projectet 1998. július 18-án Nemi városi tanácsa jóváhagyta. A terv

²⁷ Grüll Tibor i.m. 209-210. oldalak

²⁸ Wesselényi Polixénia: Olaszthoni és schweizi utazás 1842. Kriterion Könyvkiadó, Kolozsvár, 2006. 378 oldal

²⁹ Zádori János: Utivázatok Olaszországból. 71. oldal

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2014. VII. évfolyam 3. szám

részeként a nápolyi Torre del Greco hajógyár elsőként megkezdte a hajóorr és a hajógerinc megépítését, amelyet 2001-ben elkészített, ma is a múzeum bejáratával szemben található. A hajóépítés összköltségét 7,2 millió euróra becsülték. 2003. november 15-én az olasz munkavállalókat és vállalkozásokat tömörítő társaság, az Assimpresa bejelentette, hogy támogatja a projektet és a biztosítja az építéshez szükséges faanyagot. A rekonstrukció azonban abbamaradt. 2004 óta nincs hír a bárkák építéséről, 2004-től pedig a Dianae Lacus Társaság nem érhető el az interneten. A bárkák rekonstruált makettjeit pedig a múzeum területén helyezték el.

Megszállott emberek, emberfeletti teljesítmény és sok-sok pénz szükséges ahhoz, hogy évezredek elteltével Caligula bárkája ismét a Nemi-tó felszínén lebeghessen vagy a kiállítási csarnokban tömegek csodálhassák meg.

Kulcsszavak: Caligula, Nemi-tó, Nemi úszó bárkák, Dianae Lacus Társaság, Diana Projekt

Keywords: Caligula, Lake Nemi, Nemi floating barges, Association Dianae Lacus, Projekt Diana

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Il museo delle navi Romane di Nemi, <http://www.museonaviromane.it/> (Megnyitva 2014. július 3.)
2. Brylske, Alex: A Brief History of Diving: Free Divers, Bells and Helmets
3. <http://www.thedearsurprise.com/a-brief-history-of-diving-free-divers-bells-and-helmets/> (Megnyitva 2014. július 5.)
4. Del prete, Silvia: Ricostruzione di una delle navi romane del Lago di Nemi, *Controluce* marze/aprile 1998
5. <http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a08n03-04/a8n3-04.pdf> (Megnyitva 2014. július 7.)
6. Forum Ancient Coins, Gaius Caligula and His Artifacts from Pleasure Barges of Lake Nemi- Joe Geranio
7. <http://www.forumancientcoins.com/numiswiki/view.asp?key=Gaius%20Caligula%20and%20the%20Artifacts%20from%20His%20Pleasure%20Barges%20from%20Lake%20Nemi-%20Joe%20Geranio> (Megnyitva 2014. augusztus 8.)
8. Gummere, John F.: The Ships in Lake Nemi, *The Classical Weekly*, Vol. 22, No. 13 (Jan. 21, 1929), pp. 97-98
9. Grüll Tibor: 50 dolog, amit nem képzelte volna a rómaiakról, *Kalligram*, 2013. p. 303
10. Massimo e Maria Medici: Le navi di Nemi L'intervento dello Stato (sesta parte), *Controluce*, febbraio 2000, p. 14.
11. <http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a09n02/feb14.pdf> (Megnyitva 2014. július 17.)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

2014. VII. évfolyam 3. szám

12. Massimo e Maria Medici: Le navi di Nemi La dea, il tempio, il sacerdote e l'emissario (settima parte), Controluce aprile 2000, p. 6.
13. <http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a09n04/apr06.pdf> (Megnyitva 2014. július 18.)
14. Massimo e Maria Medici: Le navi di Nemi (ottave parte)
15. Si riportarono alla luce le due antiche navi romane abbassando il livello del Lago di Nemi, Controluce, giugno 2000, p. 7.
16. <http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a09n06/giu07.pdf> (Megnyitva 2014. július 18.)
17. Massimo e Marina Medici: La navi di Nemi Il salvataggio. La distruzione. Controluce, ottobre 2000,
18. <http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a09n10/paes.htm> (megnyitva 2014. augusztus 1.)
19. Massimo e Marina Medici: La Navi de Nemi Il Museo – seconda parte (parte dodicesima), Controluce, febbraio 2001 <http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a10n02/p04-14-paes.htm> (Megnyitva 2014. július 7.)
20. Massimo e Marina Medici: La Navi de Nemi Il parte Controluce giugno 1999, p. 5.
21. <http://www.controluce.it/notizie-old-html/giornali/a08n06/a8n6-4.pdf>
22. Siposné Kecskeméthy Klára: Caligula úszó palotái, Nemzetvédelmi Egyetemi Fórum, 2004. VIII. évfolyam 4. szám p. 42-43.
23. http://www.zmne.hu/Forum/04negyedik/caligula_.htm
24. Stenhouse, Margaret: The Lost Ships of Nemi: The unsolved mystery of two splendid imperial barques that lay submerged for nineteen centuries in a tiny volcanic lake near Rome Frascati : Poligrafica Laziale, 2008. p. 96
25. Stenhouse, Margaret: The Goddess of the Lake: legends and mysteries of Nemi, Press Time Editions, 1997, p. 270
26. Suetonius: Caesarok élete Tizenkét életrajz, Negyedik Könyv Caligula 82-101. oldalak
27. <http://mek.oszk.hu/03200/03264/03264.htm> (Megnyitva 2014. július 7.)
28. Zádori János: Utivázlatok Olaszországból 1867, Eger Lyceumi Nyomda, 1869. 120 oldal
29. Wesselény Polixénia: Olaszthoni és schweizi utazás 1842. Kriterion Könyvkiadó, Kolozsvár, 2006. 378 oldal