

Székely Melinda ókortörténész, az SZTE BTK Ókortörténeti Tanszékének docense. Kutatási területe a Római Birodalom keleti kereskedelme, valamint Róma és a germán népek viszonya.

Legutóbbi írása az *Ókorban*:
Az igazgyöngy Rómában (2006/2).

„Sziklákon, tűzön-vízen át” Kereskedelmi út Rómából Indiába – Egyiptomon át

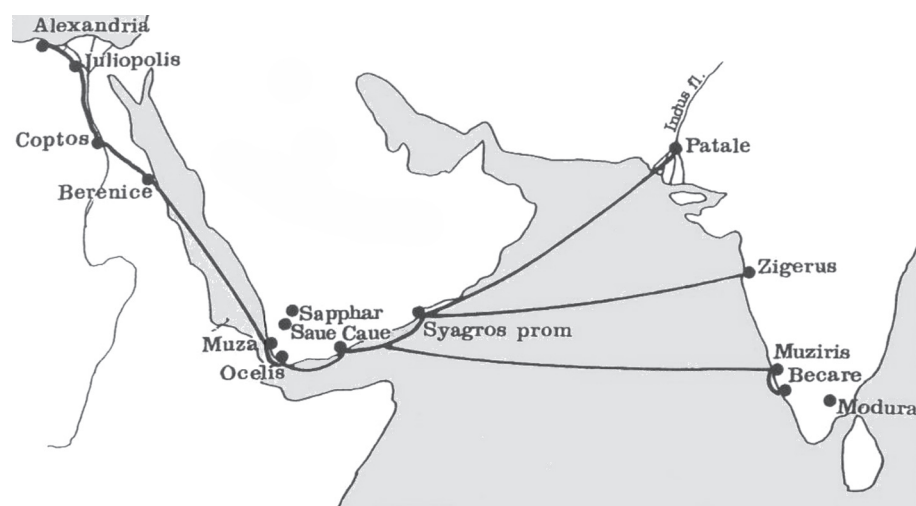
Székely Melinda

AKr. e. 1. században Horatius több versében említi az elszánt kereskedőket, akik tengeren, sziklákon, tűzön-vízen átkelnek (*per mare, per saxa, per ignis*), és minden veszélyt vállalnak, hogy eljussanak a mesés kincsekkel csábító Indiába (Hor. *Epist.* 1, 45–46). A Kr. u. 1. század derekán Plinius *Természetrájs* (*Naturalis Historia*) című művében már pontosabb információkat ad az útvonalról: „Most, amikor első ízben áll rendelkezésünkre megbízható ismeretanyag, örömmre szolgál, hogy előadhatom az egész utat Egyiptomból kiindulva” (VI. 26. 101). A tanulmányban elsősorban Plinius leírása alapján vizsgálom a Római Birodalom és India közötti kereskedelem útvonalát. A régészeti feltárások eredményei és az újonnan előkerülő feliratos források hozzájárulnak az útvonal pontosabb megrajzolásához, valamint Plinius vitatott kifejezéseinek értelmezéséhez.

Az útvonal

A római császárkor első századaiban Rómából Indiába az út Egyiptomon és a Vörös-tengeren át vezetett. A kereskedelmi hajók Puteoliból vagy Ostiából indultak. A Puteoli és Alexandria közötti távolság 1000 tengeri mérföld (1852 kilométer). A széljárás, az évszak és az áru mennyisége nagymértékben befolyásolta az utazás időtartamát és biztonságát, így a szállított termékek árát is.¹ A széljárás nagyon meghatározó volt: a hajók Rómából körülbelül 20–25 nap alatt érték el Alexandriát, a visszaút azonban a széllel szemben jóval tovább, akár 53–73 napig is tarthatott.² Alexandriában a Rómából érkezett árut kisebb folyami hajókra rakták át, a vízi szállítás a Níluson ugyanis olcsóbb volt a szárazföldinél. Alexandria tengeri kikötőjét csatorna

kötötte össze belső kikötőjével. A hajók a folyami rendőrség által felügyelt Níluson ideális körülmények között érkeztek meg Koptosba – Plinius szerint 12 nap alatt tették meg ezt az utat (*Természetrájs* VI. 26. 102).³ Itt szállítóvállalatok vették át az árut, és gyalogosan, tevéen vagy száron vitték tovább a Keleti-sivatagon át az egyik Vörös-tengeri kikötővárosba: Myos Hormos és Leukos Limen 5-6 napi járóföldre helyezkednek el, 160, illetve 172 kilométerre Koptostól.⁴ A legdélebbi kikötő Bereniké, kb. 365 kilométerre található Koptostól.⁵ Plinius szerint a Koptos és Bereniké közötti távolságot 12 nap alatt tették meg a karavánok, mert a hőség miatt csak éjszaka lehetett haladni (*Ter-*

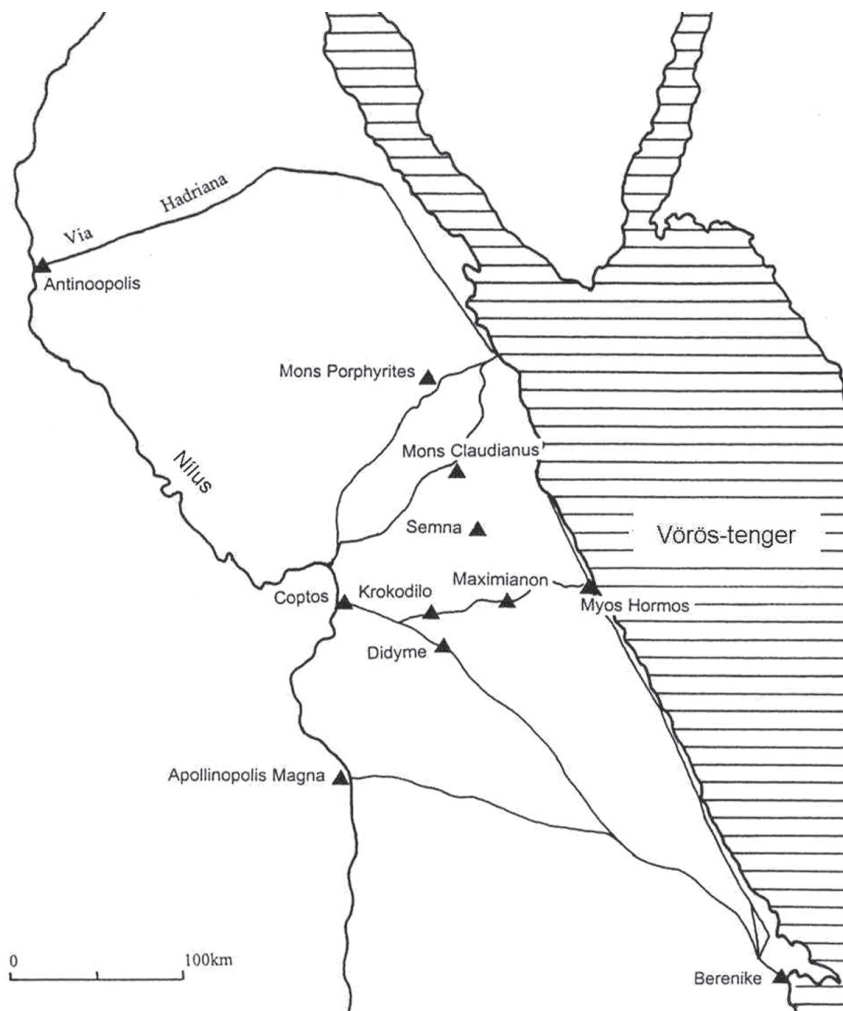


1. kép. A Rómától Indiáig vezető kereskedelmi útvonal Alexandriától Plinius leírása alapján

mészetrájk VI. 26. 103). Útközben a vízellátást *hydremata*, a szállást *mansiones* biztosították (*Természetrájk* VI. 26. 102–103).⁶ A Vörös-tengeri kikötőkben, Myos Hormosban vagy Berenikében ismét tengeri hajókra rakodták az árut, és 30 nap alatt a Vörös-tenger déli részéhez jutottak. Onnan a délnyugati monszun segítségével 40 nap alatt Indiába lehetett jutni. Az egész út Rómából Indiába így 114 napig tarthatott, ha az átrakodás idejét nem számoljuk.

Út Egyiptomon át: sivatag, csatornák, kikötők

Az út egyik legnehezebb részét a Keleti-sivatagon való átkelés jelentette. A sivatagon át húzódó Vörös-tengeri-hegység, vízhiány, tűző napsütés és homokvihár akadályozta a karavánok útját. Gyakoriak voltak a rablótámadások is. A sok nehézség okán felmerül a kérdés, vajon nem próbálták-e kikerülni ezt a hegyes-sivatagos szárazföldi utat? Az ókorban a vízi szállítás kedveltebb és olcsóbb is volt, a csatornaépítésben jártasak voltak, így kézenfekvőnek tűnik egy Nílus-ág összekötése a Vörös-tenger Szezei-öblével. Plinius leírja, hogy már igen korán (a Középbírodalom megszilárdulása idején) Szeszósztrisz fáraó kigondolta a csatorna építésének tervét (*Természetrájk* VI. 33. 165).⁷ Strabón is megemlíti a fáraó nevét, „aki már a trójai háború előtt megkezdte a csatorna ásását” (XVII. 1. 25 C 804). Vannak olyan kutatók, akik szerint ez a csatorna egészen III. Ramszesz (Kr. e. 1187–1156) uralkodásáig működött, ezt az állítást azonban ma már kevesen fogadják el.⁸



2. kép. A Rómától Indiáig vezető kereskedelmi útvonal egyiptomi szakasza

Az Indiába vezető kereskedelmi útvonal
Plinius, *Természetrájk* VI. 26. 100–106

- 100 Ezután az Euphratés torkolata, az Eulaios¹ és Tigris által alkotott tó Charax közelében, majd a Tigris melletti Susa² következett. Itt találtak az ünnepnapokat tartó Nagy Sándorra,³ hét hónappal azután, hogy Patalánál elvált tőlük, hajóútjuk harmadik havában. Ezen az útvonalon haladt Nagy Sándor hajóhada. Ezután az túnt a legbiztosabbnak, hogy az arabiai Syagros⁴ hegyfokától a Favonius széllel,⁵ amelyet ott Hippalosnak⁶ neveznek, haladjanak Patala felé; a távolságot 1332 mérföldre⁷ becsülték.
- 101 A következő időszakban rövidebb és biztonságosabb útnak ítélték, hogy ugyanettől a hegyfoktól az indiai Sigerus⁸ kikötője felé induljanak. Hosszú ideig ezt az útvonalat követték, mígnem egy kereskedő rövidebb utat talált, s így a haszonszerzés vágya közelebb hozta Indiát; a hajóutat azonban a kalózok⁹ gyakori támadása miatt minden évben ijázcsoportok kíséretében tették meg.¹⁰ Most,

¹ Folyó Elamban.

² Elam fővárosa, a perzsa királyok fő székhelye; ma: Sus.

³ Susában Nagy Sándor közös nászünnepet tartott Kr. e. 324-ben, ő maga III. Dareios legidősebb lányát, Stateirát, és III. Artaxerxés legfiatalabb lányát, Parysatis-t vette feleségül, az előkelő makedónokhoz előkelő perzsa nőt adott feleségül. A lakomára állítólag kilenc-ezren voltak hivatalosak. Vö. Plut. *Alex.* 70.3; Diod. XVII. 107. 6.

⁴ Arabiai hegyfok Adentől 800 kilométerre; vö. PME 30; Ptol. VI. 7. 10; ma Ras Fartak.

⁵ Plinius leírása a széliránnyal kapcsolatban nem pontos. Az Arabiából Indiába tartó kereskedők a délnyugati monszunt használták ki, a visszaúton pedig az északkeletit.

⁶ Hippalos tengerész, hajókormányos lehetett, valószínűleg a Kr. e. 1. században élt. A görögök számára felfedezte a rendszeresen fújó monszunszeleket, melyek titkát addig az arab és indiai hajósok őrizték. Vö. PME 57.

⁷ 1971,25 kilométer.

⁸ Helység India nyugati partján (esetleg a nyugati part előtt található szigeten); vö. PME 53 (Melizeigara); Ptol. VII. 1. 95 (Milizigeris); nem azonosított.

⁹ A vörös-tengeri kalózokra panaszkodott Agatharchidész (Diod. III. 43. 5); Strab. XVI. 4. 18; PME 20. Vö. Plin. VI. 104.

¹⁰ A *sagittariorum cohortibus inpositis* (Plin. VI. 26. 101), az *aquationum ratione mansionibus dispositis* (Plin. VI. 26. 102) és a *praesidium excubat deverticulo duum milium* (Plin. VI. 26. 103) kifejezésekből következtethetünk a római hadsereg szerepére az egyiptomi Keleti-sivatagon átmenő kereskedelemben. A Római Birodalomnak jelentős bevételei származtak a vörös-tengeri kereskedeleméből, ezért a kereskedelem biztosítására katonaságot állomásoztatott a területen. A karavánutak men-

amikor első ízben áll rendelkezésünkre megbízható ismeretanyag, örömmre szolgál, hogy előadhatom az egész utat Egyiptomból kiindulva: ez igen fontos téma, mivel évente legalább 50 millió sestertius áramlik birodalmunkból Indiába, az onnan hozott áruk pedig százszoros áron kerülnek eladásra nálunk.¹¹

- 102 Alexandriától¹² két mérföldre¹³ található Iuliopolis¹⁴ városa. Innen a Níluson 309 mérföldet¹⁵ hajóznak Koptos¹⁶ városáig; ez az út 12 napig tart, ha a paszszátszelek¹⁷ fújnak. Koptostól tevékkel haladnak tovább,¹⁸ az állomáshelyeken vízvételezési lehetőség biztosított: az első ilyen helyet Hydreumának¹⁹ nevezik, 32 mérföldnyire²⁰ található; a második a hegyekben egy napi járásnyira, a harmadik egy másik Hydreumában Koptostól 85 mérföldnyire,²¹ a következő vízfelvevő hely pedig a hegyekben van. Ezt követően jutunk Apollinis Hydreumához,²² ami 184 mérföldre²³ található Koptostól; a következő állomás ismét a hegyekben van.
- 103 Ezután jutunk Novum Hydreumába Koptostól 236 mérföldre.²⁴ Ezen kívül van még egy Vetus Hydreuma is, amely Trogoditicum²⁵ néven ismert, ahol erőd vigyáz egy 2000 fő befogadására alkalmas szállásra;²⁶ Novum Hydreumától 7 mér-

tén biztonsági pontokat építettek ki, ezek neve hydreuma volt, amelyek mindig közvetlenül az út mellett, a völgyek közepén feküdtek.

- ¹¹ Ezután kezdődik az Indiába vezető kereskedelmi út leírása, amely VI. 26. 106-ig tart.
- ¹² Nagy Sándor (Alexandros) alapításai közül a legismertebb város Egyiptomban, fontos kikötő, kereskedelmi és kulturális központ.
- ¹³ 3 kilométer.
- ¹⁴ Csak itt megnevezett helység Egyiptomban. Mint behajózó helyet (berakodó helyet) nevezi meg Josephus *Bell. Iud.* IV. 659 a Strabón által megemlített, Augustus győzelme után elnevezett várost, Nikopolist (XVII. 1. 10).
- ¹⁵ 457,25 kilométer.
- ¹⁶ A Nílus-völgy legkeletibb partjának városa. Az Indiából és Arabiából származó áruk raktárhelye (raktára), ma Qift/Kuft.
- ¹⁷ Lat. *etesiae*. Egyiptomban július 20-tól fújnak.
- ¹⁸ Az egyiptomi karavánutak kereskedői tevéken és szamarakon szállították az árut. Az év megfelelő időszakában a Rómából jövő kereskedőket szolgálták, akik a periodikus monszonzsélhez voltak kötve.
- ¹⁹ Gör. vízfelvevő hely; nem azonosítható.
- ²⁰ 47,25 kilométer.
- ²¹ 125,75 kilométer.
- ²² Egy Ap(p)ollonos nevű állomást megemlíti a Tabula Peutingeriana.
- ²³ 272,25 kilométer.
- ²⁴ 349,25 kilométer.
- ²⁵ Vö. Plin. VI. 154; Strab. XVII. 1. 13 (Trógodytiké).
- ²⁶ Az *ubi praesidium excubat deverticulo duum milium* kifejezés vitatott értelmezésű. A *deverticulum* ugyanis „mellékút” és „szállás” je-

Biztosabbnak tűnik Hérodotos információja, aki leírja, hogy II. Nekó (Kr. e. 610–595) építeni kezdett egy csatornát, de egy jövendőmondó figyelmeztetése miatt abbahagyta (2, 158-159; 4, 39; 4, 42).⁹ Hérodotos megadja az elkészült csatorna hosszát és szélességét is: négy napig tartott végighajózni rajta, szélétében pedig két *triremis* (háromevezősoros hajó) is elfért egymás mellett (II. 158). 100 évvel később, miután Egyiptom perzsa uralom alá került, I. Dareios (Kr. e. 521–486) fejezte be a csatorna építését, amit kőbe vésett feliraton is megörökített: „Én perzsa vagyok. Perzsiából elfoglaltam Egyiptomot. Én rendeltem el ennek {a csatornának} a kiásását a Nílus nevű folyótól, amely Egyiptomban folyik a{ma} tenger felé, amelyik Perzsiából indul ki.”¹⁰ Diodóros szerint azonban Dareios sem fejezte be a csatorna építését (I. 33. 9).

A Ptolemaios-korból fennmaradt Pithom-sztélé azt bizonyítja, hogy II. Ptolemaios Kr. e. 269-ben ásott csatornája már valóban elérte a Vörös-tengert.¹¹ Ezt a görög-római szerzők is megerősítik (Diodóros I. 33. 11; Plinius, *Természetrzjz* VI. 33. 165). Plinius megadja a csatorna méreteit is: hossza 65,5 mérföld, szélessége 100 láb, mélysége 30 láb.¹² A Pithom-sztélé azt is megemlíti, hogy II. Ptolemaios kiépíttette Arsinoé (ma Suez) kikötőjét is, amelyet nővéréről (egyben feleségéről) nevezett el (vö. Plinius, *Természetrzjz* VI. 33. 167).

A csatorna a következő századokban elhomokosodott. Egyiptom római uralom alá kerülése után Augustus gondoskodott a megtisztításáról. A 2. század elején Traianus alatt ismét átépítették a csatornát.¹³ Az építésről és a tisztítási munkálatokról megemlékeznek a források, de arra, hogy tartósan használni tudták volna, nincs adatunk. A csatorna – vagy csatornák – használatával kapcsolatban több probléma is felmerült. A gyors homokosodás mellett tudjuk azt is, hogy a Vörös-tenger északi részénél és a Szezi-öbölnél nem megfelelő a széljárás, az ókorban használt vitorlás hajóknál ez döntő akadály volt.¹⁴ Rendkívül zátonyos is a terület, helyenként pedig sekély a víz, így a tengerjáró hajók számára nem volt biztonságos a hajózás. Az Indiával folytatott kereskedelem fellendülésével egyre nőtt a hajók mérete is, ezért egyszerűbb volt egy délebbi kikötőben kirakodni. Bereniké különösen alkalmas volt a nagy tengerjáró hajók fogadására. A kereskedők inkább vállalták a fáradságos sivatagi utat, próbálták megszervezni a vízellátást és a karavánok védelmét. A római államnak érdeke volt a kereskedelem biztosítása a magas adók és vámok miatt, ezért erődöket építtetett, és katonákat állomásoztatott a kereskedelmi út mentén.

Plinius a Vörös-tengeri kikötők közül Myos Hormost és Berenikét említi meg az útvonal leírása során.¹⁵ Myos Hormos azonosítása évszázados problémát jelentett a kutatók számára. A 19. század óta számos tudós Abu Sha'arral azonosította, annak ellenére, hogy a területen végzett ásások során nem találták a városhoz tartozó kikötői részt.¹⁶ Az utóbbi évtizedekben nemzetközi kutatócsoportok rendszeres és nagyarányú régészeti feltárásokat folytatnak a Keleti-sivatagban és a Vörös-tengeri kikötőknél.¹⁷ 1993-ban David Peacock a feltárások eredményei és az irodalmi források vizsgálata alapján arra a következtetésre jutott, hogy Myos Hormos a mai Quseir közelében található Quseir al-Qadim kikötővel azonos.¹⁸ 1994-ben újabb ostrakonok és papiruszok kerültek elő, amelyek megerősítették Peacock feltételezését.¹⁹

A Keleti-sivatag útvonalai és állomásai²⁰

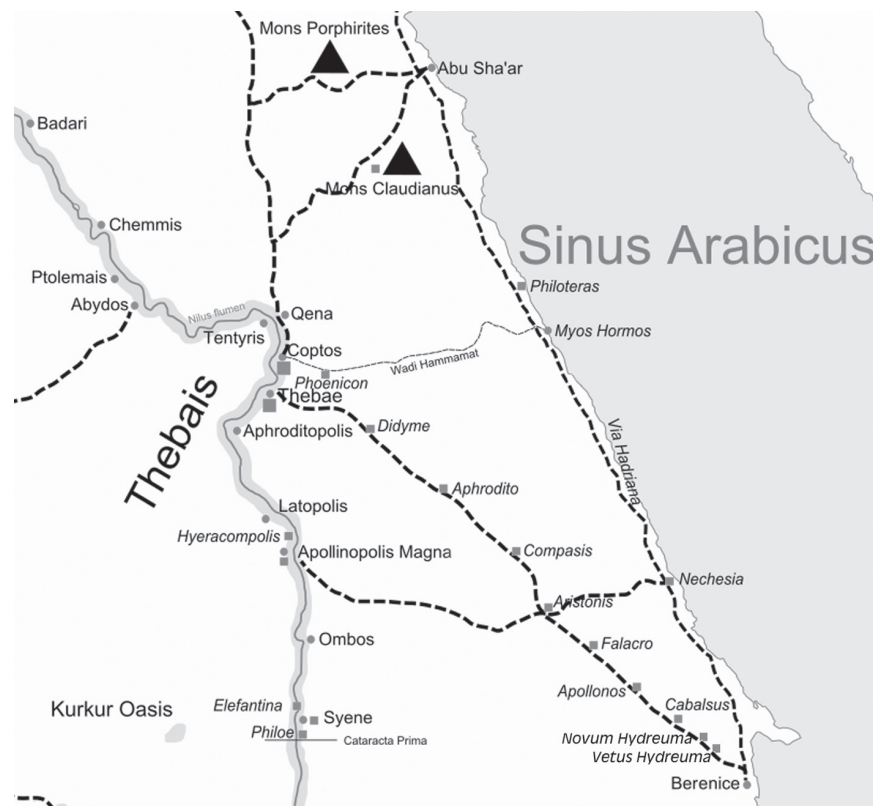
A Ptolemaios-korban a Keleti-sivatagon átvezető legfontosabb útvonal az Apollinopolis Magna (ma Edfu) – Bereniké útvonal volt. Berenikét Kr. e. 275 körül II. Ptolemaios alapította, anyjáról nevezte el. Ebben az időben elsősorban elefántokat és aranyat importáltak, a római időkben nagyobb hangsúly volt a civil kereskedelemre.²¹ Már a Ptolemaios-korban létezett a Koptos–Myos Hormos útvonal is a Wadi Hammamaton át. Az útvonalak segítették az arany- és smaragdszállítást a bányáktól a Nílusig, ahonnan hajóval vihették tovább a szállítmányt északabbra. A római kor első két évtizedében is elsősorban ezt az útvonalat használták a Vörös-tengerhez. A Kr. e. 1. század legutolsó éveitől Apollinopolis szerepét Koptos vette át, ettől kezdve jelentősebb forgalom alakult ki a Koptos–Bereniké útvonalon. Koptos lett a vámközpont is.

Plinius az Indiába vezető kereskedelmi útvonal leírásánál megadja a Keleti-sivatag Koptos és Bereniké közötti állomásait, lejegyzí a Koptostól mért távolságokat is. Két helyen névmegjelölés nélkül egyszerűen *hydreumát* említ, három helyen csak az *in monte* megjelöléssel lokalizálja az állomáshelyet. Név szerint említi Hydreuma Apollinist (ma Wadi Gamal), Novum Hydreumát (ma Wadi Khashir), Vetus Hydreumát (ma Wadi Abu Greiya) és Berenikét. Adatait kiegészíti az *Itinerarium Antonini*²² listája. Plinius még nem ismerte Phoínikon (Poenicon) és Compasi neveit, azokat csak *hydreumaként* említi, az *Itinerarium* távolságadatait figyelembe véve azonban azonosíthatjuk ezeket (az első és a negyedik állomás Koptostól).

A berenikéi úthálózat közelében 28 állomás nyomát találták meg, átlagosan 19 km-re egymástól.²³ Ezeket azonban nem ugyanabban az időben használták, néhányat csak később építettek, mások időközben elavultak. Az *Itinerarium Antonini* listája Koptos és Bereniké között 10 állomást tüntet fel. Mivel az út össztávolsága kb. 365 km, így két *hydreuma* között átlagosan 36,5 km volt a távolság.²⁴ Legtöbbször gyalog közlekedtek, egy átlagos utazó 5 km/órás sebességgel kb. 35 km-t tudott megtenni egy nap, ami azt jelenti, hogy két biztonsági pont egynapi járóföldre volt egymástól. Rövidebb távolságot találunk azonban a végállomás, Bereniké közelében: Novum Hydreuma csak 26 km-re volt Berenikétől. Plinius leírása szerint ráadásul a két állomás között még egy pihenőhelyet létesítettek Vetus Hydreumánál, amely mindössze 7 mérföldre²⁵ (kb. 10 km-re) található Novum Hydreumától (Plinius, *Természetrész* VI. 26. 103).

Praesidium Vetus Hydreumánál

Plinius nagyon gyakran említi a *hydreuma* szót a berenikéi út leírásánál, míg a *praesidiumot* csak egyszer használja – Vetus Hydreumánál. A Traianus-korabeli ostrakonokon viszont az állomásokat sohasem nevezik *hydreumának*, hanem *praesidiumnak*.²⁶



3. kép. A kereskedelmi útvonal keleti-sivatagi állomásai

*földnyire*²⁷ van. Azután következnek Bereniké városa,²⁸ ahol Vörös-tengeri kikötő található, Koptostól 257 mérföldnyire.²⁹ Mivel azonban az út nagyobb részét éjjel teszik meg a hőség miatt, és a nappalokat állomásokon töltik, a Koptostól Berenikéig terjedő teljes utat a tizenkettedik napon fejezik be.

104 Hajózni nyár közepén kezdenek, a Kutya csillagkép feljövetele előtt, vagy közvetlenül utána,³⁰ és körülbelül a harmincadik napon érkeznek az arabiai Ocelis,³¹ vagy a tömjéntermő vidék Kané kikötőjéhez.³² Van egy harmadik kikötő is, Muzának nevezik;³³ ezt a várost azonban az Indiába hajózók nem keresik fel, csak a tömjén- és arab illatszer-kereskedők. Beljebb is található egy város, a királyi székhely, Saphar;³⁴ és egy másik város is, amelynek a neve Saué.³⁵ Az Indiába hajózóknak azonban az a legelőnyösebb, ha Ocelisből indulnak; ebből a kikötőből 40 napig tart az út India első vásárhelyéig, Muzirisig;³⁶ ha a Hippalos szél fúj.³⁷ Ezt a várost azonban nem érdemes érinteni a szomszédos kalózok miatt, akik egy Nit-

lentésben egyaránt előfordul, ezért különböző fordításokkal találkozunk.

²⁷ 10,25 kilométer.

²⁸ Jelentős kikötőváros, kereskedőtelep a Vörös-tengeren, az Arab-öböl kijáratánál. II. Ptolemaios Philadelphos (Kr. e. 283–246, vö. Plin. VI. 84; VI. 186) alapította, anyja tiszteletére nevezte el. Fontos szerepet játszott az Indiával, Arabiával és Aithiópiával folytatott kereskedelemben, jelentőségét a késő antik korig megőrizte. Ma romok Bender-el-Kebirnél.

²⁹ 380,25 kilométer.

³⁰ A Kutya csillagkép (Sirius) feljövetele (július 18.) előtt vagy közvetlenül azután, tehát körülbelül a passzátszelek fújásának kezdetén.

³¹ Kikötő a Bab el-Mandeb arabiai partján. Régebbi névformája Acila; vö. Plin. VI. 151; Strab. XVI. 4. 5. Ocilia névváltozata is előfordul; Plin. XII. 88; vö. PME 25–26; Ptol. VI. 7. 7; VIII. 22. 7. Ma Shykh Sa'íd lagúnája / Khawr Ghurayrah.

³² Kikötőváros Arabia déli partján; vö. Ptol. VI. 7. 10; PME 27.

³³ Jelentős kikötőváros a Vörös-tenger arabiai partján; Ma Mauza.

³⁴ A homéríták fővárosa (Plin. VI. 158), akiknek a királya a Kr. e. 1. század közepe táján egyben a sabaiosok uralkodója is volt; vö. Plin. VI. 154; PME 23; Ptol. VI. 7. 41; Amm. Marc. XXIII. 6. 47. Ma Zufar.

³⁵ Város a Vörös-tenger partján; vö. PME 22; Ptol. VI. 7. 38 (Sabe). Ma Sawwa, délre Ta'izz-től.

³⁶ Jelentős kikötőváros India nyugati partján; vö. PME 53–54; Ptol. VII. 1. 8; VIII. 26. 4. Ma valószínűleg Cranganore/Cranganur.

³⁷ Az Indiába hajózóknak figyelembe kellett venni a szél erősségét is, hiszen a viharos délnyugati monszun a 100 km/órát is elérheti, így ide csak nagy, erős hajóval lehetett eljutni.

*riae*³⁸ nevű helyet tartanak birtokukban, másrészt mert áruban sem bővelkedik. Ezen kívül a szárazföldről csak messze horgonyozhatnak le a hajók, és így a rakományt csónakokon kell ki- és beszállítani. Amikor ezeket lejegyeztem, Muziris királya Caelobothras³⁹ volt.

105 A másik, alkalmasabb kikötő a neacyndus nép⁴⁰ területén található, *Becare*⁴¹ a neve. Itt Pandión⁴² uralkodott, egy *Modura*⁴³ nevű városban, messze a kereskedőteleptől a szárazföld belsejében. Azt a területet pedig, ahonnan Becaréba fekete borsor⁴⁴ szállítanak egyetlen fátörzsből készült csónakokon, *Cottonarának*⁴⁵ hívják. Mindezen nép-, kikötő- és városneveket egyetlen korábbi szerzőnél sem találjuk meg, amiből nyilvánvaló, hogy változik a helyük.

106 Indiából az egyiptomi Tybis hónap kezdetén⁴⁶ indulnak vissza a hajók, a mi decemberünkben, vagy legalábbis az egyiptomi Mechir hatodik napja előtt,⁴⁷ ez a mi januárunk *Idusa* (13.) előtti napoknak felel meg: így történhet, hogy még ugyanabban az évben visszatérnek. Indiából a *Volturnus szélle*⁴⁸ hajóznak el, és amikor a *Vörös-tengerhez* jutnak, az *Africus* vagy az *Auster széllel* folytatják útjukat.⁴⁹

Székely Melinda fordítása

³⁸ Kikötő India nyugati partján; vö. Ptol. VII. 1. 7 (Nitriai empórium), valószínűleg azonos a PME 53 alatt említett Naurával, ebben az esetben a mai Mangalore.

³⁹ Ebben a névformában csak itt megnevezett indiai király, korábban valószínűleg királytitulus. Bizonyára azonos a Ptolemaios által említett Kerobothrasszal (Ptol. VII. 1. 86), és a PME 54 alatt megnevezett Képrobotosszal.

⁴⁰ Csak itt megnevezett indiai törzs; vö. azonban PME 53–55 (Nelkynda); Ptol. VII. 1. 9 (Melkyda); Tab. Peut. XII (Nincildae).

⁴¹ A neacyndusok kikötője egy folyó torkolatánál, vö. PME 55; 58 (Bararé); Ptol. VII. 1. 8 (Bakaré); valószínűleg a mai Pirakkad.

⁴² A Pandja-királyságot megnevezi a PME 54 és Ptol. VII. 1. 89 mint Pandión királyságát; ez az antik világ számára Megasthenés jelentései óta ismert. Ennek a királyságnak egy megbízottja Kr. e. 20-ban Augustushoz érkezett; vö. Strab. XV. 1. 4; RGDA 31.

⁴³ Város India délkeleti részén; vö. Ptol. VII. 1. 89; VIII. 26. 17; ma Madura.

⁴⁴ Lat. *piper*; a fekete borsot hosszú idő óta Dél-India nyugati partjainál természetették, és az antik világ számára nemcsak fűszerként, hanem gyógyszeranyagként is szolgált.

⁴⁵ Város India délnyugati részén; vö. PME 56 (Kottanariké); Ptol. VII. 1. 9 (Kottiará); Tab. Peut. XII (Cotiará); ma Cochín.

⁴⁶ Az egyiptomi Tybis hónap kezdetén – december vége.

⁴⁷ Az egyiptomi Mechir hatodik napja előtt – január vége, február eleje.

⁴⁸ Keleti, délkeleti szél.

⁴⁹ Nyugati, délnyugati, illetve déli szél.

A *hydreuma* és *praesidium* szavak pontosabb értelmezéséhez a Keleti-sivatagban talált feliratok adnak segítséget. Az első felirat Koptosból került elő 1883-ban (ILS 2483).²⁷ A feliraton víztározók (*lacci*) és egy erődített tábor építéséről számolnak be Hydreuma Apollinis, Compasi, Myos Hormos és Bereniké területén. De Romanis ezt a feliratot a Koptos–Bereniké útvonal keletkezési okirataként értelmezi.²⁸

2000-ben Berenikétől 7 km-re egy erőd feltárásánál – Sidebotham és Wendrich vezetése alatt – jó állapotú feliratot találtak, amelyet 2001-ben publikáltak először.²⁹ A felirat azért is érdekes, mert egyszerre szerepel rajta a *hydreuma*, a *lacus* és a *praesidium* szó. A felirat fordítása:

Imperator Caesar Augustus Vespasianus uralkodásának 9. évében {Kr. u. 77}, L. Iulius Ursus, Egyiptom praefectusa, Berenikéből visszatérően utasítást adott, hogy egy kutat (hydreuma) keressenek ezen a helyen. Miután megtalálták, megparancsolta, hogy egy erődöt (praesidium) és víztározót (lacus) építsenek, M. Trebonius Valens praefectus montis Berenicidis (Bereniké sivatagi régiója praefectusának) irányítása alatt.

Hasonló szövegű feliratot találtak több erődnél is (például Aphroditésnél),³⁰ ami arra utal, hogy lehetett egy helytartói körlevél, amelyet a helyi kőfaragó lemásolt, majd továbbküldtek.³¹ A szervezett erődépítési munkálatok Vespasianus idejében indultak meg, a sivatagi rablók fokozódó támadásai miatt erre szükség.

A feliratok és az ásatások eredményei segítenek megfejteni Plinius vitatott értelmezésű mondatát: *Est et aliud Hydreuma Vetus – Trogodyticum nominatur –, ubi praesidium excubat deverticulo duum milium; distat a Novo Hydreumate VII. (Természetrész VI. 26. 103).*³² Problémás a mondatban a *deverticulum* szó fordítása, ugyanis többféle jelentéssel is találkozunk: ‘mellékút’; ‘egy olyan hely, ahová letér az utazó a főútról, ahol megpihen’; ‘szállás’; ‘kiterés’; illetve elvont értelemben ‘elkalandozás, kitérő’ jelentésben is előfordul. A korai császárkor különböző szerzőit (Livius, Valerius Maximus, Plinius, Iuvenalis, Tacitus, Suetonius, Fronto) vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a *deverticulum* szót mind a négyféle értelemben használják, és egy szerző a szó több jelentését is alkalmazza.

Az említett mondatnál a Plinius-fordítók is különböző megoldásokat kínálnak: a ‘mellékút’ jelentést használja a francia Budé-kiadásban André (1980), az olasz kiadásban Conti (1982), a ‘szállás’ jelentést használja az angol Loeb-kiadásban Rackham (1942), és a német Tusculum sorozatban Brodersen (1996).

Plinius munkáját vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a szerző a mérföldben kifejezett távolságot következetesen adja meg, például a 102. caputnál a 2 mérföld jelölése: „MM p”. Nem tűnik valószínűnek, hogy a következő caputnál *duum milium* kifejezéssel adná meg a távolságot. Ezenkívül a sivatagi körülmények sem erősítik meg, hogy egy 2 mérföld hosszú mellékúton örökne a helyőrség. Valószínűbb, hogy egy kétezres nagyságú szállásról lehet szó. A helyszínt ismerő, a feltárásokat vezető régész, Sidebotham 1986-os monográfiájában egyértelműen erődnek nevezi Vetus Hydreuma *praesidium*-át.³³ Ugyanezt erősíti meg Colin Adams 2007-ben Oxfordban kiadott monográfiájában.³⁴ Plinius mondatát ellenben mindkét szerző félrefordította: 2000 férőhelyű erődöt említenek. Ezek az erődök azonban kis úttálmások voltak. Cuvigny ostrakon-kutatásai alapján tudjuk, hogy a *praesidium*ok katonai helyőrsége 3-5 lovasból és 8-10 gyalogosból állt, tehát a kis erődök létszáma mindössze 15 fős lehetett.³⁵ Sidebotham személyesen is tapasztalta a helyszínen, hogy az erődök kisméretűek, ezért Plinius állítását tévesnek minősítette az erőd nagyságára vonatkozóan. Valójában nem pontosan fordított. Plinius ugyanis nem egy 2000 férőhelyű erődről írt Vetus Hydreumánál, hanem egy olyan erődről, amely egy 2000 fő befogadására alkalmas (ideiglenes) szállásra felügyel.

Az említett Plinius-mondat azért is fontos, mert a szállítás volumenére utalhat, amiről igen kevés információval rendelkezünk. A mondat értelmezése azért is problémás, mert a kb. 2000 fős szállás túlságosan nagyméretűnek tűnik a sivatagi szállítás és a távolsági kereskedelem vonatkozásában.

Figyelembe kell vennünk azonban, hogy a vitorlás hajók indulása a Níluson a passzátszelekhez, az Indiai-óceánon a monszonszelekhez volt kötve. Plinius azt

írja, hogy hajózni a nyár közepén, a Kutya csillagkép feljövetele előtt, vagy közvetlenül utána kezdenek (*Természetrájk* VI. 26. 104), vagyis kb. július 20. után. Ez azt jelenti, hogy viszonylag rövid idő alatt (néhány hét alatt), nagyjából egy időben kellett eljutni a kereskedőknek az áruikkal a hajókhoz. Időszakosan, de akkor igen sok embernek kellett szállást biztosítani a Vörös-tengeri kikötőknél. Strabón egyiptomi utazása idején (Kr. e. 26–24) azt írja, hogy 120 hajó indult Indiába. Ez a szám a Kr. u. I. század folyamán még jelentősen növekedett. Ezek a hajók hatalmasak voltak, mivel a 100 km/órás, viharos erejű délnyugati monszunszéllel kellett megküzdeniük. Plinius azt írja, hogy az Indiába tartó hajó úrtartalma 3000 amfora, azaz 75 tonna volt (*Természetrájk* VI. 24. 82).³⁶

A berenikéi kikötő a feltárások szerint azonban nem volt túl nagy, állandó épülete egy szentély és néhány raktárépület lehetett, vagyis – véleményem szerint – a kikötő körzetében kellett megoldani a sok ember és áru elhelyezését és védelmét. Vetus Hydreuma a Keleti-sivatagon átvezető útvonal utolsó állomása volt, kb. 15-20 km-es távolságban Berenikétől, így a megfelelő

időpontban 3-4 óra alatt elérhették a kikötőt. Ezen kívül több útvonal is vezetett Vetus Hydreumába, vagyis feltételezhetjük, hogy ez a hely gyűjtőállomásként működött. Vetus Hydreuma kiemelt szerepére utal, hogy a következő időszakban újabb kőből épített erődöket emeltek a területén, mára öt erőd maradványát találták meg.³⁷ Ezek alapján a Plinius által említett 2000-es férőhelyű ideiglenes karavánszeráj az 1. század derekán, a Római Birodalom és India közötti kereskedelem fénykorában nem tűnik túlzott méretűnek.

Összefoglalva tehát – az eddigi feltételezésekkel szemben – a fentiek alapján úgy tűnik, hogy a kis kapacitású berenikéi kikötő úgy tudta ellátni a mintegy 120 nagy hajó rövid idő alatti berakodását és indulását, hogy a közelében működött a kb. 2000 főt és karavánjaikat befogadó szálláshely (*deverticulum*) Vetus Hydreumánál, ahonnan szervezetten, egymást követve tudtak a kikötőbe vonulni és berakodni. A szállás védelmére épült meg a Koptos és Bereniké közötti útvonal első kis kőerődje (*praesidium*), amelyről – a ránk maradt források közül – elsőként Plinius tájékoztat.

Jegyzetek

- Hopkins 1982, 82.
- Casson 1989, 11–12.
- Székely 2008, 26–32.
- Harrauer 1985, 127.
- Sidebotham–Zitterkopf 1995, 42–43. Berenikéhez lásd PME 1, 2, 18, 19, 21. Magyarul: Salgó 2010.
- A *hydreuma* kövekkel körülfalazott vízelőhely, amit a rómaiak a karavánutak mentén, mindig közvetlenül az út mellett, a völgyek közepén létesítettek.
- Plinius e fejezeteknél Iuba művére támaszkodott.
- Sidebotham 2011, 179.
- Vö. Diod. Sic. I. 33. 9.
- Töttössy Csaba fordítása.
- Desanges 1978, 263–264.
- Kb. 96,8 km, 29,6 m, 8,88 m. Az ókori számadatokat kritikusan kell fogadnunk. Ennek egyik oka, hogy a szerzők különbözőképpen használták a mértékegységeket. A csatorna mérete minden egyes kortársnál változott.
- Az *Amnis Traianus*ról bővebben: Young 2001, 76–77.
- A Szuzei-csatorna átadásakor (1869) már gőzhajókat használtak.
- A 2. századi Ptolemaios hat egyiptomi kikötőről írt: Arsinoe-Clysmá, Myos-Hormos, Philoterás, Leukos Limen, Nechesia és Bereniké (IV. 5. 8). A Vörös-tengeri kikötőkről bővebben: Székely 2008, 34–37 (további bibliográfiával); Sidebotham 2011, 175–189.
- Lásd Sidebotham 1991, 19.
- Abu Sha’ar-nál a Delaware-i Egyetem végzett feltárást 1987 és 1993 között, Berenikénél a Delaware-i Egyetem és a Leideni Egyetem 1994 és 1995 között. Lásd www.archbase.com/berenike/, illetve Sidebotham 1986, Sidebotham 2005. A Bereniké-projekt 2009-ben folytatódott a legjelentősebb amerikai kutató, Steven Sidebotham vezetésével (lásd Sidebotham 2011). Quseir al Qadimnál a Chicagói Egyetem Keleti Intézete (1978, 1980, 1982), majd a kilencvenes években a Southamptoni Egyetem végzett feltáráásokat David Peacock vezetésével (lásd Zitterkopf–Sidebotham 1989, 155–189, illetve www.arch.soton.ac.uk/Research/Quseir/). 1994 óta a Koptos–Quseir közötti 180 km-es úton található kis római erődök hálózatának feltáráásával a francia Hélène Cuvigny papiroológust bízták meg (lásd Cuvigny 2001; Cuvigny 2005). 1998–2004 között Bir Minayh-nál az ELTE Egyiptológiai Tanszéke folytatott kutatásokat Luft Ulrich vezetésével. A kutatási beszámoló megjelent 2010-ben: Luft Ulrich (szerk.), *BI’R MINAYH, Report on the Survey 1998–2004*, Archeolingua, 2010.
- Peacock 1993, 226–232; Quseir al-Qadim 6-8 km-re északra található a mai Quseir városától. Quseirt a kutatók sokáig az ókori Leukos Limen városával azonosították.
- Bülow-Jacobsen–Cuvigny 1994, 27–38; Whitcomb 2005, 83–103; Peacock–Blue 2006.
- A Keleti-sivatag forrásairól és kutatástörténetéről jó áttekintést nyújt Lassányi Gábor *Az antik világ határán. A Keleti-sivatag a kései ókorban* című kiadatlan PhD-disszertációjában (2009).
- Sidebotham–Zitterkopf 1995, 40.
- Az *Itinerarium Antonini* útvonalleírásokat tartalmaz a római hadsereg számára, a 3. század végén állították össze. Nevét a gyűjtemény elejére került útleírás kezdő sorairól kapták, amely valószínűleg Caracalla 214/215. évi egyiptomi útjával kapcsolatos.
- Sidebotham–Zitterkopf 1995, 42–43.
- Az állomás elhelyezésénél természetesen figyelembe kellett venni a terep adottságokat és a vízelérhetőséget is.
- 1 római mérföld = 1479 m.
- Bagnall–Bülow-Jacobsen–Cuvigny 2001, 331.
- Dessau 1892–1916. A felirat szövege: *Per eosdem, qui supra scripti sunt, | lacci aedificati et dedicati sunt: Apollonos hydreuma VII k. Ianuar., | Compasi k. Augustis, | Berenicide XVIII k. Ianuar. | Myoshormi idus Ianuar. | castram {sic!} aedificaverunt et refererunt.*
- De Romanis 1996, 172–174.
- APIS berenice.apis.120; Bagnall–Bülow-Jacobsen–Cuvigny 2001, 328–329. A felirat szövege: *Anno VIII Imp(eratoris) | Caesar(is) Aug(usti) Vespasiani | L(ucius) Iulius Ursus pr(aefectus) Aegy(pti) rediens a | Bern(icide) hoc loco ydreuma quaeri praecepit. | hoc cum esset inventum praesidium et | lacus aedificari iussit cura(m) agente | M(arco) Trebonio Valente praefecto monti<i>s | Bernicidis.*
- A felirat töredékesen került elő Aphroditésnél: *Anno... | L Iulius Ursus.....hoc | loco hydreuma...iavit et cum esset | in...um prae-*

- sidium...us aedificari iussit | cur am agente operis M Trebonio Valente praef Bernic.* 1956-ban értelmezték, kiegészítették. Kiegészítve: AE 1956, 57. felirat (Jones–Birley; Bernand) = Belfiore 2004. A 2001-ben talált felirat alapján újra kellett értelmezni.
- 31 Bagnall–Bülow-Jacobsen–Cuvigny 2001, 328–329.
- 32 Székely 2010, 66–67.
- 33 Sidebotham 1986, 60.
- 34 Adams 2007, 38.
- 35 Cuvigny 2005, 2–5. Az egyik erődnek ismerjük a pontos adatait is: a nyugati fal mérete: 38,4 m, a déli fal 23,85 m.
- 36 Építettek 240 tonnás teherbírású hajókat is, amelyek legalább 10 m szélesek és 30 m hosszúak lehettek.
- 37 Lásd Sidebotham–Zitterkopf 1995, 42.

Bibliográfia

- Adams 2007: Adams, C., *Land Transport in Roman Egypt*, Oxford, 2007.
- André 1980: Pline L’Ancien, *Histoire Naturelle*. Livre VI. Texte établi, traduit et commenté par André, J. et. Filliozat, J., Paris, 1980.
- Bagnall–Bülow-Jacobsen–Cuvigny 2001: Bagnall, R. S. – Bülow-Jacobsen, A. – Cuvigny, H., „Security and Water on the Eastern Desert Roads: the Prefect Iulius Ursus and the Construction of praesidia under Vespasian”: *JRA* 14 (2001) 325–333.
- Baldrige 1995: Baldrige, J., *Berenike: Roman Trade on the Red Sea Coast of Egypt*. <http://www.ling.upenn.edu/~jason2/papers/bnikepr.htm>
- Belfiore 2004: Belfiore, S., *Il Periplo del Mare Eritreo*, Roma, 2004.
- Bernand 1984: Bernand, A., *Les portes du désert*, Paris, 1984.
- Boussac–Salles 2005: Boussac, M.-F. – Salles, J.-F. (szerk.), *A Gateway from the Eastern Mediterranean to India. The Red Sea in Antiquity*, Manohar, 2005.
- Brodersen 1996: C. Plinius Secundus d. Ä., *Naturkunde*. VI. *Geographie: Asien*. Von Brodersen, K., München, 1996 (Sammlung Tusculum).
- Bülow-Jacobsen–Cuvigny–Fournet 1994: Bülow-Jacobsen, A. – Cuvigny, H. – Fournet, J.-L., „The Identification of Myos Hormos. New Papyrological Evidence”: *BIFAO* 94 (1994) 27–38.
- Casson 1989: Casson, L., *The Periplus Maris Erythraei*, Princeton, 1989.
- Conte 1982: Gaius Plinius Secundo, *Storia naturale*. Ed., trad. e note di G. B. Conte, Torino, 1982.
- Cuvigny 2001: Cuvigny, H. (szerk.), *La route de Myos Hormos* (IFAO), Cairo, 2001.
- Cuvigny 2005: Cuvigny, H., „Researches in the Eastern Desert 1996–1999”: Boussac–Salles 2005, 31–42.
- Cuvigny 2005: Cuvigny, H., *Ostraca de Krokodilo. La correspondance militaire et sa circulation* (O. Krok. 1-151), Le Caire, 2005.
- De Romanis 1996: De Romanis, F., *Cassia, cinnamono, ossidiana: uomini e merci tra Oceano Indiano e Mediterraneo*, Roma, 1996.
- Desanges 1978: Desanges, J., *Recherches sur l’Activité des Méditerranéens aux confins de l’Afrique (VI^e siècle avant J.-C. -IV^e siècle après J.-C.)*, Rome, 1978.
- Dessau, H. (ed.), *ILS*, Berlin, 1892–1916.
- Harrauer 1985: Harrauer, H. – Sijpestejn, P. J., „Ein neues Dokument zu Roms Indienhandel. P. Vindob. G 40822”: *Anzeiger der Österreichischen Akademie der Wissenschaften* 122 (1985) 124–155.
- Hopkins 1982: Hopkins, K., „The Transport of Staples in the Roman Empire”: *Trade in Staples in Antiquity (Greece and Rome)*, Budapest, 1982, 80–87.
- Jones, H. M. – Birley, E., „AE 1956”: Bernand 1984.
- Kennedy 1985: Kennedy, D., „The Composition of a Military Work Party in Roman Egypt (ILS 2483: Coptos)”: *JEA* 71 (1985) 156–160.
- Peacock 1993: Peacock, D. P. S., „The Site of Myos Hormos: a View from Space”: *JRA* 6 (1993) 226–232.
- Peacock–Blue 2006: Peacock, D. – Blue, L. (szerk.), *Myos Hormos – Quseir al-Qadim, Roman and Islamic Ports on the Red Sea, Volume 1: The Survey and Report on the Excavations*, Oxford, 2006.
- Rackham 1942: *Pliny: Natural History in Ten Volumes with an English Translation II. libri III–VIII*, ed. H. Rackham, London–Cambridge, 1942.
- Salgó 2010: *A Vörös-tenger körülhajózása*. Fordította, az előszót és a jegyzeteket írta W. Salgó Ágnes (Acta Antiqua et Archaeologica. Supplementum XI), Szeged, 2010.
- Sidebotham 1986: Sidebotham, S. E., *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 B.C. – A.D. 217*, Leiden, 1986.
- Sidebotham 1991: Sidebotham, S. E., „Ports of the Red Sea and the Arabia-India Trade”: Begley, V. – De Puma, R. D. (szerk.), *Rome and India. The Ancient Sea Trade*, Wisconsin, 1991.
- Sidebotham–Zitterkopf 1995: Sidebotham, S. E. – Zitterkopf, R. E., „Routes Through the Eastern Desert of Egypt”: *Expedition* 37 (1995/2) 39–52.
- Sidebotham–Wendrich 2001–2002: Sidebotham, S. E. – Wendrich, W. Z., „Berenike – Archaeological Fieldwork at a Ptolemaic-Roman Port on the Red Sea Coast of Egypt 1999–2001”: *Sahara* 13 (2001–2002) 23–50.
- Sidebotham 2005: Sidebotham, S. E., „An Overview of Archaeological Work in the Eastern Desert and Along the Red Sea Coast of Egypt by the University of Delaware – Leiden University, 1987–1995”: Boussac–Salles 2005, 105–115.
- Sidebotham 2011: Sidebotham, S. E., *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, Berkeley – Los Angeles – London, 2011.
- Székely 2008: Székely Melinda, *Kereskedelem Róma és India között*, Szeged, 2008.
- Székely 2010: Székely, M., „Tra Coptos e Berenice (Plin. Nat. Hist. 6, 26, 100-106)”: *Acta Antiqua Academiae Scientiarum Hungaricae* 50 (2010) 63–69.
- Tomber 2005: Tomber, R., „Trade Relations in the Eastern Mediterranean and Beyond: the Egyptian-Indian Connection”: Briese, M. B. – Vaag, L. E. (szerk.), *Trade Relations in the Eastern Mediterranean from the Late Hellenistic Period to Late Antiquity: The Ceramic Evidence*, Odense, 2005.
- Whitcomb 2005: Whitcomb, D., „Quseir al-Qadim and the location of Myos Hormos”: Boussac–Salles 2005, 83–103.
- Young 2001: Young, G. K., *Rome’s Eastern Trade. International Commerce and Imperial Policy. 31 BC – AD 305*, London – New York, 2001.
- Zitterkopf–Sidebotham 1989: Zitterkopf, R. A. – Sidebotham, S. E., „Stations and Towers on the Quseir-Nile Road”: *JRA* 75 (1989) 155–189.