

یک کشتی باری رومی اسرار خود را فاش می‌کند

کشتی غرق شده مدرگ دوژین آندره چرنیا

Photo © Chénik-Réveillac, CNRS-University of Provence, France

برای مدت یازده سال، از ۱۹۷۲ تا ۱۹۸۲، باستان‌شناسان غواص مؤسسه باستان‌شناسی در اکس-آن-پروانس (فرانسه) حفاریات مشترکی را زیر نظر دانشگاه پروانس و مرکز ملی تحقیقات علمی (CNRS) به انجام رساندند. آنها در هر تنابستان اردوی خسویش را در ساحل جنوبی شبه‌جزیره ژین، در حدود سی کیلومتری شرق تولون در جنگل مشرف به دریا برپا می‌کردند.

در سال ۱۹۶۷ لاشه یک کشتی غرق شده رومی نزدیک بندر کوچک ماهیگیری لامدرگ دوژین کشف شد. از آنجا که این کشتی در عمق معمولی ۱۸ تا ۲۰ متری - از سطح آب قرار داشت و برخلاف بسیاری از کشتیهای غرق شده دیگر، غارتگران محتویات آن را به تاراج نبرده بودند، به عنوان نخستین کاوش واقعاً علمی زیرآبی در مقیاسی قابل ملاحظه در فرانسه برگزیده شد. عملیات حفاری برای مدت سه سال برنامه ریزی شد. در آن هنگام به سخنی می‌دانستیم که این کشتی یکی از دو یا سه بزرگترین کشتی باستانی است که بقایای آن تاکنون از زیردریا به دست آمده است.

توصیف شیوه‌ای که اتخاذ گردید با در نظر گرفتن ماهیت کار و شرایط متغیر دریا آسانتر از اجرای عملی آن است. این شیوه عبارت است از آزاد کردن کامل و دقیق اشیاء با استفاده از یک پمپ باد، ثبت موقعیت یکایک یافته‌ها پیش از حرکت دادن آنها، المصاق شماره به یکایک کوزه‌ها و دیگر اشیاء مهم به گونه‌ای کاملاً قابل رؤیت با گرفتن عکس استریوسکوپی از تمامی منطقه زیرحفاری، بیرون آوردن اشیاء شناسایی شده از دریا، و ادامه لایه به لایه کاوش تا بدنه کشتی. در پایان بدنه کشتی را به دقت آزمودیم و بخشهایی از آنها برای تعیین چگونگی ساخت کشتی پیاده کردیم.

این کشتی که در حدود سال ۷۰ تا ۶۰ ق م غرق شده بود، محموله‌ای از شراب را از ایتالیا و به عبارت دقیقتر از منطقه تراسینا حمل می‌کرد: محل کارگاهی که بیشتر کوزه‌های این محموله در آن تولید شده مشخص شده است. کشتی در حدود چهل متر طول داشت و قادر به حمل هفت تا هشت هزار کوزه با وزنی برابر ۳۵۰ تا ۴۰۰ تن بوده است. و این گنجایشی است قابل ملاحظه برای یک کشتی باستانی دریا رو تا قرن نهم میلادی.

ولی ما با چندین هزار کوزه در کف دریا روبرو نشدیم. نخست برای این که کشتی مذکور در این آخرین سفر خود کمتر از گنجایش کامل خود شراب حمل می‌کرده و محموله‌ای اضافی متشکل از صندوقهای حاوی سفال لعابدار به رنگ سیاه بر روی کوزه‌های شراب بارگیری

بخشی از محموله کوزه‌های متعلق به یک کشتی تجاری رومی که در ساحل جنوبی فرانسه در نزدیکی لامدرگ دوژین غرق شد.

شده بود. دوم برای این که توانستیم به اثبات برسائیم که اندک زمانی پس از غرق شدن کشتی غواصان - به احتمال حرفه‌ای - برای نجات محموله به محل آمده و دست کم نیمی از کوزه‌های شراب را از آب بیرون آورده بودند. بر این ادعا دودلیل محکم در دست است. اول اینکه لاشه کشتی با سنگهای درشت پوشیده شده بود و مطالعه زمین شناسی نشان داد که این سنگها به احتمال بسیار زیاد متعلق به خود شبه جزیره یا ساحل مقابل آن در مجاورت شهر یر (Hyeres) می‌باشند که غواصان آن زمان، که به کمک مشک به زیر آب می‌رفتند، برای سریعتر رسیدن به کف دریا از آنها استفاده کرده‌اند، همانگونه که غواصان در قرنهای بعد به کمک اسفنج در قعر مدیترانه پژوهش می‌کردند.

افزون بر آن، عکسها و نقشه‌های دقیقی که در طول حفاری تهیه شد، بی‌هیچ شبهه‌ای نشان داد که با وجود جابه‌جا شدن محموله در جریان غرق شدن کشتی و پس از آن، در سمت ورودی کشتی هنوز سه ردیف کوزه در جای اصلی قرار دارد در حالی که در سمت راست کشتی تنها یک ردیف باقی مانده است. حتی در چندین نقطه از محموله جای تعدادی از کوزه‌ها خالی بود، و درون ماسه آتش‌نشانی که به منظور حفظ تعادل کشتی و جلوگیری از واژگون شدن آن و نیز به عنوان محلی برای نگاهداری کوزه‌ها در قسمت عقب کشتی ریخته شده بود، یک یا دو کوزه تنها نشانده شده بود. بقیه کوزه‌های نشانده شده در ماسه‌ها در زمان رومیهای اجداد ما به عرشه قایق پایگاه در سطح آب انتقال یافته بودند.

برای مطالعه بدنه کشتی می‌بایست کارهای جالبی می‌کردیم. برای آزمایش الوارهای ته کشتی و نمونه برداری از آنها لازم بود تونلی در زیر بدنه کشتی حفر می‌کردیم و از اره برقی استفاده می‌کردیم. قطعات جداشده تفکیک و در خشکی با دقت مورد مطالعه قرار می‌گرفت. سپس درست مانند قبل دوباره جمع و به جای

اول در لاشه کشتی بازگردانده می‌شد. مهمترین دستاورد در این حفاری تأیید این واقعیت بود که به طور یقین انحنای زیاد نمای بدنه و عمق الوار ته کشتی آن را از انحرافهای پیش از حد بر اثر جریانهای دریایی باز داشته و قادر می‌ساخت که در مسیر باد حرکت کند. شکل استادانه بدنه کشتی، بادبانهای غیرتخصصی کشتیهای بزرگ باستان را جبران می‌کرده و به آن سرعت می‌بخشیده است. در قسمت جلو یک دماغه به سمت داخل برگشته و یک طناب دیرک، آخرین ریزه‌کاریها را به ویژگیهای دریایی یک کشتی می‌افزاید.

پاتریس پومی نقشه‌ای تفصیلی از بدنه کشتی کشید و آن را بر تصویر بسیار جدیدتری از یک کشتی بر یک موزاییک تونسسی منطبق کرد. نسبتها کاملاً یکسان بود: انحنای ملایم و روبه بالای جلو و عقب کشتی دقیقاً در نقطه مشابه آغاز می‌گردید، و تلمبه تخلیه آب ته کشتی و دکلهای حالت مشابهی داشتند. از این مقایسه باید سه نتیجه‌گیری مهم به عمل آوریم. (۱) این موزاییک و به احتمال موزاییکهای بسیار دیگر، کشتیهای باستانی را پیش از آنچه که می‌توان تصور کرد، با واقعیت‌گرایی و دقت ارائه می‌کنند. (۲) یادبانها و قسمتهای از میان رفته کشتی غرق شده ژین می‌بایست شبیه قسمتهای فوق در نقش موزاییک باشد، و (۳) این نوع کشتی برای مدت بیش از سه قرن عملاً با نقشه یکسان ساخته می‌شد.

با وجود آن که پنج سال از پایان حفاری می‌گذرد، تکمیل مطالعه‌ای جامع از نتایج به دست آمده هنوز به سالها وقت نیاز داشته، و باید مطالعات بیشتری انجام گیرد. جای تأسف است که هیچ راه دیگری برای حفاظت از این کشتی یادبانی بزرگ باستانی نمی‌توان یافت، مگر پوشاندن دوباره آن با ماسه و دفن و رهاسازی آن در همان جایی که پیدا شده بود.

آندره چرنیا، اهل فرانسه و معاون بخش علوم انسان و جامعه در مرکز ملی مطالعات علمی (CNRS). وی در سالهای ۱۹۶۷ و ۱۹۶۸ به مقام نخستین ریاست مطالعات باستان‌شناسی زیرآبی در فرانسه دست یافت. او و پاتریس پومی از سوی CNRS از سال ۱۹۷۲ تا ۱۹۸۲ حفاریات کشتی غرق شده مدرگ دوژین را سرپرستی کردند.