وصف سفينة نوح عليه السلام في المصادر المسمارية والعبرية والإسلامية

■ أ. م. د. حسين محيي الموسوي
قسم الفيزياء ـ كلية التربية ـ جامعة الكوفة

المقدمة

بالنظر لكون منطقة ما بين النهرين كانت مأهولة منذ قديم الزمان و ان المساحة المغمورة بالمياه كانت تشكل نسبة كبيرة من أراضي هذه المنطقة كما أشارت إليها الدراسات الجيولوجية و الجيومورفولوجية [لتي قام بها كل من د. عبد الزهرة العباسي ود. عايد الزاملي لذا أصبح من الضروري استخدام وسائل النقل المائية في صورتها البدائية (كالكلك و القفة و المشحوف) و التي لاتزال تستخدم في مناطق الاهوار في جنوب العراق الى الان. ان القضية الأساسية في قصة الطوفان العظيم الذي اجتاح البشرية بالإضافة الى بطل الطوفان هي السفينة التي بناها هذا البطل رغم انعدام الصورة الهندسية لبناء السفن عند سكان المنطقة انذاك. فإذا أردنا أن نتصور شكل سفينة النبي نوح عليه السلام فعلينا ان نتخيل نوع القوة الدافعة لها، في البداية علينا ان نستحضر الشكل التقليدي لسفن اليوم، فهي انسيابية لكي تشق الماء بدون مقاومة كبيرة أي تكون مقدمتها مدببة و كذلك القاع لأنها قد تتحرك في اتجاه مضاد لحركة تيار الماء او متعامد عليه،وهذا هو المطلوب في سفن اليوم لان الغرض الأساسي منها هو الإبحار و السفر أما سفينة نوح (فليس الهدف منها هو الابحار بل هو حفظ الحياة اثناء الطوفان)[1] وليس المتوقع منها ان تشق عباب الماء بل الماء هو الذي سوف يحملها و يدفعها، و ليس المطلوب ان تكون انسيابية حتى يقل احتكاكها بالماء بل المطلوب هو عكس ذلك تماما؟!! أي ان المطلوب التصاقها بالماء و عدم تحركها بأكبر قدر ممكن و لهذا يجب أن تكون قاعدتها مستوية لتقوية بنيتها ولزيادة احتكاكها و عزم قصورها أي استمراريتها في البقاء ثابتة و مستقرة على قاعدتها حسب قانون نيوتن الأول الذي ينص على «الجسم الساكن يبقى ساكن مالم تؤثر علية قوة خارجية والمتحرك يبقى متحركا مالم تؤثر عليه قوة خارجية» بمعنى اخر فان القاعدة يجب ان تكون مستوية الشكل فهي إما دائرية او مستطيلة او مربعة و هذا بطبيعة الحال أسهل للبناء و أسهل عند الركوب لأنها كانت راسية و مستوية على الأرض و ما يعزز هذا الرأي هو رسوها و استوائها على الجبل «واستوت على الجودي» إذ لو كانت قاعدة السفينة مدببة لما أمكن استوائها عليه فيجب أن تكون مناسبة بشكل كامل لوظيفتها و متناسبة مع القوة التي تحملها و تدفعها، وبسبب الشد السطحي للماء الذي يساعد السفينة على الطفو وعدم غطسها في الماء.

(١) كما ذهب إلى ذلك العلامة السيد سامي البدري وبينه في حديثه الشفوي في لجنة المسح الجيولوجي والآثاري للنجف التي شكلتها المؤسسة .

أسماء السفينة في المصادر القديمة

ان هذه السفينة عرفت بأسماء عديدة في قصص الطوفان المختلفة المصادر مثلها كمثل قائدها، فالقصة السومرية تصفها بأنها (ماگورگورو) (magurgurru) أي كبيرة او عملاقة [١] وكذلك ظهرت هذه الكلمة في القطعة التي تحكي عن قصة الطوفان البابلية التي وجدت في مدينة نفر. والتي تناظر العبارة السامية ”(ايليبو را بيتو) (elippu rabītu) و التي تشير الى الفلك العظيم.

كما ان ملحمة كلكامش عرفت هذه المركبة بمصطلح عام هو ”اليبو“ (elippu) و التي تعني ” مركبة او سفينة او قارب“ و استخدمت الكلمة ” أكالو“ «ekallu» و هذه الكلمة مشتقة من اللغة السومرية و التي تعني البيت الكبير او القلعة او الهيكل.

اعطيته «الهيكل»و مافيه من متاع (اللوح الحادي عشر السطر ٩٥)

ان استعمال هذا المصطلح أعطى تصورا للسفينة يعبر عن كبر حجمها و زيادة طوابقها و غرفها الكثيرة [٢]

بينما ترجم هيدل العبارة (elippu rabītu) [٣].

اهدم بيتك و ابني سفينة

اما بيروسس أشار الى سفينة الطوفان بانها $\sigma\chi\alpha\varphi o\varsigma, \pi\lambda o\tau o\nu, \nu\alpha\nu\varsigma,$ وكلها تعني سفينة او قارب.

بينما المصطلح الذي أُطلق على السفينة في العهد القديم تيبا (teba)، ان الكلمة العبرية (teba) لها علاقة واضحة بالكلمة البابلية (tebitu) و التي تعني السفينة المصنوعة جيدا.

اما في السبتوجينتا و العهد الجديد، فان سفينة نوح تدعى بالصندوق او الوعاء (box، chest or coffer).[٣]

من خلال هذه المقارنات يتأكد لنا أن هنالك ترابط بين أسماء السفينة في الأدبيات السومرية و البابلية و العبرية

الوصف الإغريقي للسفينة

لقد اظهر الوصف الإغريقي و العبري لسفينة نوح بأنها كانت ذات قاعدة مستوية و بشكل مستطيل و مربعة الجدران من الجانبين، ان هذا الشكل من المركبات مطبوعة على العملات البرونزية للمدينة الفرنجية ابمايا وكما أظهرت الإشكال في أدناه [٤]

عملة برونزية قطرها (٢٧ملم)، ضربت في ابمايا لـ سبتميس سيفيروس ٢١١-٢٩٢،، اسم نوح عرف باليوناني كـ (نو)، يظهر على السفينة [٥]

عملة معدنية برونزية قطرها (٢٨ملم)، ضربت في ابمايا لـ سيفرو الكساندر ٢٢٢-٢٣٥،
يظهر سفينة كيبوتس مع اسم نوح [٦]

عملة معدنية برونزية قطرها (٢٨ ملم) ضربت في ابمايا لـ جورديان الثالث ٢٣٨-٢٤٤، ونوح في الظهر.الاختلاف بين الصغير والأكبر سنّاً يُرى بشكل واضح هنا [٧]

عملة نوح البرونزية، قطرها (٢٨ ملم) ضربت في ابمايا لـ فيليب ٢٤٤-٢٤٩، تظهر اسم الحكام على الظهر مثل الكسندر، محتمل جدا يهودي [٨]

أخر نوع من عملات نوح البرونزية، ضربت في ابمايا لـ تريبونيانس كالس ٢٥١-٢٥٣، مع وجه السفينة، عملات الإمبراطورية اليونانية من قبل ديفيد سير، (٤٣٢٧) [٩]

الخصائص الفيزيائية للسفينة:

١.مادة بناء السفينة

تشير المصادرالى ان سفينة الطوفان التوراتية قد بنيت من خشب الجفر و هذا المعنى وجد في سفر التكوين [١٠]

ان كلمة الجفر كلمة غامضة و قد فسرها البعض على انها قد تكون بعض الأشجار الراتنجية مثل السرو او الارز[نفس المصدر]

و لكننا إذا أمعنا النظر في هذه الكلمة العبرية «جفراو كُفر» وجدنا انها بالكاد مشتقة من الكلمة البابلية و الأشورية « جيبارو» و التي وردت في بعض الفقرات و تعني نوع من أنواع الشجر او الشجيرات، و هذه الكلمة «جيبارو» مستعارة ايضا من السومرية. لذلك فاذا كان أصل كلمة كفر قد جاءت من «كيبارو»، فانها مستعارة اما من اللغة السومرية بصورة مباشرة او من البابلية الآشورية. و في هذه الحالة نتوقع ان كلمة عبرية مثل «كفار» ايضا مستعارة من البابلية و هذا يستلزم ان «الكفر» هي بمعنى من المعاني مثل «كبرو « و التي وجدت في فقرتين او ثلاث [١١] والتي تعني القير او كبارو و تعني كبار أي ان السفينة قد صنعت من اخشاب مشبعة بالقير، و هذا ما أشارت اليه قصة الطوفان في العهد العتيق و المترجمة من اللغة العبرانية الأصلية الى العربية حيث ذكرت مايلي(فاصنع لك فلكا من خشب الساج و اجعل في الفلك أكنانا واطله من داخل و خارج بالكفر) [١٢]، من خلال هذا النص الأخير نلاحظ ان الكفر او الجفر الذي هو القار و ايضا في الكتاب المقدس العهد القديم لجمعيات الكتاب المقدس في المشرق المترجم من العبرية الى العربية في سنة ١٩٨٠قد

تشير المصادرالى ان سفينة الطوفان التوراتية قد بنيت من خشب الجفر و هذا المعنى وجد في سفر التكوين

أشارت الى مايلي

اصنع سفينة من خشب قطراني واجعلها مساكن و اطلها بالقار من داخل ومن خارج[١٣]

اوانها أخشاب كبيرة و طويلة و هذا الرأي ذهبت اليه ايضا الرواية الإسلامية الموجودة في كتاب الكافي حيث تشير الى ان المادة التي بنيت منها السفينة كانت جذوع النخل الكبيرة [١٤] التي تقدر أعمارها ما يقارب الثمانين سنة[١٥]

اماالتوراة السامرية ترجمة اسحاق الصوري فانها اشارت الى ان صناعة السفينة كانت من خشب الساج [١٦]

اما قصة الطوفان في ملحمة كلكامش فنراها لم تتطرق الى نوع االمادة الذي صنعت منها ولكن الانطباع الذي يستخلصه الباحث عن هذه السفينة في ضوء التفاصيل الواردة عنها في الملحمة انها بنيت بالخشب علما انه لم ترد إشارة صريحة الى ذلك في النص فهنالك فقط ذكر للنجارين و دورهم في بناء السفينة كما ورد ذكر الألواح و استعمال القير وغرز مسامير الخشب في الثقوب لمنع تسرب الماء كما يصنع بسفن اليوم الخشبية، ولكن خلافا لذلك فانه يبدو من قصة الطوفان البابلية «اتراخاسيس» ان القصب كان المادة الرئيسية في بناء السفينة حيث تنص هذه القصة في الاسطر (٦-٨) من هذا المقطع الذي يتعلق بمواصفات السفينة مايلي:

ابني سفينة كبيرة
و ليكن بناءها كليا بالقصب
واجعلها سفينة ماكوركور
و سمها حافظة الحياة

و اخيرا علينا ان نتصور ان مادة الخشب التي بنيت منها السفينة يجب ان تكون قريبة من الموقع الذي بنيت فيه و كذلك فان مادة القير لاتبعد كثيرا من مدن ماقبل الطوفان و موجودة في مناطق هيت و الرمادي و يمكن إيصالها جنوبا عن طريق نقلها بنهر الفرات بوسائل النقل النهرية التي ذكرناها سابقا

٢.جسم السفينة و شكلها الخارجي

ان سفينة اوتنابشتيم كانت تتألف من سبعة طوابق و كل طابق مقسم الى تسعة غرف، لذلك فهي تحتوي على ثلاث و ستون مقصورة او غرفة [١٧]. و كان لها سقف متين حيث يشير الى ذلك [١٨]. وطبقا للوح الذي وجد في مدينة نفر فان السفينة قد غطيت بطبقة قوية و كانت لها باب [١٩] و على الأقل نافذة واحدة [٢٠]. بينما سفينة نوح حسب النص التوراتي كانت تتألف من ثلاث طبقات و عدد غير محدد من الغرف و لها باب جانبية و تمتلك فتحة للضياء في سقفها بطول نصف متر [٢١] كما ان السفينة بحسب العهد القديم طليت بالقار من الداخل و الخارج لجعلها مقاومة للماء. و حين ننظر الى الرواية البابلية «اوتنابشتيم» نجدها قد وصفت بشكل تفصيلي المواد القيرية مقارنة بالرواية التوراتية حيث تقول

وسكبت ست «سارات» من القير في الكور
وسكبت ايضا ثلاث «سارات» من الإسفلت
وجاء حملة السلال بثلاثة «سارت» من الزفت
إضافة الى «سار» واحد السمن استنفذ في قلافة السفينة
و «سارين» اثنين من السمن اللذين اختزنهما الملاح

أن الغرض من القير و الاسفلت غير واضح في هذه الرواية و لكن مما لا شك فيه أنها استخدمت لطي السفينة و سد ثقوبها، و قد ذكر القير ايضا في عبارة بيروسيس حيث ورد

« اجلب بعض القير للسفينة»

بالإضافة الى القار فان اوتنابشتيم استخدم ثلاث سارات من الزيت التي جلبها حملة السلال و من المحتمل انه استخدم سار واحد لإشباع سدادات المياه و السارين الآخرين خزنهما الملاح[٢٢] و الهدف من الخزن غير مذكور و من المحتمل انه استخدمهما للإنارة أثناء فترة الطوفان إذ كان الجو حالك الظلام و ملبد بالغيوم. اما التوراة فلم تذكر أي استخدام للزيت.

٣.أبعاد السفينة

ان ابعاد السفينة في العهد القديم هي ٣٠٠ ذراع و عرضها ٥٠ ذراعا و ارتفاعها ٣٠ ذراعا [٢٣] و لان الذراع التي أعطيت في سفر التكوين بدون أي معيار مقارن، فيمكن ان نعتبرها تمثل الذراع العبري الاعتيادي و الذي يحسب من نهاية الاصبع الوسطى الى المرفق و الذي يساوي حوالي ٤٦سم، و طبقا لهذا المعياري فان ابعاد السفينة هي ١٣٥متر طول و ٢٢،٥متر عرض و ١٣،٥متر ارتفاع و و بما ان ثلث هذه السفينة يكون غاطسا فان كمية الماء المزاح حسب قاعدة ارخميدس للاجسام المغمورة و التي تنص على «اذا غمر جسم في سائل فانه يفقد من وزنه بمقدار السائل المزاح» تساوي حوالي ١٢٣٠١ متر مكعب فاذا علمنا ان السعة الحملية للطن الواحد تساوي ٤٠متر مكعب فعليه يكون الماء المزاح ٣٠٧طن أي ما يعادل وزن السفينة الطافية بحمولتها.

ان اللوح الحادي عشر في الاسطر ٣٠و٥٧-٥٨من ملحمة كلكامش يبين فيه ان الإلهة قد أرشدت اوتنابشتيم الى ان يبني سفينة بحيث ان طولها يساوي عرضها و ارتفاعها و الذي بالنتيجة يعطي ارتفاعات متساوية للجدران و للطوابق و هذا يشير الى انها مركبة مكعبة الشكل وتتألف من سبع طوابق و بطول ضلع ١٢٠ ذراع، و بما ان الذراع البابلي يساوي ٢٠ أنجا فان ١٢٠ ذراع تقابل ٦٠ متر، لذلك فان السفينة البابلية ذات حجم٢١٦٠٠٠ متر مكعب أي مايعادل ٥٤٠٠طن فان وزن الماء المزاح لهذه السفينة يعادل ١٨٠٠طن و هو ما يساوي وزنها بحمولتها وهي طافية و هذا ما يزيد بمقدار يصل الى حوالي ست مرات أكثر من وزن السفينة التوراتية.

ان شكل و طريقة بناء سفينة اوتنابشتيم تشبه القفّه (نوع من السلال المصنوعة من القصب في جنوب العراق و المطلية من الداخل و الخارج بالقار وهذا النوع من السلال مستخدمة لحد الآن في المناطق السفلى لدجلة و الفرات.

و طبقا لوجهة نظر [٢٤] فان السفينة مشابه لسفينة ذات قاعدة دائرية وذلك لان التقسيمات الداخلية التسعة لطوابق السفينة حسب وجهة نظره لايمكن ان تبنى الا إذا كانت القاعدة دائرية الشكل – حيث ان فكرة الباحث تعتمد على ان التقسيمات الداخلية لكل طابق عبارة عن جدران عمودية و بشكل شعاعي من مركز الطابق الدائري وبتسعة أقسام لأنه يفترض ان قاعدة السفينة دائرية وقد اغفل الإحتمالات الأخرى لبناء المقصورات مثل بناء جدران داخلية من احد الجوانب الى الجانب الآخر

أو أن اوتنابشتيم قد بنى أربعة جدران، اثنان منها بأحد الاتجاهين و الاثنين الآخرين بالاتجاه الآخر و متقاطعات بزوايا عمودية لتكون تسعة غرف مربعة الشكل في كل طابق، هذا من جهة و من الناحية الفيزيائية فان مثل هكذا سفينة وعند تلاطم الأمواج سوف تدور حول نفسها و هذا بالنتيجة يؤدي الى ارتطام محتويات السفينة بالجدران الداخلية للسفينة بسبب قوة الطرد المركزي التي تسببها هذه الحركة الدورانية طيلة فترة الطوفان مما يؤدي الى هلاكهم الأكيد بسبب الجوع و العطش لانهم غير قادرين على الحركة طيلة مدة الطوفان وكذلك الغثيان و الصداع الشديد التي تسببه هذه الحركة.

اما بيروسس (Berosses) الكاهن في معبد مردوخ في مدينة بابل الذي عاصر الاسكندر المقدوني و الف كتاب للملك انطوخس الاول (٢٨٠-٢٦١ ق.م) عن تاريخ بابل ضمنه معلومات عن الطوفان البابلي غير ان هذا الكتاب قد ضاع و لم يبق منه سوى مقتبسات في كتب بعض المؤلفين الإغريق اللاحقين، فقد تكلم عن سفينة بطول أكثر من ٣٠٠٠قدم و أكثر من ١٢٠٠ قدم عرضا اما الارتفاع لهذه السفينة الخرافية فغير مذكور، لذلك فان هناك اختلاف واضح في أبعاد السفينة في التراث البابلي القديم عنه في التوراة و الإغريق، و لكن كل الروايات متوافقة على ان بطل الطوفان قد أمرته السماء ببناء سفينة و حمل بذرة المخلوقات و حفظها من الغرق بسبب الطوفان العظيم.

ان أبعاد السفينة حسب الرواية الإسلامية الموجودة في كتاب الكافي[الحديث ٤٢٦ص٢٨٣] فهي كالأتي: الطول ٦٠٠متر والعرض ٤٠٠ متر و الارتفاع ٤٠ مترو لكن هذه الابعاد غير مقبولة بسبب الطول و العرض الكبير جدا لعدم الحاجة الى ذلك لبناء السفينة لان عدد الناجين من الطوفان لايحتاج الى هذا الحجم المهول[١].

مما ذكر سابقا نستنتج ان سفينة الطوفان كانت ذات شكل اما مكعب او متوازي مستطيلات[٢].

و من نافلة القول ينبغي ان ننوه ان الطول و العرض في الروايتين التوراتية و السومرية الى حد ما مقبولة غير ان الارتفاع غير مألوف هذا من جانب و من جانب آخر ان جدرانها كانت ترتفع بنفس المستوى من الأسفل الى الأعلى فطالما كانت السفينة تتكون من عدة طوابق فمن المحتمل ان تكون طوابقها مدرجة أي ان اعرضها هو الطابق الأسفل و الذي يليه اصغر منه و هكذا وصولا الى الطابق الأعلى أي ان هذه السفينة كانت على شكل زقورة متعددة الطوابق و هذا الرأي ذهب اليه ايضا د. فاضل عبد الواحد في كتابه الطوفان في المراجع المسمارية ص ٨١. ان هذا التصميم يعطيها قابلية العوم و التوازن بسبب سعة قاعدتها و تدرج ارتفاع طوابقها أكثر مما لو كانت سفينة ذات شكل تقليدي او عوامة منتظمة الشكل.

ان السفينة التي اعتمدناها في بحثنا هذا تشبه الزقورة من ناحية الشكل و الأبعاد فقد اعتبرناها عبارة عن زقورة عائمة

٤. زمن الإبحار و المسافة المقطوعة

ان زمن الطوفان حسب ماجاء في التوراة هو اربعين يوما و اربعين ليلة [٢٥] أي حوالي ٩٦٠ ساعة لذلك فان سرعة السفينة ٠،١٧كم بالساعة إذا كانت موجودة في مدينة شروباك اما إذا كانت في الكوفة فان سرعتها ٠،٠١كم بالساعة. ولكن مدة الطوفان حسب ما ورد في ملحمة كلكامش هو ستة أيام و ست ليالي [٢٦]

من كل مما ذكر في هذا البحث فان القوى الفاعلة و المؤثرة على السفينة هي قوة الموج المتسببة بواسطة المد البحري و الرياح الجنوبية الشرقية يقابلها قوة التيارات المائية للأنهار القادمة من الشمال و الشمال الغربي و هذا مما يجعل حركة السفينة تكون قليلة جدا ومقيدة و قد قدرت بمقدار ١كم بالساعة أي انها قطعت مسافة كلية تقدر ١٧٠ كم في حال ان السفينة كانت في مدينة شروباك و وصلت بعد قطعها هذه المسافة الى هضبة النجف خلال فترة الطوفان المحددة بزمن مقداره ستة ايام و ست ليالي حسب ما ورد في ملحمة كلكامش و هذا الزمن هو الزمن الذي اخذنا بنظر الاعتبار.

ان السفينة التي اعتمدناها في بحثنا هذا تشبه الزقورة من ناحية الشكل و الأبعاد فقد اعتبرناها عبارة عن زقورة عائمة و لقد رجحنا هذا الشكل للأسباب التالية:

أن هذا الشكل سوف يؤدي إلى الحركة البسيطة للسفينة و باتجاه واحد وذلك بسبب الاختلاف في طول الأضلاع وهذا يؤدي إلى أن محصلة القوى عليها قليلة جدا حسب قانون نيوتن الأول الذي ذكر سابقا، وأيضا لا تدور حول نفسها بحيث تؤدي إلى النتائج المضرة التي ذكرناها في الاحتمال الذي ذهب الباحث كنغ كون قاعدة السفينة دائرية.

أن هذا الشكل مقارب لشكل الزقورة أو المعبد العالي لدى الأقوام التي عاشت في فترة ما بعد الطوفان

فنحن نرجح أن السفينة بنيت من ثلاثة طوابق وحجرة عليا، حيث أن الطابق الأول (الأسفل) لخزن المؤن التي سوف يحتاجونها خلال مدة الطوفان وما بعده والذي هو اكبر الطوابق حجما.

(١) قال العلامة السيد سامي البدري الاصل في السفينة هو ان تكون بحجم كبير لاجل حفظ الحياة اثناء الطوفان وبعده وحفظ الحياة بعد الطوفان لا تقل اهمية عن عن حفظ الحياة خلاله، وذلك ان السفينة حين رست لم يكن حولها سوى المياه وبالتالي فانها ستكون كالقرية العائمة يعيش بداخلها اهلها وحيواناتهم ولابد ان تكون من السعة لتستوعب الحياة عليها لعشرات السنين ريثما تنسحب المياه وتظهر الارض الصالحة للسكن.

(٢) يرجح العلامة البدري انها متوازي مستطيلات لاتفاق الرواية التوراتية والاسلام مية في قبال رواية جلجامش.

الشكل (*) يوضح سفينة نوح عليه السلام و هي راسية على الارض قبل بدء الطوفان

أما الطابق الثاني فهو للحيوانات والطابق الثالث لبشر الذين صعدوا السفينة والحجرة العليا فهي حجرة النبي نوح عليه السلام الشكل(×) يوضح نوع السفينة.

إذا افترضنا أن أبعاد السفينة هي نفس أبعاد الزقورة أي أن ارتفاعها الكلي ما يقارب الخمس وعشرون مترا وارتفاع الطابق الأول ٨متر وان ارتفاع الطابق الثاني اقل من ارتفاع الطابق الأول بـ ٢٠٪ أما الثالث فان ارتفاعه اقل من الثاني بـ (٢٠٪) أيضا، وتكون في أعلى السفينة مقصورة.

وفيما يلي أبعاد السفينة:

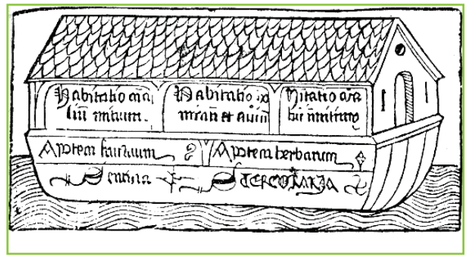
الطابق	الطول متر	العرض متر	الارتفاع متر	المساحة مترمربع	الحجم مترمكعب
الطابق لأول	٦٠	٤٢	٨	٢٥٢٠	٢٠١٦٠
الطابق الثاني	٣٦	٢٤	٦.٥	٨٦٤	٥٦١٦
الطابق الثالث	٢٠	١١	٥	٢٢٠	١١٠٠
المقصورة	٥	٣.٥	٣	١٧.٥	٥٣

فان الحجم الكلي للسفينة هو ٢٦٩٢٩ متر مكعب لذلك فان سعتها الحملية تساوي ٦٧٣طن وهو نفس وزن الماء المزاح من هذه السفينة حسب قاعدة ارخميدس

و كما راينا سابقا فان المصادر السومرية و المسماريات تشير إلى أن السفينة قد بنيت من القصب و القار و لكي تكون السفينة محكمة البناء و متينة فقد تصورنا أن القصب الذي استخدم لبنائها على شكل حزم بقطر نصف متر تقريبا و طول ثمانية أمتار للحزمة الواحدة ومن الحسابات التي اجريناها عن ابعاد السفينة وجدنا أن عدد الحزم التي استخدمت لبناء الطابق الأول من السفينة هو ما يقارب (١٦١٨) حزمة و الطابق الثاني يحتاج إلى (٤٤١) حزمة و الطابق الثالث إلى (١٧٤) حزمة و أما المقصورة فنحتاج لبنائها إلى (٤٤) حزمة من القصب، أي نحتاج إلى (٢٢٧٧) حزمة لبناء السفينة بصورة كاملة.

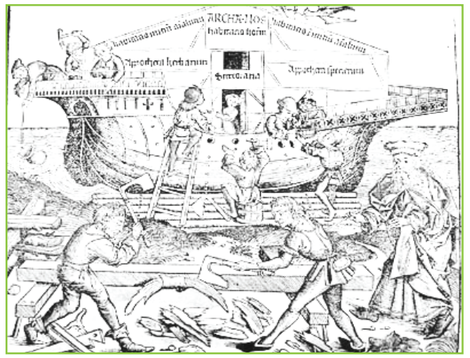
التسلسل التاريخي لأحداث تصويرِ سفينةِ نوح

١٤٨١: بوليونك فاسكولس تيمبورم، نشر بوساطة كوانتل في كولوجن ١٤٨١



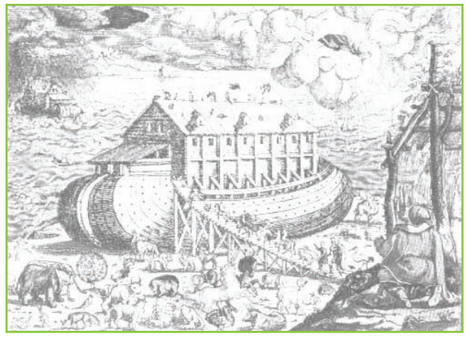
ان المصادر السومرية و المسماريات تشير إلى أن السفينة قد بنيت من القصب و القار و لكي تكون السفينة محكمة البناء و متينة

١٤٩٣: سكديل (تمثيل السفينة للقرون الوسطى)



١٥٨٣: زبدة التواريخ في متحف الفنون التركية والاسلامية في اسطنبول، اهدي الى السلطان مراد الثالث

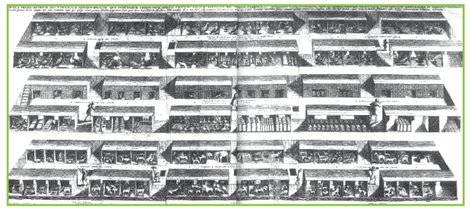
١٥٧٠: (حسب طبعة التوراة الالمانية في نورمبيرك)



١٦٠٢-١٦٨٠: اثناسيس كيرشر

العالم الألماني ومُؤلف أكثر مِنْ ٤٠ عمل مَنْشُور. Kircher كَانَ أحد المثقّفين الأوروبيينِ البارزينِ للقرن السابع عشر

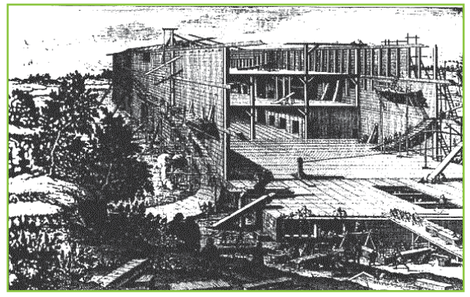
سفينةِ جداً مشابهة لتصاميم creationist الحديثة،لاحظْ شكلَ الهيكلِ المستقيمِ، سقف مائلَ منخفض، ٣ مستويات مُتميّزةِ

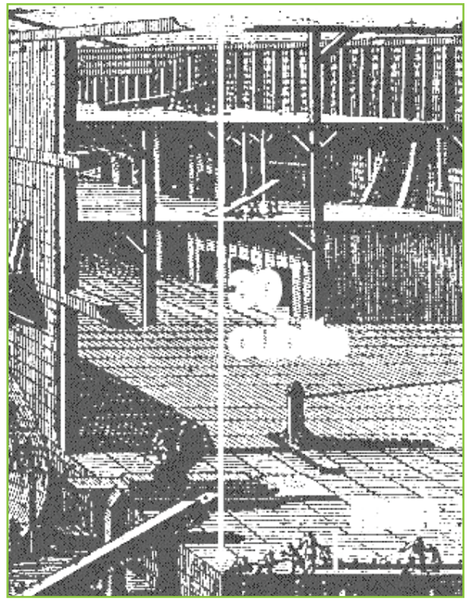


لاحظ ان الطيور في المستوى الأعلى والغذاء في الوسط والحيوانات الكبيرة في الطابقِ الأسفل

١٧٢٠: لوثر بيبل

نَشر في ألمانيا البروتستانتية، هذا النموذج متأثر بالعملِ السابقِ لـ (كيرشر)





طبقاً لهذه الصورةِ، الرجل الأطول في المجموعة طوله تقريباً ١٦\١ من إرتفاعِ السفينة الذي يساوي ٣٠ ذراع، على افتراض ان طول الرجل ١،٦م وارتفاع حائط السفينة ٢٥،٦م

ان المصادر السومرية و المسماريات تشير إلى أن السفينة قد بنيت من القصب و القار و لكي تكون السفينة محكمة البناء و متينة

١٧٢٨: صور دي لا بايبل

يظهر في هذه الصورة الحيوانات تنزل بينما النبي نوح يعبد الله. لاحظ سقف السفينة المكشوف ربما للإضاءة

من ١٨٠٠ الى ١٩٠٠: نظرية الفجوة الحقيقية

كما يبدو، في هذه الفترة لم تؤخذ قضية سفينة نوح جدية كبيرة، وبقي عمل كيرشر لا مثيل له حتى ظهورالحركة الحديثة.

الهوامش

1. [A. Poebel, Historical texts (Philadelphia), p58]
2. [Morria Jastrow, Jr. , Hebrew and Babylonian Traditions, New York, 1914, p330,n.1]
3. [The Gilgamesh Epic and old testament parallels, Chicago 1946, p233]
4. [NOAH AND THE ARK ON ANCIENT COINS, By Marvin Tameanko]
٥. [المؤرخ نومورم هيد، ٣١٣، صفحة ٦٦٧]
٦. [سيلوجي نومورم كريكورم دوتسكلاند، فون انوك، ٣٥٠٦]
٧. [فون اولوك، ٨٣٤٧]
٨. [فون انبوك ٨٣٤٧]
٩. [فون اولوك، ٣٥١٣]
١٠. [الكتاب المقدس جمعيات الكتاب المقدس في الشرق الأدنى]
١١. [ملحمة كلكامش، اللوح الثاني، العمود الثاني]
١٢. [سفر التكوين ٦:١٤]
١٣. [سفر التكوين ٦:١٤]
١٤. [الكافي الحديث ٤٢٥ص٢٨٣]
١٥. [الكافي الحديث ٤٢١ص٢٨٠]
١٦. [سفر التكوين ٦:١٤]
١٧. [اللوح الحادي عشر ٦٠-٦٢]
١٨. [اللوح الحادي عشر: ٣١]
١٩. [اللوح الحادي عشر: ٨٨-٩٣]
٢٠. [اللوح الحادي عشر: ١٣٥]
٢١. [سفر التكوين ٦:١٦]
٢٢. [اللوح الحادي عشر: ٦٥-٦٩]
٢٣. [سفر التكوين ٦-١٥]
24. [Legends … , pp. 8081-]
٢٥. [سفر التكوين ١٧:٧]
٢٦. [اللوح الحادي عشر:١٢٦]
27. New Larousse Encyclopedia of Mythology, Hamlyn, New York, 1981, page 6672-.
28. Cities and Bishoprics of Phrygia by W. M. Ramsay, Clarendon Press, Oxford, 1896, page 670.
29. Cities and Bishoprics of Phrygia, as above, page 672.
30. The Jews in the Roman World by Michael Grant, Dorset Press, New York, 1984, page 269.
31. The Loom of History by H. J. Muller, Harper Brothers, New York, 1958, page 12.
32. The Synagogue by Brian de Breffny, Weidenfeld and Nicolson, London, 1978, page 38