

Vilmos László (1955), a Pécsi Tudományegyetem Ókortörténeti és Régészeti Tanszékének docense. Kutatási területei: a görög poliszok világa, a római köztársaság társadalma.

Legutóbbi írása az *ÓKOR*-ban: *Birodalmak árnyékában – a hellének szabadsága* (2002/1).

A hajózás jelentősége az archaikus Görögországban

Vilmos László

A hajózás meghatározó jelentőségű volt a görög politikai fejlődés alakításában az archaikus korban (Kr. e. 8–6. század). Jelentős minőségi különbségek mutathatók ki egyes területek fejlődésében aszerint, hogy közel fekszen-e a tengerparthoz, illetve részt vettek-e intenzíven a tengeri kereskedelemben és távoli területek benépesítésében.

A tanulmány nem kíván részletesen foglalkozni a vízi járművek technikai kérdéseivel – az ezek körüli viták még korántsem jutottak nyugvópontra. A víz alatti régészet intenzív fejlődése révén talán birtokunkba kerülnek majd olyan épebb hajók, amelyek világosabb képet nyújtanak a felépítésükre vonatkozóan.

GÖRÖGÖK ÉS FÖNÍCIAIAK

Ma már nyugodtan kijelenthetjük, hogy a hellének kultúrájukat és civilizációjukat mélyen átható tengeri vállalkozásaikban egyértelműen a föníciaiak példáját követték. A két nép néhány évszázada már együtt élt Ciprus szigetén (kb. 1100-tól). Ciprus és Kréta között a Kr. e. 10. századtól viszonylag élénk kereskedelmi kapcsolatok fejlődtek ki. A föníciaiak minden bizonnyal a görög szárazföldet és az Égeikum egyes szigeteit is rendszeresen látogatták. Erre számos utalást találhatunk a homéroszi eposzokban, kétségtelen azonban, hogy a régészeti bizonyítékok Kréta kivételével még nem teljesen meggyőzőek.

Az *Odüsszeiában* Eumaiosz, a hűséges kondás elmeséli, miként rabolták el őt föníciai hajósok egy rabnő segítségével, akit viszont korábban mások Szidónból zsákmányoltak. A szolgálólány számára is természetes azonban, hogy a kereskedelem elsőbbséget élvez, amikor megtervezi szökésének részleteit:

*Tartsátok magatokban a szót, adjátok az árut
gyorsan el. És ha hajótok már tele lesz rakománnyal,
küldjétek el hozzám valakit gyors hírral a házba...*
(*Odüsszeia* XV. 445–447.;
valamennyi részlet Devecseri Gábor fordítása)

A föníciaiak általános jellemzése jól beleillik abba az általános homéroszi képbe, mely szerint a haszon céljából folytatott kereskedelem megvetendő tevékenység, és sokszor mások becsapása a célja:

*Jöttek a phoinixok hozzánk, nagyhírű hajósnép,
csalfa csavargók, sok játékkal az éjszini bárkán.*
(*Odüsszeia* XV. 415–416.)

Ez a kép általánosan érvényes volt a „hivatásos” kereskedőkre:

*Hát idegen, sose mérhetlek versenyre kiváló
férfihoz, versenyre, mi van sokféle a földön,
inkább sokpadu bárkával siető utazóhoz,
bárkások vezetőjéhez, ki csupán haszonért jár,
és rakományra ügyel, csak az árút tartja eszében,
meg rablott vagyonát;...*
(Odüsszeia VIII. 159–164.)

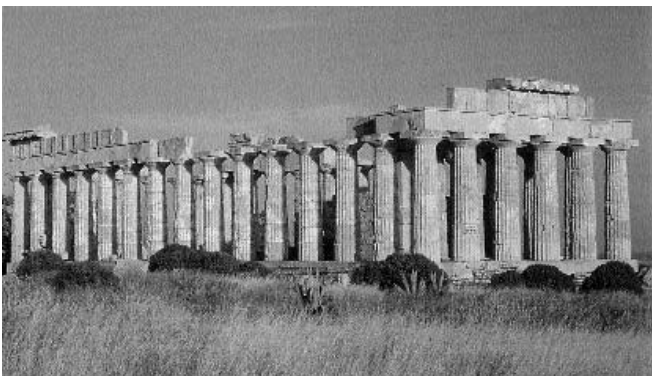
Volt azonban tisztas, a szükségleteket kiszolgáló kereskedelem is, amint erről a halandó képében megjelenő Palasz Athéné szavai árulkodnak:

*...és a nevem Mentész, evezős Taphoszon vagyok én úr.
S most ide érkeztem bárkámon az embereimmel,
borszinü tengeren át idegenszavu néphez utazva,
mert Temeszába megyek rézért ragyogó vasat adni.*
(Odüsszeia I. 181–184.)

Természetesen az eposzok idealizált világában értékes tárgyakat a görög hősök csak ajándékba, versenydíjként vagy dicső harcok (vagyis rabló hadjáratok) során szereztek:

*Péleidész pedig új díjat tűzött ki futásra,
drága ezüst nagy borkeverőt, mely hatmeszelyes volt,
és sokkal gyönyörűbb, mint bármely edény a világon,
mert a szidónok ezermester keze készítette,
Phoinikié-beliek hordták a ködös vizen által
ezt kikötőbe...*
(Iliász XXIII. 740–745.)

A föníciaiak és a görögök néhány generáció után egyenrangú társakká váltak a hajózásban és a kereskedelemben. Rövid időre Észak-Szíriában, az Orontész folyó torkolatánál euboiai kereskedők telepedtek meg (Al-Mina). A Mediterráneum nyugati medencéjében kétségtelenül rivalizálás kezdődött a görögök és föníciaiak (punok), majd Karthágó között. A Kr. e. 6. század második felétől Szicíliában hosszú időn át fennmaradó együttélésre rendezkedtek be a hellének és karthágóiak. (Az etruszkok is élénk kereskedelmi tevékenységet folytattak a térségben.) Az Égeikum vizeit viszonylag gyorsan kisajátították maguknak a görög-



A szicíliai szelinuszi Héra templom északnyugatról
(Szépművészeti Múzeum, Fotóarchívum)

gök, ám a föníciai hajók még gyakran feltűnnek majd mint a Perzsa Birodalom flottájának legfontosabb tagjai.

A „NAGY GYARMATOSÍTÁS”

A Kr. e. 10. századtól az Égei-tenger szigeteit, majd a kisázsiai partvidéket görög telepések veszik birtokba. Ekkortól kezdődően nyilvánvaló, hogy a minózi-mükénéi korban már magas szintet elért hajózás újra kulcsfontosságú szerephez jut, ám egyelőre a kereskedelem még fejletlen marad. Ez a nagyarányú, a tengeren át rendszeresen zajló kivándorlás azonban kétségtelenül megalapozója a 8. században kezdődő – nem túl szerencsésen – nagy gyarmatosításnak nevezett folyamatnak. Az újabb régészeti feltárások egyértelműen bizonyították, hogy a kereskedelmi vállalkozás kezdetben egy lépéssel megelőzte a tényleges kitelepülést. A legjelentősebb lelőhely ebből a szempontból Pithékusszai (a mai Ischia) szigete, ahol először egy egy-két generációs kereskedelmi telep jött létre, és innen hozzák létre az első tényleges gyarmatot, Kümét. Egy távoli vidékre történő végleges kitelepülés nagyon jelentős döntés volt, amit megfelelően elő kellett készíteni, megszervezni a hajóutat a leendő telepések számára, ami nyilván az „anyaváros” támogatásával történhetett. Maga az akció fegyelmet, szervezettséget és bátorságot igényelt. Nem csupán a hajóút kiszámíthatatlansága jelentett veszélyt, de a kiszemelt helyszín környékén élők is okozhattak gondokat.

KERESKEDŐK, RABLÓK, KALÓZOK

Az ókori hajózásban, így a görögben is a vitorlázat csupán kiegészítő szerepet játszott. Technikai fejletlenségük miatt a hajók csupán erős hátszéllel tudtak elfogadható tempóban haladni. Lényegében az evezősökre hárult a hajó mozgatása, és nagyobb sebességet csak nagy létszámmal tudtak biztosítani. Ennek meghatározó jelentőségű következményei voltak. A legénység élelmezése miatt gyakran kellett kikötni, hiszen hosszú útra elegendő ellátmánnyal a hajók hasznos befogadóképessége drasztikusan csökkent volna. A gyakori kikötések szükségessé tették, hogy a hajósok valamilyen elfogadható viszonyt alakítsanak ki a felkeresett területek lakosságával. Általánosságban kijelenthető, hogy az evezősök többnyire szabad emberek voltak, s így egy esetleges szerencsétlenség nemcsak tetemes anyagi veszteséget okozott a hajó és a rakomány elvesztése miatt, hanem a többnyire közös származású „polgári” legénység halála is súlyos következmény volt. Egy sikeres út csak az istenek hatékony támogatásával volt elképzelhető. (A görög mitológiában a tengerek istenvilága lenyűgözően gazdag.) Az irodalmi adatok világosan mutatják, hogy a „polgári hajózás” kialakulása lassú folyamat volt. A jó szándékú vagy éppen kiszolgáltatott helyzetű

partraszállók nem tudhatták, milyen fogadtatásban részesülnek. Sokszor pedig a kikötő hajó legénységének volt éppen az a célja, hogy kirabolja és legyilkolja a helybelieket:

*Ílion aljáról a kikón nép Iszmaroszához
vitt el a szél. Azt földúltam, leölettem a népet;
onnan az asszonyokat, sok kincset kézrekerítve
osztottunk, hogy senki jogán csúf csorba ne essék.
majd az enyéimet intettem, hogy fürge inakkal
fussunk, csakhogy a balgatagok nem ügyeltek a szóra.
Sok bor folyt le a torkukon...
S átkiabáltak a megmenekült kikonok kikonoknak
közben, akik szomszédok és többek s derekabbak...
(Odüsszeia IX. 39–48.)*

Odüsszeusz számára büszkeségre ad okot, hogy ily dicső módon elbántak egy település védtelen lakóival. A „jogot” természetesen tiszteli, s vigyáz, hogy ne hogy valaki is keveset kapjon a rablott javakból. A hibát ott követték el a támadók, hogy nem szaladtak el elég gyorsan. Itt természetesen nem arról van szó, hogy csupán a zsákmány kedvéért szálltak volna vízre, mint az igazi kalózok, hanem saját ellátásuk biztosításáért kezdtek rabolni.

Odüsszeusz, amikor még nem akarja felfedni magát Eumaios előtt, kitalált élettörténetében elmesél egy kudarcra végződő rablótámadást:

*Bővizű Aigüptosz folyamát ötödik nap elértük,
s kettősívű hajóim az Aigüptosz folyamában
állítottam meg, szeretett jó társaim intve:
őrizték bárkáikat és ne bolyongjanak arrébb,
s csak figyelőket küldtem szerte a sziklatetőkre.
Ők engedtek gőgjüknek, s bízván erejükben
földúlták az egyiptomiak gyönyörű legelőit,
hajtották el a nőket, a gyermekeket, s aki ott volt
férfi megölték. Városukig hamar ért el a lárma.
Erre a városiak korahajnalidőn kirohantak...
(Odüsszeia XIV. 293–302.)*



Poszeidón temploma az itáliai Poszeidóniában
(Szépművészeti Múzeum, Fotóarchívum)

Ennek ellenkezőjére jó példa a Küklópsz-történet: a vendéggént érkezőket Polüphemosz megeszi. Könnyen elgondolható, hogy sem a szárazföldi lakosság nem lehetett bizonyos a hajósok jóhiszeműségében, sem a tengerészek a várható fogadtatásban.

A kereskedelem fejlődése szükségessé tette, hogy bizonyos szabályok alakuljanak ki a hajók idegen földön történő befogadására, ellátására, hiszen, mint említettük, kikötés nélkül csak korlátozott távolságra lehetett hajózni. A rablás, vagyis az igazi kalózkodás egyre inkább a nyílt tengeren zajlott, s végigkísérte az ókori hajózás történetét. Ha a tengerek ellenőrzése lanyhult a háborúk miatt, szinte törvényszerűen szaporodtak el a tenger martalócai. A kalózkodás tiltására az egyes államokat nem valamiféle magasabb rendű erkölcsi megfontolás készítette elsősorban, hanem a félelem, hogy a kárt szenvedettek hazája bosszút állhat, illetve saját hajóikat sem akarták kitenni ilyen veszélyeknek. Egy Kr. e. 450 körül készült lokriszi felirat Oiantheia és Khaleion települések szerződéséről világosan mutatja e megfontolásokat:

*Az oiantheiai idegent ne hurcolhassák el chaleioni területen, se a chaleionit az oiantheiai területen, se vagyontukat ne rabolja el senki; ha valaki mégis elrabolja, azt büntetlenül ki lehessen fosztani. Az idegen tulajdont a tengeren büntetlenül el lehet rabolni, kivéve, ha valamelyik város kikötőjében van. Ha valaki jogtalanul rabol, négy drachma a büntetése; de ha tíz napnál tovább tartja magánál a zsákmányt, a másfélszeresét fizesse annak, amit elrabolt.
(Görög történelem. Szöveggyűjtemény, 110. szám, Sarkady János fordítása)*

A híres teószai „átoktörvény” is pusztulással fenyegeti a kalózokat és az őket befogadókat (ugyanott 104. szám). Ilyen tilalmat már az *Odüsszeia* is ismer. Pénelopé a következőkre emlékezteti a legelszántabb kérőt, Antinooszt, miután megtudta, hogy a kérők merényletet terveztek ki Télemakhosz ellen:

*Nem tudod-é, hogy apád menekülve futott ide hozzánk,
népe haragja elől, mivel az nagyon ellene gerjedt,
mert a Taphosz-beli tengeri rablók népe közé állt
theszprót nép ellen, mely nekünk régi barátunk?
Hát meg akarták ölni apád, kiszakítani szívét,
és föl akarták enni virágzó nagy vagyonát is:
ám Odüsszeusz féken tartotta a sok dühös embert.
(Odüsszeia XVI. 424–430.)*

Itt is ugyanaz a jelenség figyelhető meg, mint a lokriszi törvényben. Általában szabad rabolni és kalózkodni, de velünk szövetséges, baráti közösséggel szemben ez már súlyos bűnnek számít. A hajózás fejlődése és a kereskedelmi utazások számának intenzív növekedése nyilvánvalóan nagyban hozzájárult új „nemzetközi normák” kialakulásához, személyes politikai értékű barátságok, majd államok közötti szövetségek létrejöttéhez.

KERESKEDELEM ÉS ARISZTOKRÁCIA

Sokáig kézenfekvőnek látszott az az elképzelés, hogy a kereskedelem fejlődése egyértelműen egy nem arisztokrata réteg megerősödését és meggazdagodását vonta maga után, amely azután nagymértékben hozzájárult az arisztokratikus hatalom visszaszorításához.

Ez a képlet alapvetően emlékeztet az újkori európai polgárság létrejöttére és politikai megerősödésére vonatkozó elképzelésekre. Noha természetesen nem zárható ki, hogy bizonyos társadalmi szituációk megismétlődjenek a történelemben, ez a párhuzam mégsem nevezhető szerencsésnek. Annak ellenére, hogy az arisztokrácia eszmeiségével nem volt összeegyeztethető a haszonért folytatott kereskedelem, ma már kevesen vonják kétségbe, hogy éppen az előkelő vezető pozícióban lévő emberek kapcsolatrendszere alkotta néhány generáción keresztül azt a hálózatot, amely lehetővé tette a kölcsönös bizalmat feltételező tengeri utazásokon alapuló árucserre kiteljesedését a görögök lakta világban és az új, távoli telepeken. A görög arisztokratikus eszmények valószínűleg felmérhetetlen szerepet játszottak az itáliai népek – így az etruszkok – kulturális fejlődésében is, és ez aligha következett volna be, ha az előkelők annyira idegenkedtek volna a tengeri vállalkozásoktól. Mint láttuk, Taphosz uralkodójának sem kellett szégyenkeznie azért, mert vasat akart rézre cserélni. Nyilvánvaló, hogy a politikai életben vezető szerepet játszó arisztokraták hozzájárultak a szükséges árucikkek kereskedelmi beszerzéséhez, s ehhez egy ideig csak ők biztosíthatták a hajókat és a legénységet.

Egy hajó kiállítása és legénységgel való ellátása komoly feladat volt, és csak az lehetett rá képes, aki nagy vagyonnal vagy a homéroszi időkben komoly társadalmi



A Kürénéi II. Archeszilaosz szilfionszállítás ellenőrzése közben, Lakóniai feketealakos külix, Kr. e. 560 körül (Louvre, Párizs)

elismeréssel rendelkezett. Amikor az *Odüsszeiá*ban Télemakhosznak, Odüsszeusz fiának sikerül a kérők tudta nélkül egy hajót kapnia és hozzá legénységet, a kérők elhátározák, hogy megölik, annyira veszélyessé válik a szemükben.

Azon nem kell meglepődnünk, hogy az arisztokrata ideológia – vagyis a haszonszerzés megvetése – egy idő után nem esett egybe e réteg tényleges tevékenységével. Kétség sem férhet hozzá, hogy éppen az előkelők voltak azok, akik a sötét évszázadok után a görög világban újra megjelenő „luxuscikkek” fogyasztói lettek, s nem túl valószínű, hogy az ebből származó haszonról lemondtak volna. A homéroszi eposzok viszonylag zárt, többé-kevésbé önálló közösségeket ábrázolnak. Az ilyen közösségekben éppen a vezetők hozzáállása határozza meg, hogy milyen mértékben hajlandók elfogadni az új, és viszonylag drága luxuscikkeket, és nekik van lehetőségük arra is, hogy felhalmozódó vagyonuk egy részét a kereskedelemben tegyék kockára. Az archaikus korra kétségtelenül jellemző az, hogy a kereskedelem összefonódik az újabb – sokszor távoli – települések létrehozásának igényével, és egy sajátos nemzetközi kapcsolatrendszer létrehozásával, amely alapvetően egyes személyek kölcsönös kötelékein nyugszik. Valószínű, hogy ez a kapcsolat a fejlődés egy szakaszában a viszonylag biztonságos kereskedelmi léptékű cserére is kiterjedt. Ilyen kapcsolatok nélkül egyszerűen lehetetlen lett volna a biztonságos kereskedelem kialakulása és lenyűgöző mértékű bővülése az archaikus korban. (Kikötő megtalálása, kapcsolat felvétele az ott lakókkal, az áru bemutatása, megállapodás az ellenértékben.)

Érdemes rámutatni arra, hogy az irodalmi források egyáltalán nem sugallnak olyan képet, ami a görögök „világkereskedelmi” kapcsolatainak robbanásszerű fejlődésére utalna a Kr. e. 8–6. században. A régészeti feltárások tették világossá, hogy az árucserre ilyen hatalmas területekre terjed ki – Szíriától Ibériáig és a Fekete-tengerig. Forrásaink tehát bizonyos értelemben szemérmesebbek a valóságnál. Különösen izgalmas ebből a szempontból Euboiá szigetének esete: a leírások szerint két legjelentősebb központja, Khalkisz és Eretria, a korai időkben fejlett vidéknek számított és erős, harcias arisztokráciával rendelkezett. A régészeti kutatások eredményei világossá tették a kutatók számára, hogy ez a terület egyértelműen kimagasló, sőt úttörő szerepet játszott a kereskedelmi útvonalak feltárásában, és ezzel párhuzamosan a gyarmatosításban.

A huszadik század legjelentősebb archeológiai eredményei közé tartozik egy még azonosíthatatlan ókori nevű település, Lefkandi feltárása. Itt a Kr. e. 10. századra datálható viszonylag terjedelmes épületet (tudományos becenevén Héróont) találtak, amelyben Patroklosz *Iliasz*-beli temetését idéző két sír feküdt. Az egy férfi illetve nő kimondottan előkelő temetésben részesült. Ugyanakkor éppen Lefkandiban találtak egyértelmű bizonyítékokat arra, hogy a sziget kapcsolatai a fejlettebb keleti területekkel nem szakadtak meg teljesen a 10–9. században sem. Mind a

már fentebb említett Al-Minában keleten, mind a már szintén említett Pithékusszaiban jellegzetes euboiai kerámiát találtak. Mindez megalapozza azt a gyanúkat, hogy az archaikus görög irodalom által sugallt kép az előkelőség és a kereskedelem összeegyeztethetlenségéről megtévesztő.

Érdemes ehhez még hozzáfűzni, hogy Arisztotelész számára a Kr. e. 4. században még természetes az, hogy tisztességes az a kereskedelem, amely a pénzt csak közvetítőként használja, azért, hogy valaki áru fejében a megfelelő másik áruhoz jusson. Ha azonban csupán a pénz növelése a cél, s erre az áruk cseréje csupán eszközként szolgál, az már tisztességtelen. Természetesen ez az ideológia, amely egyáltalán nem áll messze a Homérosz sugallta képtől, nem más, mint etikai célú idealizálás.

AZ ARISZTOKRÁCIA HÁTTÉRBE SZORULÁSA

Egy idő után az arisztokrácia valóban ezen a téren is elveszíti vezető szerepét. Ennek egyik fő okozója természetesen a hajózás és a kereskedelmi tevékenység professzionizálódása. Megjelennek a tőkeerős vállalkozók, a képzett tengerészek, a fizetőképes hivatásos eladók-megrendelők, a tengeri útvonalakat jól ismerő hajóskapitányok. Ugyanakkora jelentőségű az állam szerepének növekedése. A közösségek határain átnyúló személyi kapcsolatok átadják helyüket az államközi szerződéseknek, kiépülnek a nagy beruházást igénylő kikötők, és létrejönnek a hadiflották, amelyek kellő biztonságot garantálnak a kereskedelmi hajózásnak. Ebben a közegben a vagyon és a szakismeret számít, és már nincs jelentősége annak, hogy ki mennyire előkelő családból származik. (Ennek ellenére a földtulajdonon alapuló vagyon az egész ókor folyamán tiszteletreméltóbbnak számított, mint a kereskedelem révén gyarapított – bár az utóbbit sem vetették meg.) Nyilvánvalóan nem véletlen, hogy nagyon sok helyen a törvénytelen egyeduralom, a *türannisz* megjelenése elősegítette a kereskedelem fejlődését. Egy *türannosz* gátlástalanabban tudta előteremteni a flotta- és kikötőépítés költségeit, vagy Korinthoszban a híres hajócsúszkáját (*diolkosz*; Sztrabón VII. 2. 1.). Egy híres kerámiatál szemléletesen ábrázolja a Küréné királyának felügyeletével zajló kereskedelmet (a tálon a király neve is szerepel). Az ilyen jellegű „államosítás” tehát szinte előfeltétele volt a nagyarányú beruházásoknak, és talán nagyobb mértékben járult hozzá az arisztokrata vállalkozások háttérbe szorulásához, mint a közemberek szerencsés meggazdagodása.

A görög világ professzionális kereskedői közül Kólaiosz, illetve Szósztratosz a leghíresebb:

Ekkor azonban Plateához vetődött egy Egyiptom felé tartó szamoszi hajó, amelynek Kólaiosz volt a kapitánya... A szigetről elindulva Egyiptomba akartak ugyan hajózni, de a keleti szél elragadta őket, s a nem csillapuló viharban keresztülszáguldottak Héraklész oszlopain, majd az istenek akarataiból eljutottak Tartésszoszba. Ez a kikötő akkoriban

még kis forgalmú kereskedőhely volt, ők azonban úgy indultak haza innen – legalábbis amennyire tudom –, hogy jobban adták el árujukat az összes hellénnél, kivéve persze az aiginai Szósztratoszt, Laodamasz fiát, akivel senki sem vetekedhet. (Hérodotosz, *A görög-perzsa háború* IV. 152., Muraközy Gyula fordítása) – Külön öröm a kutatók számára, hogy Szósztratosz Apollónnak ajánlott horgonya is napvilágra került Graviscában.

A KIKÖTŐK ÉPÍTÉSE

A görög államok archaikus kori fejlődését nagy mértékben befolyásolta, hogy milyen távolságra feküdtek a tengerpartról, illetve az, hogy a csak kisebb távolságra fekvő központok – ilyen volt például Athén is – mikor szánták rá magukat, hogy épített kikötőt és összekötő utat hozzanak létre. Élénjáró szerepet játszott a megélnékülő kereskedelmi tevékenységben az euboiai Khalkisz és Eretria után Korinthosz, míg Athén csupán néhány generációval később követte őket. Nem véletlen, hogy a Kr. e. 7. század kereskedelmében és politikai életében Athén viszonylag szerényebb szerepet játszik, mint akár a megelőző, akár a következő évszázadokban.

Hosszabb távon csak azon görög államok számíthattak arra, hogy komoly szerepet játszhatnak a kereskedelemben, amelyek jól kiépített kikötővel (szükség esetén többel is, mint például helyzeténél fogva Megara) rendelkeztek. Ehhez nem csupán védett öblöt kellett találni, hanem mólókkal biztosítani azt az időjárás viszontagságai ellen, illetve el kellett érni, hogy ellenséges támadás esetén a kikötőt kevés számú hajóval is le lehessen zárni a betolakodók elől. Ezen kívül szükség volt megfelelő épületekre – raktárrakra, hajóépítő és javító dokkokra, majd vámépületekre, pénzváltóhelyekre, őrszemélyzetre. Mindez jelentős állami kiadásokat feltételezett.

Valószínűleg csak a Kr. e. 6. század folyamán alakultak ki az igazi hadihajók, amelyeket már eleve tengeri ütközetekre képeztek ki. A „csatahajók” legfőbb tényleges fegy-



Artemisz templom a szicíliai Szegesztában, Kr. e. 425
(Szépművészeti Múzeum, Fotóarchívum)

vere a fémborítással megerősített hajóorr volt, amely alkalmas az ellenséges hajók meglékelésére, vagy evezőik összetörésére, ha azokat nem vonták be időben. A nagyszabású tengeri ütközetek természetesen nem voltak gyakoriak, hiszen óriási anyagi és emberi veszteséget kockáztattak a résztvevők. Ha egy nagyobb létszámú és elismerten jól képzett flotta megjelent valahol, csak ritkán kellett arra számítani, hogy ütközetbe kell bonyolódnia. Az evezősök számát azért kellett nagy mértékben növelni, hogy kellő

sebességre gyorsulva ronthassanak neki az ellenséges hajóknak.

Természetesen a számottevő hadiflottával rendelkező államok egyúttal a kereskedelemben is kimagasló szerepet játszottak. Másrészt, ha a jelentős kereskedőállamok nem tudták gazdasági fejlettségüket katonai erővel párosítani, előbb-utóbb elveszítették pozícióikat. Márpedig a görög világban a kereskedelmi hatékonyság szinte előfeltétele volt egy-egy polisz fejlődésének és jólétének.

IRODALOM

Az ókori görögök és rómaiak története, Budapest, 1996, főként: G. Forrest, „Görögország: az archaikus korszak története”, 29–61.
 Johnston, A., *Az archaikus Görögország*, Budapest, 1984.
 A téma immár klasszikussá vált műve: Boardman, J., *The Greeks Overseas. Their Early Colonies and Trade*, London, 1999. Az utóbbi évtizedben Ian Morris munkássága keltette talán a legnagyobb feltűnést a korszakkal kapcsolatban, például: Morris, I., „Archaeology and Archaic Greek History”: N. Fisher–Hans van Wees (szerk.), *Archaic Greece: New Approaches and New Evidence*, Swansea, 1998, 1–92., valamint *Burial and Ancient Society: The Rise of the Greek City-State*, Cambridge, 1987. Korábban Anthony Snodgrass játszott hasonló szerepet, például: Snodgrass, A., *The Dark Age of Greece*, Edinburgh, 1971.
 Lyons, C. L.–Papadopoulos, J. K. (szerk.), *The Archaeology of Colonialism*, Los Angeles, 2002. F. Krinzing (szerk.), *Die Ägäis und das westliche Mittelmeer. Beziehungen und Wechselwirkungen 8. bis 5. Jh. v. Chr.*, Bécs, 2000.
 Al-Mina: Boardman, J., „Al Mina and History”: *OxfJA* 9/2 (1990) 169–190.
 Lefkandi: Popham, M. R.–Sackett, L. H., *Excavations at Lefkandi, Euboea 1964–66*, London, 1968. Popham, M. R.–Calligas, P. G.–Sackett, L. H., *Lefkandi II The Protogeometric building at Toumba, Part I: The pottery*, Oxford, 1990. Popham, M. R.–Calligas, P. G.–Sackett, L. H., *Lefkandi II The Protogeometric building at Toumba, Part II: The excavation, architecture and finds*, Oxford, 1993. és még: http://www.uni-frankfurt.de/~gejic/tod_jenseits/lefkandi.html

Pithékusszai: Ridgway, D., „Phoenicians and Greeks in the West: a view from Pithekoussai”: G. R. Tsetschladze–Fr. De Angelis (szerk.), *The Archaeology of Greek Colonisation*, Oxford, 1994, 35–46. Ugyanebben a kötetben: N. Coldstream, „Prospectors and Pioneers: Pithekoussai, Kyme and Central Italy”, 47–60. Boardman, J., „Orientalia and Orientals on Ischia”: *APOIKIA. Scritti in onore di Giorgio Buchner*, Nápoly, 1994, 95–100.

A közel-keleti hatásokhoz: Burkert, W., *The Orientalizing Revolution: Near Eastern Influence on Greek Culture in the Early Archaic Age*, Cambridge, 1992. Hoffman, G., *Imports and Immigrants: Near Eastern Contacts with Iron Age Crete*, Ann Arbor, 1997. Carter, J. B., „Egyptian Bronze Jugs from Crete and Lefkandi”: *JHS* 118 (1998) 172–177. Dunbabin, T. J., *The Greeks and Their Eastern Neighbors. Studies in the Relations between Greece and the Countries of the Near East in the 8th and 7th Centuries B.C.*, JHS Supplementary Papers 8., London, Society for the Promotion of Hellenic Studies, 1957. A föniciaiak kérdéséhez: Negbi, O., „Early Phoenician Presence in the Mediterranean Islands: A Reappraisal”: *AJA* 96 (1992) 599–615. Negbi, O., „Levantine Elements in the Sacred Architecture of the Aegean”: *The Annual of the British School at Athens* 83 (1988) 339–57. Coldstream, J., „Greeks and Phoenicians in the Aegean”: H. G. Niemeyer (szerk.), *Phönizier im Westen*, Mainz, 1982, 261–75. Aubet, M. E., *The Phoenicians and the West*, Cambridge University Press, Cambridge, 1993.

A korszakot érintően több izgalmas és jelentős tanulmányt tartalmaz a következő kötet: Hägg, R (szerk.) *The Greek Renaissance of the Eighth Century B.C.: Tradition and Innovation*, Stockholm, 1983.