

مدیترانه موزه‌های در زیر آب

آنتونی ج. پارکر

فرهنگهای تشکیل دهنده تاریخ اروپا، به ویژه امپراتوری روم باستان در اطراف دریای مدیترانه رشد کردند، و به این دلیل، از قدیمترین ایام با دریانوردی، ماهیگیری و تجارت دریایی درگیر بودند. حتی در هزاره هفتم ق م یافته‌های ساخته شده از سنگ آسیدین و استخوان ماهی در محوطه‌های مسکونی پیش از تاریخ در یونان نشان می‌دهد که دریا مانع عبورناپذیری نبوده است.

در دوران کلاسیک، شهرهایی چون آن یاروم بدون تدارک منظم غذا و مواد خام اولیه از آن سوی دریا که به کمک صدها کشتی بادبانی حمل می‌شد، قادر به ادامه حیات نبودند. چنانچه ناظری در فاصله قرنهای دوم ق م و دوم ب م از بالای صخره یا فراز کوهی به مدیترانه چشم می‌دوخت، دریای آبی رنگی را می‌دید که کشتیهای بادبانی سطح آنرا نقطه‌چین کرده است. اگرچه دریای مدیترانه جزر و مد زیادی ندارد و در بیشتر روزهای تابستان از دید خوب و هوای آرام برخوردار است، با این حال برای کشتیهای بادبانی خطرناک بود. در این دریا سواحل کم‌عمق و شنی زیادی وجود دارد که فساد علائم دریانوردی و لنگرگاههای طبیعی است. همچنین بخشهایی از سواحل آن سنگی و کوهستانی است، و بادهای مخالف می‌تواند کشتی را در آن موانع طبیعی به دام اندازد، یا در میان باد و باران شدید در هم بشکنند. اگرچه جریان سریع آب در مدیترانه برای کشتیهای بخار کنونی به سختی محسوس است، اما قدرت آن به اندازه‌ای است که اگر با خطرات دیگری همراه گردد، قادر است کشتی بادبانی کوچکی را به مخاطره اندازد.

برای دنیای کلاسیک قطب نمای مغناطیسی ناشناخته بود. کشتیها با توجه به علائم خشکی مانند کوهها، یا با نظاره بر ستاره‌ها در شب، در دریای مدیترانه حرکت می‌کردند. بنابراین، یک طوفان ناگهانی قادر بود کشتی را به خطر اندازد. نه تنها شکستگی یا نفوذ آب به داخل کشتی، بلکه محو شدن آسمان یا افق نیز می‌توانست کشتی را به خطر اندازد.

بنابراین، غرق شدن تعداد زیادی کشتی در دوران کلاسیک باستان کاملاً طبیعی است. شماره واقعی کل کشتیهای غرق شده معلوم نیست و ممکن است به دهها یا

صدها هزار برسد، اما خطرات کشتیرانی (به ویژه در ماههای غیر تابستان که هوا چندان مساعد نیست) به خوبی شناخته شده بود، و بسیاری از نویسندگان یونانی و لاتین به آن اشاره کرده‌اند. در حال حاضر تقریباً یکهزار کشتی غرق شده از دورانهای کلاسیک و قرون وسطی در دریاهای مدیترانه و سیاه کشف شده است. تقریباً تمامی آنها را غواصان در طول چهل سال گذشته با استفاده از دستگاه تنفس در زیر آب یافته‌اند.

این مجموعه اطلاعات که هر سال به طور پیوسته بین پنجاه تا صد محوطه تازه به آن افزوده می‌شود، برای باستان‌شناسان و مورخان فرصت بزرگی در کسب آگاهی بیشتر از تجارت و اقتصاد دنیای باستان فراهم می‌آورد. البته در این میان مشکلات فراوان وجود دارد. محموله اغلب کشتیهای غرق شده‌ای که در طول سالها سالم مانده و غواصان آنها را کشف می‌کنند، کالاهای از میان رفتی مانند ذرت، چوب یا منسوجات را در بر نمی‌گیرد که به تحقیق از مهمترین اقلام تجاری بوده‌اند؛ تعدادی از کشتیهای غرق شده به مقدار زیادی از بین رفته‌اند؛ عملیات جستجو در برخی مناطق به طور کامل انجام نگرفته است؛ در بسیاری از محوطه‌ها کار حفاری، ثبت یافته‌ها و مطالعه یا انتشار نتایج حاصله ناکافی است؛ و انگیزه بسیاری از غواصان تنها جمع‌آوری یادگاری‌ها یا حتی کسب عایدی از راه فروش یافته‌هاست.

محوطه کشتیهای غرق شده در دوران کلاسیک خصوصیات ویژه مضاعف دارند: منظره عمومی و توجه در جزئیات. از آنجا که تقریباً هیچ آماری در رابطه با تجارت دریایی از دوران باستان بر جای نمانده است، وجود صدها کشتی گمشده، حتی اگر چه با یکدیگر تفاوت بسیار دارند، می‌تواند ارائه کننده نوعی آمار باشد. هیچ ناخدایی هرگز از روی عمد اقدام به غرق کشتی، از میان بردن محموله، و به خطر انداختن زندگی خدمه خود نکرده است. اساساً غرق شدن کشتیها در طول مسافرتی که انجام می‌گرفت انتخابی تصادفی بوده است، اما در این باره که آیا این انتخاب واقعاً معنی و مفهومی داشته است یا نه چیزی نمی‌توان گفت.

مناطق کلاسیک غرق شده کشتیها در آنها یافت شده

است نیز یک چنان آماری را عرضه می‌دارد. نقشه صفحه ۹ چگونگی گزارش آنها را از بیشتر نقاط دریای مدیترانه نشان می‌دهد. اما توزیع آنها مسلماً ناهمگراست. در بسیاری از مناطق ساحلی، و در بیشتر نقاط عمیق دریا، هیچ کشتی غرق شده گزارش نشده است. برعکس، در برخی مناطق، مانند جنوب فرانسه که یک پنجم همه محوطه‌های به ثبت رسیده را در بر می‌گیرد، تعداد کشتی‌های غرق شده به گونه‌ای نامتناسب عظیم است، زیرا در این منطقه غواصی متداول است، یک سازمان خدمات دولتی برای باستان‌شناسی زیر آبی وجود دارد، و گزارش بیشتر محوطه‌های شناخته شده آن چاپ و منتشر شده است.

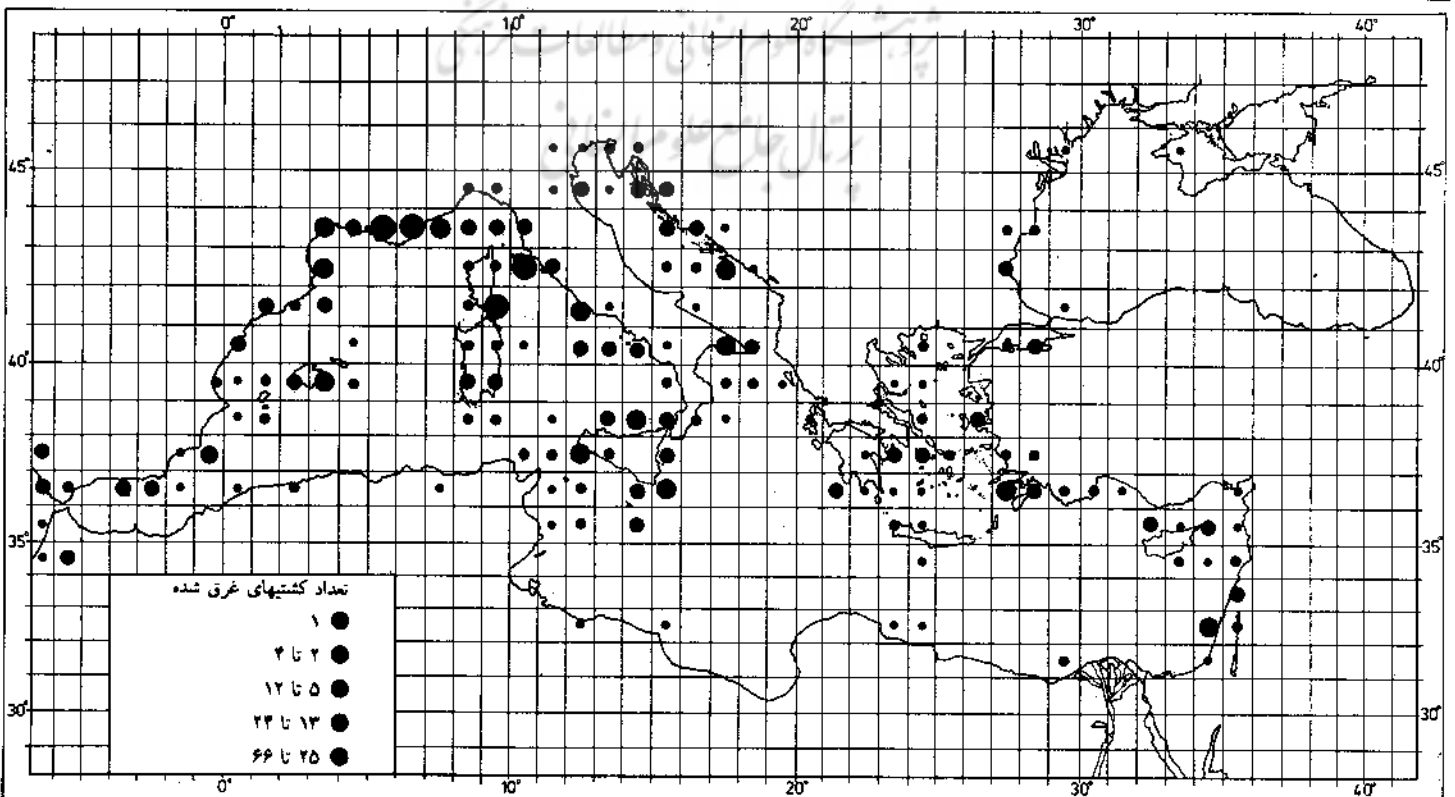
اطلاع دیگری که می‌توان از گزارشهای مربوط به کشتیهای غرق شده به دست آورد مشخص شدن دورانهایی است که در طول آنها بیشترین سفرهای دریایی انجام گرفته است. شمار زیادی از لاشه کشتیهای غرق شده در دریای مدیترانه که تا کنون شناسایی شده است به دوران هلنی و اوایل دوران امپراتوری روم تعلق دارند. شگفت این که هنوز آگاهی از دوران پیش از تاریخ و حتی دوران مستعمره شدن و قرون اولیه دریانوردی در یونان و فنیقیه مبتنی بر مدرک و سندی نیست. از سوی دیگر پژوهشهای مبتنی بر کشتیهای غرق شده آشکارا نشان می‌دهد که تجارت در دریای مدیترانه در قرن ششم میلادی احیا شده است. در دوران قرون وسطی (پس از پیروزی

پژوهش در لاشه یک کشتی رومی که در قرن چهارم میلادی در مدیترانه غرق شده است.



اعراب در قرن هفتم میلادی، دگسگونیهایی چندی در تجارت دریایی به وجود آمد و لذا تعجبی ندارد اگر از کشتیهای غرق شده در این دوران به ندرت گزارش شده باشد.

به منظور گردآوری این گونه آمار کلی باید لاشه کشتیها را از هر لحاظ در نظر گرفت، چه کشتیهایی که خود و محموله‌هایشان سالم مانده و بخش قابل ملاحظه‌ای از پدنه آنها درست مانند نخستین روز غرق شدن، بر کف دریا آرمیده است، و چه سفالهای شکسته و پراکنده‌ای که در اثر حرکت امواج خرد شده و یا با دیگر محموله‌های غرق شده در همان منطقه خطرناک درهم آمیخته است. گذشته از آن، ارزش همه گزارشهای مستشره درباره کشتیهای غرق شده یکسان نیست. در حقیقت، گزارش بیش از یک چهارم از محوطه‌های به ثبت رسیده، مانند «یک کشتی غرق شده رومی در دو کیلومتری از ساحل دریا...» به صورت بسیار خلاصه مستشر شده است. تصاویر و نمودارها می‌توانند این مواد بسیار متنوع را برای مورخ نظام بخشند. اما بی‌شک کشتیهای غرق شده سالم و کاملاً حفاری شده به همراه محموله دسته‌بندی شده، وسایل دریانوردی و اموال شخصی و الوارهای



بدنه، غنایمی واقعی برای باستان‌شناسی است.

مردم و اشیاء بازمانده درون یک کشتی مجموعه‌ای بسیار استثنایی که در کمتر موقعیتی به وجود می‌آید، زیرا در خشکی به ندرت فرصت مشاهده مردمی را داریم که خود و اموال آنها در اثنای زندگی روزمره منجمد شده باشند. این جنبه «کپسول زمان» بودن کشتیهای غرق شده باستانی و پاکسازی ظریف نهاده‌ها از خزه، ماسه و دیگر رسوباتی که سطح آنها را پوشانیده است همیشه غواصان را شیفته خود می‌کند. در اینجا تنها به یک مثال، یعنی به کشتی غرق شده بیزانسی «یاسی ادا»، اشاره می‌کنیم که حفاری آن به توسط جرج باس و فرید وان دورنیک انجام گرفت. در این کشتی به دستور ناخدا جورجیوس غذا در آشپزخانه کوچکی با کف سنگی در قسمت عقب کشتی پخته می‌شد و بار کشتی کوچک او در این سفر محموله شراب بود با طعم یادیان رومی پسر شده در کوزه‌های کهنه‌ای که در اثر نکانهای کشتی سرریز و به اطراف

می‌پاشید. در این مورد می‌توان از جزئیات بیشتر و از کشتیهای غرق شده دیگری نام برد که در مجموع تصویری هر چه روشن‌تر از دنیای باستان ارائه می‌دهد.

با این حال، گردهم آوردن قطعات این تصویر به چیزی بیش از غواصی و جمع‌آوری صرف یافته‌ها نیازمند است. محوطه کشتیهای غرق شده تنها در صورتی قابل فهم خواهند بود که با دقت حفاری شده و کار ثبت در محل به طور کامل انجام گیرد؛ یافته‌ها به گونه‌ای دقیق فهرست و حفاظت شوند، و مهمتر از همه، وقت کافی، تلاش کافی و پول کافی صرف مطالعه کامل جنبه‌های گوناگون محوطه گردد. کشتی غرق شده یاسی ادا یکی از کشتیهای حفاری شده انگشت شماری است که به طور کامل مطالعه و گزارش آن منتشر شده است.

در دریای مدیترانه، همانند جاهای دیگر، کشتیهای غرق شده را خطر ویرانی در اثر توسعه بازرگانی و غارت‌های اتفاقی تهدید می‌کند. مصنوعات قابل حمل مانند

آمفورا (کوزه‌های بلند و دو دسته یونانی) را به سختی می‌توان به کمک قانون و پلیس حفاظت کرد، و اغلب تنها راه حفظ یک محوطه از ویرانی حفاری هر چه سریعتر آن است.

با این وجود، کشتیهای غرق شده‌ای وجود دارند، که حفاظت آنها حداقل از ویرانیهای اتفاقی آن می‌کاهد. این کشتیها، همچنین اغلب محوطه‌های تماشایی را برای غواصی فراهم می‌آورند، محوطه‌هایی که بقایای محموله‌های مرمر و دیگر سنگهای ساختمانی را در بر دارند. در روم سنگهای ظریف برای ساختمان و نمای بناها باید از راه ورود سنگهای مرمر و گرانیت از یونان، ترکیه، مصر و دیگر بخشهای دوردست امپراتوری تأمین می‌گردید. طبیعتاً، بعضی از کشتیهای حامل سنگ به مقصد نمی‌رسیدند، و محموله‌های آنها در مسیر راه‌های دریایی مدیترانه غرق و در همانجا به حال خود رها می‌شد. شنا کردن در زیر آب از لایه‌های قطعات بزرگ سنگها تعزینی است ظریف و هیجان‌انگیز.

بیباید امیدوار باشیم که این محوطه‌ها با انسدادی حفاظت و نگهبانی با قایتق به همان حالتی که هستند باقی بمانند تا به عنوان یادمانهای زیرآبی مسیح و آموزنده به خدمت گرفته شوند و سیاحان بتوانند، درست مانند آنهایی که می‌توانند کولوسیم (آمنی تئاتر روم) یا پارتنون را در خشکی ببینند، از آنها (به کمک دستگاههای تنفس و لوله‌های مخصوص تنفس در زیر آب یا حتی دلوهای ته شیشه‌ای) بازدید به عمل آورند.

آنتونی ج. پارکر، اهل بریتانیا، و استاد دانشگاه بریستول در رشته باستان‌شناسی روم، وی نویسنده کتابی در زمینه تجدیدنظر جامع درباره کشتیهای غرق شده پیش از قرن شانزدهم در مدیترانه است که به زودی انتشار خواهد یافت.

طرح سمت راست مثالی است از نقشه کشی در محل که باستان‌شناسان زیرآبی آنرا تهیه می‌کنند. این نقشه لاشه یک کشتی کوچک تجاری را نشان می‌دهد که در ساحل راندلو در ساحل جنوبی سیسیل، در حدود سال ۳۰۰ میلادی به هنگام حمل محموله ساردین شور در کوزه‌ها (آمفوراها) غرق شده است. تقریباً ۱۷۰۰ سال بعد، در سال ۱۹۸۲، لاشه این کشتی توسط تیمی از باستان‌شناسان دانشگاههای بریتانیا و کمک جیروانی آندریا یابنده آن و همکاری مقامات سیسیلی، حفاری شد. مطالعه استخوانهای ماهی درون کوزه‌ها نشان داد که ساردینها به نوشته دکتر آنتونی پارکر «در یک کارخانه حرفه‌ای و دائمی ماهی تهیه شده بود». گل و شکل کوزه‌ها اشاره به دهانه خلیج سادو در پرتغال به عنوان محل تولید آنها دارد. در ویرانه‌های شهر رومی تروا در دهانه سادو هنوز مجموعه‌هایی از بشکه‌ها را برای شور کردن ماهی می‌توان مشاهده کرد. مکانهای نمک‌گیری از دریا در سادو برای طعم خوب نمک آن از دیرباز مشهور است، و گفته می‌شود که یک قرن پیش ماهیگیران منطقه به گونه‌ای فوق‌العاده برای صید ساردین از قایقها و تورهای خود نه تنها به همان شیوه معمول در میان ماهیگیران رومی استفاده می‌کردند، بلکه همچنین طرز ماهیگیری آنها شباهت به همان شیوه‌ای دارد که از استخوانهای ساردین راندلو استنباط می‌گردد.

Desain © Elisabeth Indumi, Université de Bristol, Royaume-Uni

