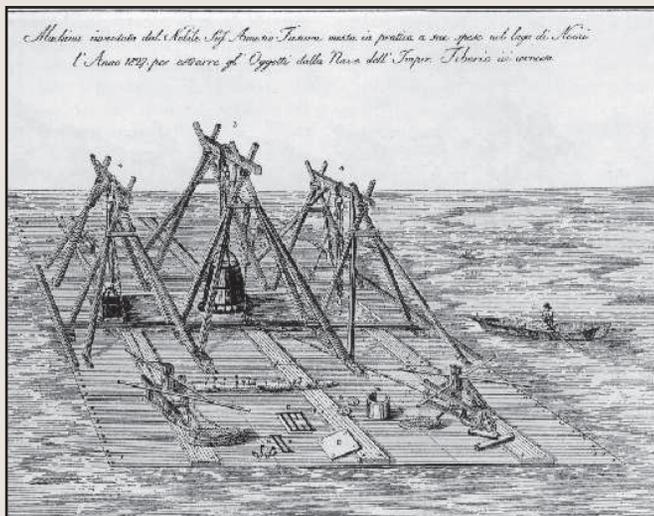


## NAVE DI NEMI

### IL MODELLO

Costruito da Alfredo Faverzani, tecnico del laboratorio di Ingegneria Navale, il modello rappresenta in scala 1:100 circa la ricostruzione ipotetica di una delle navi romane recuperate tra il 1928 ed il 1933 dalle acque del lago di Nemi, più precisamente la cosiddetta "seconda nave". Il modello è realizzato in legno verniciato, con inserti in ottone e plastica per i particolari, e misura 64 x 19 cm; esso è posto sopra due supporti, che lo innalzano rispetto alla base decorata con sabbia



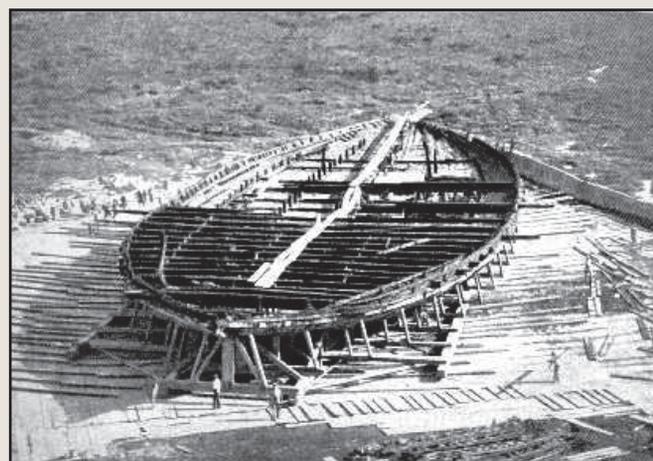
la zattera di Fusconi

finta, al fine di mettere meglio in evidenza il sistema di ancoraggio della nave.

### LE NAVI

Le fonti classiche non contengono alcun riferimento ne' alle navi ne' al loro "armatore"; le prime notizie pervenuteci risalgono all'epoca medievale e riportano il fatto che alcuni pescatori, durante le battute di pesca sul lago di Nemi, avevano più volte impigliato le proprie reti nei due relitti, pescando materiali lignei, bronzi e marmi.

Intorno alla "leggenda" di queste navi si dipanano nel tempo pionieristici tentativi di "recupero" con mezzi che cambieranno anche il sistema di navigazione moderno. Il primo e più importante tentativo fu compiuto da Leon Battista Alberti, il quale impiegò nell'impresa dei pontoni galleggianti; Alberti non ebbe successo, ma i suoi studi sul recupero delle navi influenzeranno grandi personalità come Leonardo da Vinci. Nel 1535 fu la volta del bolognese Francesco De Marchi che, per esplorare di persona i relitti, costruì il primo scafandro conosciuto, composto da una campana di legno

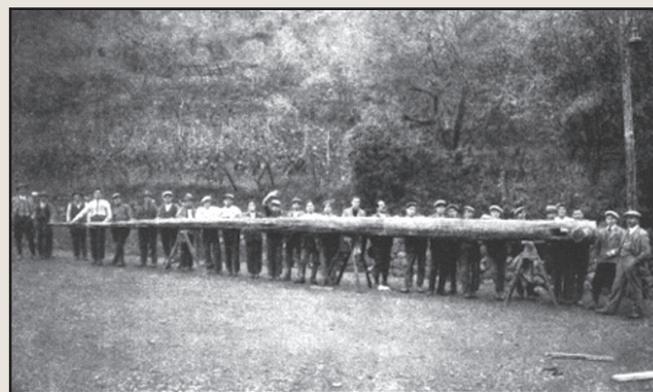


la prima nave dopo il prosciugamento del lago

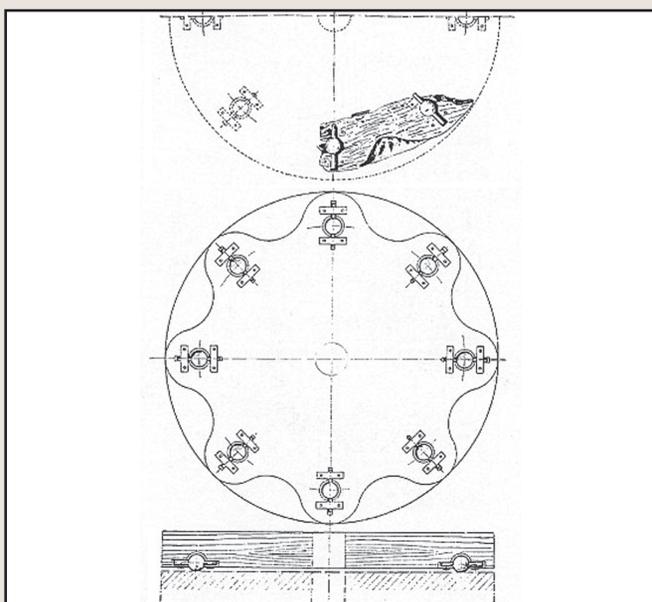
rinforzata con anelli metallici e munita di vetro, per consentire la visibilità all'operatore. Anche questo tentativo di recupero si risolse in un fallimento. Nel 1827 Annesio Fusconi scelse di testare la campana di Halley, da lui perfezionata, sui relitti di Nemi, che subirono così l'ennesimo saccheggio. La travagliata storia del recupero delle navi di Nemi si conclude alla fine degli anni Venti del secolo scorso quando, per volontà di Benito Mussolini, si procedette allo svuotamento del lago di Nemi. È l'ingegnere Guido Ucelli a dirigere e coordinare i difficoltosi lavori ed è a lui che si deve la minuziosa e preziosa documentazione che possediamo sulle navi e sul loro recupero, tanto che egli può a buon diritto essere considerato un precursore della metodologia archeologica moderna.

Tra il 1929 e il 1933 le due navi vedono dunque la luce; esse presentavano una mole imponente: la prima, seppure danneggiata dai vari tentativi di recupero nella parte di prua e di poppa e nelle strutture superiori, misurava 71,30 x 20 m, la seconda, poco più piccola, 67 x 19 m.

Entrambe avevano lo scafo a fondo piatto; il fasciame in legno di pino era connesso con il sistema a mortase



uno degli assi di timone recuperato negli anni Trenta



uno dei frammenti lignei di "piattaforma girevole" e sua ricostruzione

e linguette fermate da caviglie, mentre i corsi erano uniti con chiodi sfalsati e con le costole da una grossa caviglia di rovere. Le teste dei chiodi erano inserite in svasature circolari, poi stuccate e le connesure non erano calafatate, ma le travi erano ricoperte da minio di ferro e guarnite di stoppa. L'intera carena era interamente rivestita da un tessuto di lana bagnato nella resina e ricoperto a sua volta da una sottile lamina di piombo (particolare insolito, in quanto il piombo veniva usato in mare per proteggere i legni dalla teredine). La struttura poppiera presentava una doppia file di gallerie coperte per l'alloggio dei rematori; le manovre erano effettuate per mezzo di due timoni paralleli (in figura si può osservare uno degli assi di timone). Tutta la struttura superiore era costituita da diversi elementi architettonici, tra i quali probabilmente una piccola edicola circolare eretta sopra una struttura in travi lignee facente da basamento/ponte. Tutto il "complesso architettonico" era rivestito in materiale pregiato, come ci viene confermato dai ritrovamenti al momento dello scavo: colonne di marmo, marmi vari, tegole in bronzo dorato, stucchi, mosaici, etc. E' stato calcolato che le costruzioni gravanti sullo scafo dovessero pesare tra le 600 e le 700 tonnellate. Di notevole interesse sono le parti d'arredo recuperate dalle due navi, come ad esempio le porte ed i bozzelli. Tra i rinvenimenti più importanti figura un'ancora in ferro con ceppo mobile che anticipa di quasi due millenni l'ancora del tipo "ammiragliato", adottata per la prima volta dalla Marina inglese nel 1852; di notevole interesse è il ritrovamento di alcuni frammenti di piattaforme girevoli molto simili ai moderni cuscinetti a sfera.

Merita un accenno il sistema idraulico presente sulle due navi; non fu possibile ricostruire lo schema dell'impianto, ma le numerose fistule (tubazioni in piombo), una splendida valvola in bronzo ed un serbatoio in cementizio rivestito in piombo danno l'idea di un sistema assai complesso e di alta ingegneria. Proprio grazie ai marchi riportati sulle fistule è stato possibile determinare la data di costruzione delle navi, le quali risalirebbero al principato di Caligola (37 - 41 d.C.); la loro funzione, tuttora incerta, sembra da connettersi al culto locale di Diana Nemorense, del santuario della quale si conservano i resti sulle sponde dello stesso lago.

Purtroppo nel 1944, durante la ritirata tedesca, gli hangar nei quali erano custodite le navi furono distrutti da un incendio di sospetta natura dolosa, appiccato probabilmente per occultare il furto dei preziosi reperti.

#### BIBLIOGRAFIA

- BONINO M., *Un sogno ellenistico, le navi di Nemi*, Ed. Felici, Pisa 2003  
 FELICI E., "Le navi del lago di Nemi", *L'archeologo subacqueo*, VI - 3, 2000, pag. 1 - 14  
 UCELLI G., *Le navi di Nemi*, Istituto Poligrafico Zecca Dello Stato, Roma 1940