

بررسی یک کشتی جنگی قرن هفدهم در دریای بالتیک

لارس اینارسون

اتحاد آلمانها با دانمارکها جلوگیری از نظارت کامل سوئد بر دریای بالتیک بود.

سوئدیهها در جنگ سرد درگم بودند، و در نتیجه به فرمان پادشاه ناوگان سوئد، به این امید که با پناه بردن کشتیها به بنادر سوئدی می‌توان از وقوع یک حادثه مصیبت‌بار احتمالی جلوگیری به عمل آورد، جنگ را به نزدیکی سرزمین اصلی سوئد کشاند.

در بامداد اول ژوئن سال ۱۶۷۶، ناوگان سوئدی با پیش از شصت کشتی نیرومند، در یک طوفان جنوب غربی در طول ساحل اولند به سمت شمال در حرکت بود. در نزدیکی دهکده هولتراشتاد، اسواردت («شمشیر سلطنتی») کشتی فرماندهی اسکادران دوم گلوله‌ای را یا به عنوان علامتی جهت نزدیکتر شدن ناوگان به یکدیگر، و یا به عنوان درخواستی برای مقابله با دشمن، که از پشت نزدیک می‌شد آتش کرد.

بی‌آنکه پاسخی به گلوله شلیک شده اسواردت داده شود، باد تعادل کشتی کرونان را با بادبانهای کاملاً گسترده برهم زد. کشتی ناگهان کج شد و شروع به واژگون شدن کرد. خدمه نومیدانه کوشیدند توپها را از دهانه‌های خروج به عقب بکشند، اما کوشش آنها بیهوده بود. کشتی واژگون شد و اندکی بعد انفجاری آنرا لرزاند و سمت راست کشتی را تکه تکه کرد. طی چند دقیقه کرونان با ۸۰۰ خدمه

کشتی جنگی سلطنتی سوئدی کرونان («تاج سلطنتی») در اول ماه ژوئن سال ۱۶۷۶ در نبرد در نزدیکی سواحل جنوب شرق سوئد ناپدید گردید. ساختمان کشتی در سال ۱۶۶۵ آغاز گردید، در سال ۱۶۶۸ به آب انداخته شد، و چهار سال بعد، در سال ۱۶۷۲ به خدمت نیروی دریایی سلطنتی درآمد. کرونان نخستین کشتی سه عرشه‌ای ساخت سوئد بود و می‌توانست ۲۱۴۰ تن را جا به‌جا کند. طول آن ۵۵ متر و مجهز به ۱۲۶ دستگاه توپ بود. به هنگام وقوع حادثه شمار خدمه آن در حدود ۸۵۰ نفر بود.

سوئد در اواسط قرن هفدهم قدرت بزرگی بود، و با یک استراتژی بلندپروازانه در نظارت بر دریای بالتیک و سواحل اطراف آن، یک دریای بسته درونی به وجود آورده بود. در سال ۱۶۷۵ ایالات سوئد در قاره اروپا مورد حمله براندنبورگ قرار گرفت. در همان سال میان دانمارک و سوئد جنگ در گرفت و در بهار سال ۱۶۷۶ نیروی دریایی سوئد در جستجوی ناوگان دریایی دانمارک و نابود کردن آن که جزایر سوئدی را غارت کرده بودند به سوی جنوب دریای بالتیک حرکت کرد.

نخستین جنگ میان ناوگان دو دشمن در شب ۲۵ ماه مه میان جزایر بورن هولم و روگن در گرفت. با برتری سوئدیهها از نظر نفرات، دانمارکها از صحنه گریختند، اما چند روز بعد نیروی دریایی آلمان به آنها پیوست. دلیل



جواهرات سلطنتی

به زیر آب فرو رفت، تنها چهل تن از این مصیبت جان سالم به در بردند.

غرق شدن کرونان باعث سردرگمی کامل در ناوگان سوئد گردید. تنها تعداد اندکی از کشتیها برای ادامه نبرد باقی ماند. یکی از آنها اسواروت بود که پیش از به آتش کشیده شدن با گلوله یک کشتی، برای ساعتها قهرمانانه جنگید. نتیجه این جنگ برای سوئد مصیبت بار بود: از دست دادن دو فروند از بزرگترین کشتیهای نیروی دریایی سوئد و ۱۵۰۰ دریانورد.

در دهه ۱۹۵۰ اندرس فرازن برنامه‌ای را برای یافتن دوازده کشتی جنگی سوئدی آغاز کرد که در قسرنهای شانزدهم و هفدهم در دریای بالتیک غرق شده بودند. فرازن پی برده بود که به علت شرایط اقلیمی و دیگر شرایط طبیعی، دریای بالتیک گنجینه‌ای برای باستان‌شناس زیرآبی است.

نخست این که بالتیک در محدوده منطقه فلات قاره واقع شده و تنها عمق قسمتهایی از آن از صدمتر بیشتر است. هم آبهای ساحلی و هم مناطق بزرگی از کف دریا هر دو با غواصی معمولی - تا عمق ۵۰ متری - قابل دسترسی است. و دوم این که، ارگانیسهای از بین برنده چوب مانند کرم کشتی (تردو ناوالیس) نسبت به آبهای گرمتر و شورتر همچون مدیترانه شیوع کمتری دارد.

قطعات کنده کاری بر چوب، از مهمترین یافته‌هایی است که در جریان حفاری کشتی غرق شده کرونان به دست آمده است. تصویر سمت راست تابلویی را در بخش مربوط به کاپیتان کشتی نشان می‌دهد که عیناً در همان وضعیت داغان شدن کشتی از آن عکس گرفته شده است. تابلو فرشته‌ای را نشان می‌دهد. دو نقش فرشته در بالا نیز متعلق به همین کشتی است.

درواقع در هیچ نقطه‌ای از بالتیک خطر صدمه کرم کشتی وجود ندارد.

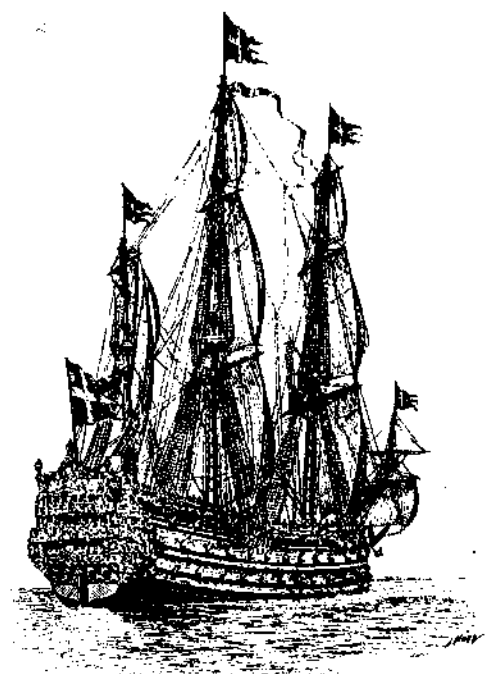
در سال ۱۹۵۶، فرازن کشتی واسا را در آبهای بندر استکهلم کشف کرد. درست همانجایی که این کشتی در آغاز نخستین سفر خود در سال ۱۶۲۸ غرق شده بود. پس از یک عملیات نجات بی‌سابقه واسا از کف دریا پس‌الا کشیده شد و در سال ۱۹۶۱ به یک موزه انتقال یافت (نگاه کنید به صفحه ۱۴).

در سال ۱۹۸۰، فرازن و تیم او پس از انجام یک بررسی منظم به کمک ساید-اسکن سونار، پروتون - مگنومتر و تلویزیون نور پایین، کرونان را در حدود ده کیلومتری ساحل شرقی اولند، در عمق ۲۶ متری کشف کردند.

نخستین منظره‌ای که غواصان را به خود جلب کرد نه یک واسا، بلکه یک کشتی غرق شده شکسته بود. اما بعدها رسکوب محوطه نشان داد که این کشتی حامل هزاران شیئی است که در اصل به خدمه تعلق داشت و قادر است قرن هفدهم را که در نیمروز اول ژوئن سال ۱۶۷۶ به یک کپسول کاملاً منجمد تبدیل شده بود، به صورت مینیاتوری به نمایش گذارد.

در سال ۱۹۸۱، بررسیهای باستان‌شناسی کرونان به سرپرستی موزه کالمار کانتی آغاز گردید. منطقه مرکزی بررسی شده محوطه کشتی به بیست چهارخانه به ابعاد ۱۰×۱۰ متر تقسیم شده است. هر چهارخانه نظام هماهنگی دارد که هر گوشه آن با یک علامت (+) سفید نشانه‌گذاری و با ترکیبی از حرف و عدد مشخص شده است. وجود این علائم برای توصیف موقعیت اشیاء به دست آمده ضروری و در کار عکاسی و تجسس سودمند است.

تصویر سمت چپ، برداشتی است که آدmirال جاکوب هاگ از کشتی کرونان داشته و در ۱۹۰۶ آن را کشیده است.



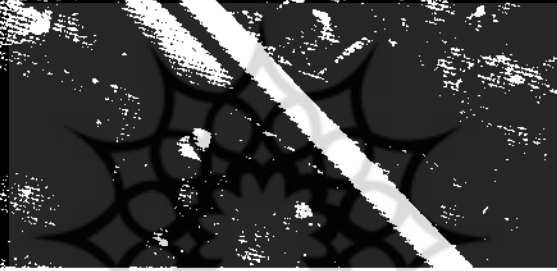
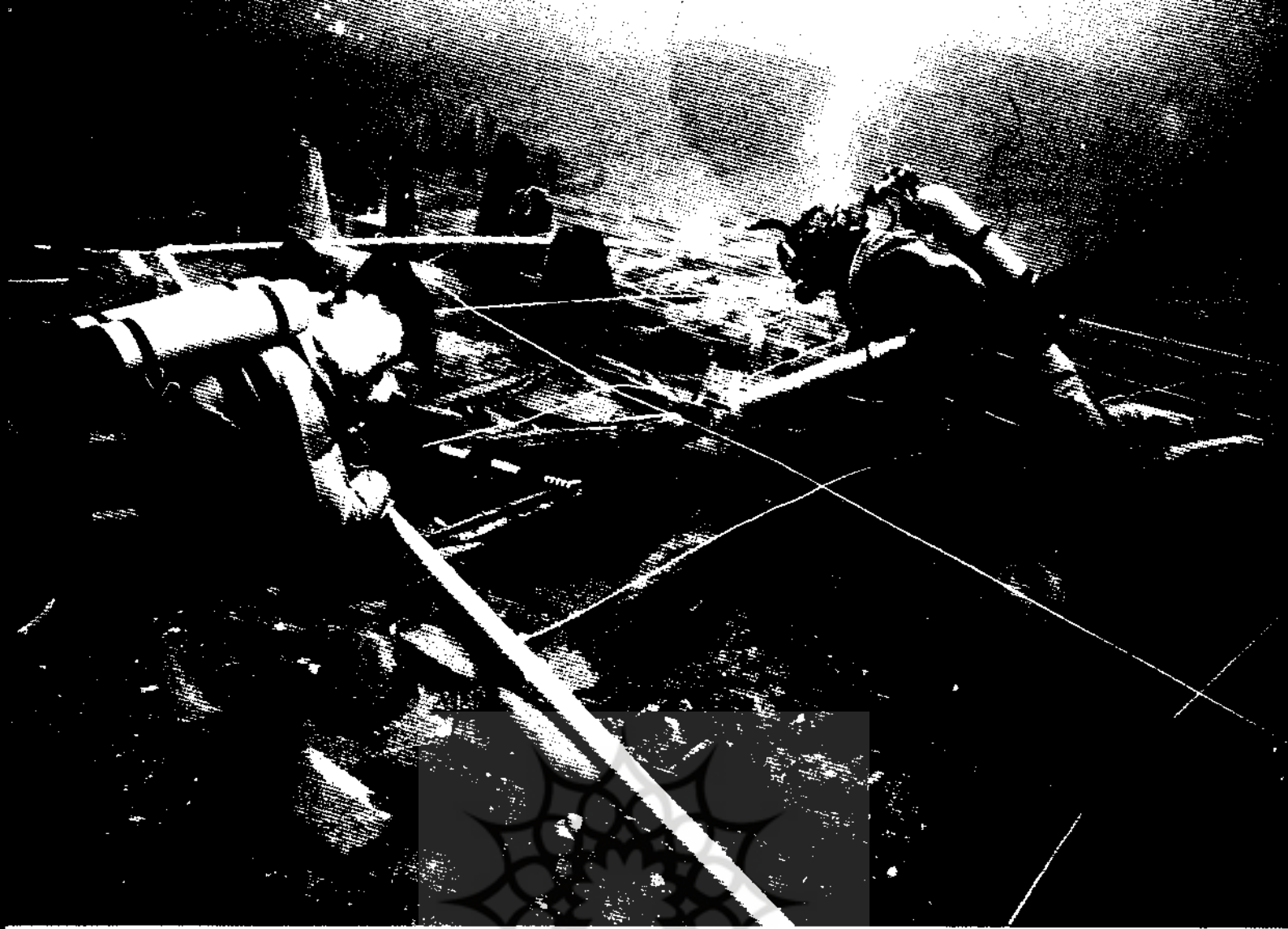


Photo N. Aukan © Musée du comté de Kalmar, Suède

حفاری و مستندسازی قسمت مدخل کشتی کرونان که به طور افقی بر بستر دریا لیده است. شبکه پلاستیکی تقسیم شده به خانه‌ها تعیین محل دقیق اشیاء را امکان‌پذیر می‌سازد. اشکال عمودی در زمینه انتهایی تصویر، قطعات شکسته شده کشتی هستند.

زیر لباس غواصی خیس نمی‌شوند. این پوشش آنها را از قرار گرفتن در معرض هوای سرد دریای بالتیک مصون می‌دارد، که در این عمق به شدت از هشت درجه سانتی‌گراد تجاوز می‌کند. لباس عایق‌دار بالاترین حد ایمنی است.

طول زمان فرو رفتن در عمق ۲۶ متری بسا هوای فشرده نسبتاً محدود است. هر غواص روزی دو بار، و هر بار با زمانی مؤثر برای غواصی، بین ۵۰ تا ۷۰ دقیقه، به زیر آب می‌رود، که این زمان بستگی به استفاده یا عدم استفاده از دستگاه کاهش فشار هوا دارد.

به هنگام آغاز عملیات حفاری در سال ۱۹۸۱، نخستین شیوه‌ای که مورد استفاده قرار گرفت حفار گودالهای آزمایشی در مناطق سوق الجیشی محوطه لاشه کشتی، برای تعیین منطقه یافتن و عوامل ساختاری کشتی بود. باستان‌شناسان به فوریت دریافتند که تعداد زیادی از اشیاء در زیر رسوب سالم مانده است، و به یمن شرایط حفظ چوب در آبهای بالتیک، متوجه شکوه و غنای قابل ملاحظه بخشهای نمایان کشتی شدند. کرونان آشکارا فرصتی یگانه برای مطالعه زندگی در یک کشتی جنگی بزرگ را در قرن هجدهم عرضه می‌دارد.

در سال ۱۹۸۴، پس از سه فصل حفاری، شیوه

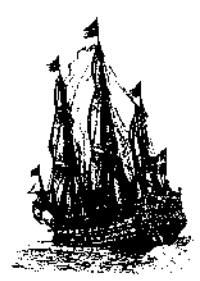
برای موشکافی بیشتر در حفاری، از یک جدول پلاستیکی قابل حمل استفاده می‌شود، که به چهارخانه‌ها تقسیم شده است. این جدول در مجموع متناسب با شبکه‌های هماهنگی است که پیش از آغاز حفاری در نظر گرفته شده است و کار توصیف موقعیت اشیاء به دست آمده را آسانتر می‌سازد. استفاده از این وسیله در اندازه‌گیری مثلثی، مؤثر بودن آن را در این مرحله از حفاری ثابت کرده است.

کار واقعی حفاری به کمک یک بالا برنده انجام می‌گیرد، که نوعی مکنده زیرآبی است. این وسیله برای بالا بردن رسوب از هوای فشرده استفاده می‌کنند، و بنابراین، بی آنکه اجازه دهد چیزی در گل به صورت میهم و ناشناخته باقی بماند، اشیاء و بخشهایی از کشتی را آشکار می‌سازد. غواصان اشیائی را که به این طریق پدیدار شده است، جمع‌آوری می‌کنند، و رسوب، ماسه و شن که به کمک هوای فشرده به بالا انتقال می‌یابد، در عرشه از الک گذرانده می‌شود تا به این طریق اشیاء کوچکتر از نظر پنهان نمانند.

کمکهای مهم در روند تهیه مدارک در زیر آب عبارتند از، وسایل طراحی ضدآب، دوربین‌های عکسبرداری و شاید مهمتر از همه - یک دوربین ویدئوی زیرآبی. مستند کردن حفاری با ویدئوی نور پائین شیوه رایجی است برای کسب حداکثر درون داد از اطلاعات بصری بلافاصله با بهائی نسبتاً کم. ارتباط میان غواصان و سطح آب با تلفن غواصی انجام می‌گیرد.

غواصان تنها از لباسهای خشک استفاده می‌کنند، بدین معنی که آنها با پوشیدن لباس سرتاسری عایق‌دار در

بشقاب و دو کوزه متعلق به کشتی کرونان.



عهدنامه قوانین دریا و باستان‌شناسی زیرآبی

عهدنامه (کنوانسیون) قوانین دریا و باستان‌شناسی زیردریایی در روز ۳۰ آوریل سال ۱۹۸۲ در کنفرانس سازمان ملل در ارتباط با قوانین دریا (با ۱۳۰ رأی موافق در برابر ۴ رأی مخالف و ۱۷ رأی ممتنع) به تصویب رسید. این عهدنامه برای همه قسمت‌ها و عملاً برای هر نوع استفاده از اقیانوسها مقرراتی وضع کرده است. مواد ۱۴۹ و ۳۰۳ این قانون که متن آن در زیر آمده است در ارتباط خاص با باستان‌شناسی است.

ماده ۱۴۹:

اشیاء تاریخی و باستان‌شناسی تمام اشیایی که از ماهیت باستان‌شناسی و تاریخی برخوردار بوده و در منطقه به‌مدت آینه باید با توجه به حقوق امتیازی کشورهای متحده یا کشور خاستگاه، یا کشور خاستگاه فرهنگی، یا کشور خاستگاه باستان‌شناسی یا تاریخی به سود بشریت حفظ یا وضعیت آن مشخص گردد.

ماده ۳۰۳:

اشیاء باستان‌شناسی و تاریخی به دست آمده در دریا

۱- کشورهای وظیفه دارند اشیایی را که ماهیت باستان‌شناسی و تاریخی دارند حفاظت و در این امر همکاری کنند.

۲- به منظور نظارت بر حمل و نقل این گونه اشیاء، کشور ساحلی می‌تواند در اجرای ماده ۳۳* احتمال دهد که حرکت دادن غیر مجاز آنها از کف دریا در منطقه مورد اشاره در آن ماده ممکن است منجر به تخلف در قوانین و مقررات مورد اشاره در آن ماده در قلمرو خشکی و دریایی آن کشور گردد.

۳- هیچ نکته‌ای در این ماده حقوق مالکان قابل شناسایی، قانون نجات از خطر نابودی یا دیگر مقررات نیروی دریایی، یا قوانین یا حرفه‌های در رابطه با مبادلات فرهنگی را تغییر نمی‌دهد.

۴- این ماده هیچ زیانی به دیگر توافقات بین‌المللی و مقررات قانون بین‌المللی مربوط به نگهداری اشیاء با ماهیت باستان‌شناسی و تاریخی نمی‌رساند.

* ماده ۱- استفاده از اصطلاحات و هدف

۱- برای مقاصد این عهدنامه:

۱- «منطقه» یعنی ته دریا و کف اقیانوس و زیر خاک مربوط به آن، که بیرون از حوزه قلمرو حقوق ملی است.

** ماده ۳۳- قلمرو پیوسته

۱- در یک ناحیه پیوسته به آبهای مرزی که با عنوان قلمرو پیوسته توصیف شده است، کشور ساحلی می‌تواند نظارت‌های لازم زیر را معمول دارد.

(الف). جلوگیری از تجاوز به قوانین و مقررات مربوط به حقوق گسرکی، مالیاتی، مهاجرتی یا بهداشتی در درون مرزهای خاکی یا دریایی خود.

(ب). مجازات مستجاوزین به قانون و مقررات در درون مرزهای خاکی و دریایی خود.

۲- قلمرو پیوسته نمی‌تواند از خطوط مینا که برای اندازه‌گیری عرض مرز دریایی تعیین شده است، بیش از ۲۴ میل دریایی فراتر رود.



Photo Gösta Sjöhransen © Musée du Carné de Kalmár, Suède

مجسمه‌های چوبی که به منظور ترساندن دشمن در عقب کشتی کرونان قرار داشت.

از آنجا که کرونان نخستین کشتی سه عرشه‌ای است که تاکنون در سوئد ساخته شده است، به احتمال جزئیات ساختاری بی نظیری را نشان خواهد داد. هم اکنون پاره‌ای از ویژگی‌های جالب توجه آن پدیدار شده است. اما، شکوه چشمگیر کرونان در غنای عظیم اشیاء به دست آمده در آن است. تا سال ۱۹۸۶ در حدود ۱۵ درصد از کل محوطه کشتی حفاری شد و بیش از ۱۲۰۰۰ قطعه شیئی از خطر نابودی نجات یافت. این اشیاء از لوازم روزمره آشپزخانه، وسایل شخصی، سلاح، ابزار دریانوردی، مجسمه‌ها، آلات موسیقی گرفته تا یک جعبه وسایل پزشکی و بزرگترین مجموعه سکه‌های طلای تاکنون به دست آمده در سوئد را در برمی‌گیرد.

شاید جالبترین یافته‌ها مجسمه‌هایی هستند که در وضعیت بسیار خوبی قرار دارند. انسان هنوز می‌تواند چگونگی شکل دادن به قطعات چوب توسط هنرمند را در جزئیات مشاهده کند. روند نسبتاً آهسته حفاظت به طریق خشک کردن در حالت انجماد، حفظ ترکیب اصلی مجسمه‌های چوبی را تضمین می‌کند. بازسازی ویژگی‌های پیکره‌ای کرونان یکی از بزرگترین دستاوردهای این بررسی است.

از آغاز حفاری، یک نمایشگاه کرونان برای دیدن عموم در موزه کالمار کانتی گشوده شده است و تاکنون بیش از ۲۰۰۰۰۰ نفر از این نمایشگاه دیدن کرده‌اند. گذشته از اهداف باستان‌شناسی در بررسی کرونان، محوطه این حفاری محلی برای اختلاط باستان‌شناسی زیرآبی بین‌المللی شده است. هر سال باستان‌شناسان زیردریایی از کشورها و مؤسسات گوناگون برای شرکت در این کار و تبادل تجربیات به محل دعوت می‌شوند. دریای بالتیک به طور اعم، و کشتی کرونان به طور اخص، فرصتی استثنایی برای کار باستان‌شناسی زیرآبی در شرایط بی نهایت خوب عرضه می‌دارد.

لارس آیشارسون، موزه‌دار موزه کالمار کانتی در سوئد و سر باستان‌شناس پروژه کرونان است.

جدیدی جایگزین شیوه گودال آزمایشی گردید. حفاری منظم و مداوم با شروع کار در ساختارهای شناسایی شده در سمت مدخل آغاز گردید. انتخاب این شیوه که بر اطلاعات به دست آمده از آزمایشهای پیشین استوار بود، به فرضیه‌ای در رابطه با روند زوال و وضعیت حاضر کشتی غرق شده انجامید. در زمان وقوع حادثه، کرونان در یک طوفان شدید جنوب غربی به سمت شمال در حرکت بود. کشتی با بادبان کاملاً گسترده در اثر شدت باد چرخید، به سمت مدخل خم شد، و سپس واژگون گردید. این توصیف را حالت کشتی در کف دریا ثابت می‌کند. انفجار بزرگ در انبار باروت می‌بایست تمامی سمت راست کشتی را از بین برده باشد، زیرا حرکت موج انفجار در آن جهت بوده است. کشتی باید به احتمال در این مرحله در جلوی دکل اصلی، از عرض شکسته باشد. و این خود توضیحی است بر فقدان دماغه. بنابراین، از عقب کشتی به سمت جلو، تقریباً دوسوم سمت مدخل سالم مانده است. پس از انفجار، کرونان به سرعت غرق شد، و به محض رسیدن به کف دریا، بر پهلو سمت مدخل آرامید. این موضوع از قرار داشتن مجسمه‌های درونی سمت مدخل در جای اصلی آشکار است، که در اصل دیوارهای بخش فرماندهی واقع در عرشه توپ فوقانی، در عقب کشتی را تزئین می‌کرده‌اند. مجسمه‌ها در اصل با میخهای آهنی، که پس از غرق شدن کشتی زنگ زده‌اند، به دیوار نصب شده بودند. این مجسمه‌ها هنوز در محل اصلی خود قرار دارند.

یاباد دیگر این گونه به گل نشستن باید چنین باشد که به احتمال مجسمه‌های بیرونی برج عقب کشتی در سمت مدخل هنوز در وضعیت اصلی خود، پوشیده در گل منجمد و فاقد هوا، قرار دارند. امیدواریم که حفاریات آینده این موضوع را به اثبات برسانند.

