

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

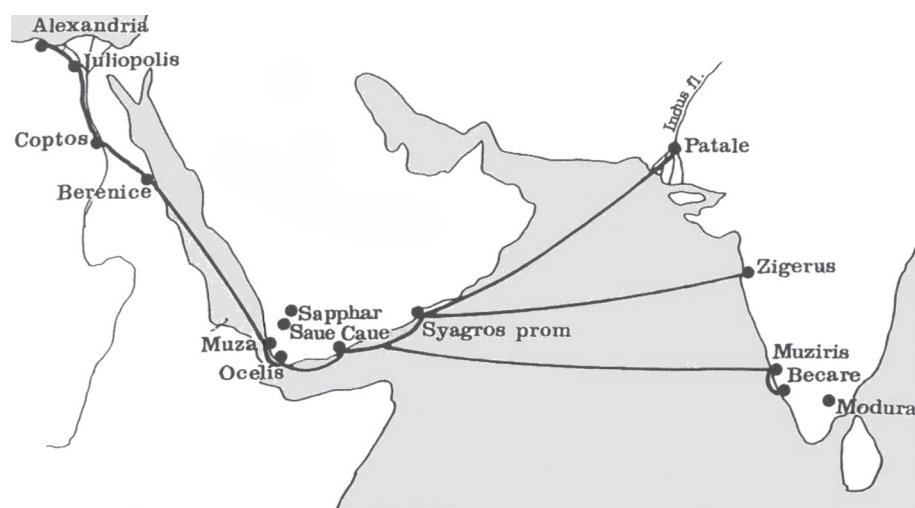
Székely Melinda

**A**Kr. 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> 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).<sup>3</sup> Itt szállítóvállalatok vették át az árut, és gyalogosan, tevév vagy számaron 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.<sup>4</sup> A legdélebbi kikötő Bereniké, kb. 365 kilométerre található Koptostól.<sup>5</sup> Plinius szerint a Koptos és Bereniké közötti távolságot 12 nap alatt tették meg a karavánok, mert a hőség miatt csak éjszaka lehetett haladni (*Ter-*

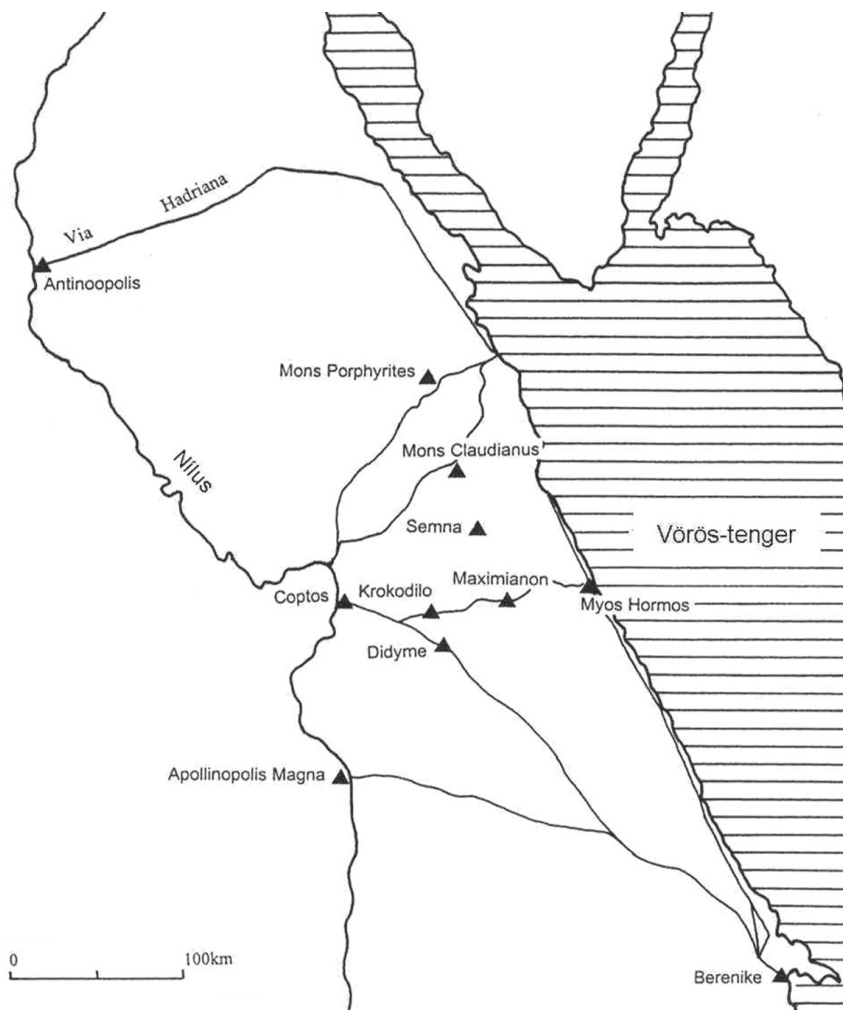


1. kép. A Rómától Indiáig vezető kereskedelmi útvonal Alexandriától Plinius leírása alapján

mészetrájk VI. 26. 103). Útközben a vízellátást *hydremata*, a szállást *mansiones* biztosították (*Természetrájk* VI. 26. 102–103).<sup>6</sup> 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 homokvihar 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).<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup>



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 Eulaios<sup>1</sup> és Tigris által alkotott tó Charax közelében, majd a Tigris melletti Susa<sup>2</sup> következett. Itt találtak az ünnepnapokat tartó Nagy Sándorra,<sup>3</sup> hét hónappal azután, hogy Patalánál elvált tőlük, hajóútjuk harmadik havában. Ezen az útvonalon haladt Nagy Sándor hajóháda. Ezután az tűnt a legbiztosabbnak, hogy az arabiai Syagros<sup>4</sup> hegyfokától a Favonius széllel,<sup>5</sup> amelyet ott Hippalosnak<sup>6</sup> neveznek, haladjanak Patala felé; a távolságot 1332 mérföldre<sup>7</sup> becsülték.
- 101 A következő időszakban rövidebb és biztonságosabb útnak ítélték, hogy ugyanettől a hegyfoktól az indiai Sigerus<sup>8</sup> 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 kalózok<sup>9</sup> gyakori támadása miatt minden évben lőszercsapatok kíséretében tették meg.<sup>10</sup> Most,

<sup>1</sup> Folyó Elamban.

<sup>2</sup> Elam fővárosa, a perzsa királyok fő székhelye; ma: Sus.

<sup>3</sup> Susában Nagy Sándor közös nászünnepet tartott Kr. e. 324-ben, ő maga III. Dareios legidősebb lányát, Stateirát, és III. Artaxerxés legfiatalabb lányát, Parysatist 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.

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

<sup>5</sup> Plinius leírása a széliránnyal kapcsolatban nem pontos. Az Arabiából Indiába tartó kereskedők a délnyugati monszont használták ki, a visszaúton pedig az északkeletit.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 1971,25 kilométer.

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

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

<sup>10</sup> 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 kereskedelemről, 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 százsoros áron kerülnek eladásra nálunk.<sup>11</sup>

- 102 Alexandriától<sup>12</sup> két mérföldre<sup>13</sup> található Iuliopolis<sup>14</sup> városa. Innen a Niluson 309 mérföldet<sup>15</sup> hajóznak Koptos<sup>16</sup> városáig; ez az út 12 napig tart, ha a paszszátszelek<sup>17</sup> fújnak. Koptostól tevékkel haladnak tovább,<sup>18</sup> az állomáshelyeken vízvételezési lehetőség biztosított: az első ilyen helyet Hydreumának<sup>19</sup> nevezik, 32 mérföldnyire<sup>20</sup> található; a második a hegyekben egy napi járásnyira, a harmadik egy másik Hydreumában Koptostól 85 mérföldnyire,<sup>21</sup> a következő vízfelvevő hely pedig a hegyekben van. Ezt követően jutunk Apollinis Hydreumához,<sup>22</sup> ami 184 mérföldre<sup>23</sup> található Koptostól; a következő állomás ismét a hegyekben van.
- 103 Ezután jutunk Novum Hydreumába Koptostól 236 mérföldre.<sup>24</sup> Ezen kívül van még egy Vetus Hydreuma is, amely Trogodyticum<sup>25</sup> néven ismert, ahol erőd vigyáz egy 2000 fő befogadására alkalmas szállásra;<sup>26</sup> Novum Hydreumától 7 mér-

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

- <sup>11</sup> Ezután kezdődik az Indiába vezető kereskedelmi út leírása, amely VI. 26. 106-ig tart.
- <sup>12</sup> Nagy Sándor (Alexandros) alapításai közül a legismertebb város Egyiptomban, fontos kikötő, kereskedelmi és kulturális központ.
- <sup>13</sup> 3 kilométer.
- <sup>14</sup> 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).
- <sup>15</sup> 457,25 kilométer.
- <sup>16</sup> A Nilus-völgy legkeletibb partjának városa. Az Indiából és Arabiából származó áruk raktárhelye (raktára), ma Qift/Kuft.
- <sup>17</sup> Lat. *etesiae*. Egyiptomban július 20-tól fújnak.
- <sup>18</sup> Az egyiptomi karavánutak kereskedői tevéken és számarakon szállították az árut. Az év megfelelő időszakában a Rómából jövő kereskedőket szolgálták, akik a periodikus monszonzsélhez voltak kötve.
- <sup>19</sup> Gör. vízfelvevő hely; nem azonosítható.
- <sup>20</sup> 47,25 kilométer.
- <sup>21</sup> 125,75 kilométer.
- <sup>22</sup> Egy Ap(p)ollonos nevű állomást megemlíti a Tabula Peutingeriana.
- <sup>23</sup> 272,25 kilométer.
- <sup>24</sup> 349,25 kilométer.
- <sup>25</sup> Vö. Plin. VI. 154; Strab. XVII. 1. 13 (Trógodytiké).
- <sup>26</sup> 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).<sup>9</sup> Hérodotos megadja az elkészült csatorna hosszát és szélességét is: négy napig tartott végighajózni rajta, széltében pedig két *triemis* (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 Nilus nevű folyótól, amely Egyiptomban folyik a {ma} tenger felé, amelyik Perzsiából indul ki.”<sup>10</sup> 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.<sup>11</sup> Ezt a görög-római szerzők is megerősítik (Diodóros I. 33. 11; Plinius, *Természetrzj* VI. 33. 165). Plinius megadja a csatorna méreteit is: hossza 65,5 mérföld, szélessége 100 láb, mélysége 30 láb.<sup>12</sup> A Pithom-sztélé azt is megemlíti, hogy II. Ptolemaios kiépíttette Arsinoé (ma Suez) kikötőjét is, amelyet nővéréről (egyben feleségéről) nevezett el (vö. Plinius, *Természetrzj* 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.<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup> 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.<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup> Az utóbbi évtizedekben nemzetközi kutatócsoportok rendszeres és nagyarányú régészeti feltárásokat folytatnak a Keleti-sivatagban és a Vörös-tengeri kikötőknél.<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup> 1994-ben újabb ostrakonok és papiruszok kerültek elő, amelyek megerősítették Peacock feltételezését.<sup>19</sup>

## A Keleti-sivatag útvonalai és állomásai<sup>20</sup>

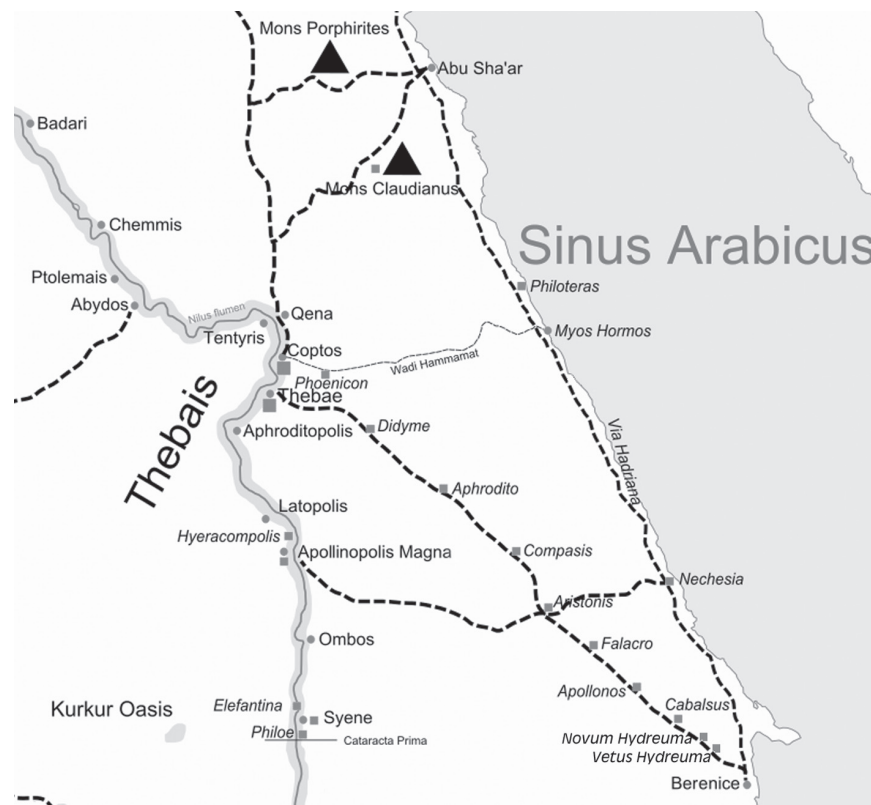
A Ptolemaios-korban a Keleti-sivatagon átvezető legfontosabb útvonal az Apollinopolis Magna (ma Edfu) – Bereniké útvonal volt. Berenikét Kr. e. 275 körül II. Ptolemaios alapította, anyjáról nevezte el. Ebben az időben elsősorban elefántokat és aranyat importáltak, a római időkben nagyobb hangsúly volt a civil kereskedelmen.<sup>21</sup> 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 Nilusig, 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*<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup> 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 mérföldre<sup>25</sup> (kb. 10 km-re) található *Novum Hydreumától* (Plinius, *Természetrájz* 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*.<sup>26</sup>



3. kép. A kereskedelmi útvonal keleti-sivatagi állomásai

*földnyire*<sup>27</sup> van. Azután következik *Bereniké városa*,<sup>28</sup> ahol Vörös-tengeri kikötő található, Koptostól 257 mérföldnyire.<sup>29</sup> 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,<sup>30</sup> és körülbelül a harmincadik napon érkeznek az arabiai *Ocelis*,<sup>31</sup> vagy a tömjentermő vidék *Kané kikötőjéhez*.<sup>32</sup> Van egy harmadik kikötő is, *Muzának* nevezik;<sup>33</sup> 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*,<sup>34</sup> és egy másik város is, amelynek a neve *Saué*.<sup>35</sup> Az Indiába hajózóknak azonban az a legelőnyösebb, ha *Ocelisből* indulnak; ebből a kikötőből 40 napig tart az út India első vásárhelyéig, *Muzirisig*,<sup>36</sup> ha a *Hippalos szél fúj*.<sup>37</sup> Ezt a várost azonban nem érdemes érinteni a szomszédos kalózok miatt, akik egy Nit-

lentésben egyaránt előfordul, ezért különböző fordításokkal találkozunk.

<sup>27</sup> 10,25 kilométer.

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> 380,25 kilométer.

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

<sup>31</sup> 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'id lagúnája / Khawr Ghurayrah.

<sup>32</sup> Kikötőváros Arabia déli partján; vö. Ptol. VI. 7. 10; PME 27.

<sup>33</sup> Jelentős kikötőváros a Vörös-tenger arabiai partján; Ma Mauza.

<sup>34</sup> 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.

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

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

<sup>37</sup> 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*<sup>38</sup> 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 Caelobothras<sup>39</sup> volt.

105 A másik, alkalmasabb kikötő a neacyndus nép<sup>40</sup> területén található, *Becare*<sup>41</sup> a neve. Itt Pandión<sup>42</sup> uralkodott, egy *Modura*<sup>43</sup> nevű városban, messze a kereskedőteleptől a szárazföld belsejében. Azt a területet pedig, ahonnan *Becare*-ba fekete borsot<sup>44</sup> szállítanak egyetlen fatörzsből készült csónakokon, *Cottonarának*<sup>45</sup> hívják. Mindezen nép-, kikötő- és városneveket egyetlen korábbi szerzőnél sem találjuk meg, amiből nyilvánvaló, hogy változik a helyük.

106 Indiából az egyiptomi Tybis hónap kezdetén<sup>46</sup> indulnak vissza a hajók, a mi decemberünkben, vagy legalábbis az egyiptomi Mechir hatodik napja előtt,<sup>47</sup> ez a mi januárunk *Idusa* (13.) előtti napoknak felel meg: így történhet, hogy még ugyanabban az évben visszatérnek. Indiából a *Volturnus* széllel<sup>48</sup> hajóznak el, és amikor a Vörös-tengerhez jutnak, az *Africus* vagy az *Auster* széllel folytatják útjukat.<sup>49</sup>

Székely Melinda fordítása

<sup>38</sup> 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.

<sup>39</sup> 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.

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

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

<sup>42</sup> 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.

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

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

<sup>45</sup> Város India délnyugati részén; vö. PME 56 (Kottanariké); Ptol. VII. 1. 9 (Kottiará); Tab. Peut. XII (Cotiara); ma Cochín.

<sup>46</sup> Az egyiptomi Tybis hónap kezdetén – december vége.

<sup>47</sup> Az egyiptomi Mechir hatodik napja előtt – január vége, február eleje.

<sup>48</sup> Keleti, délkeleti szél.

<sup>49</sup> 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).<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup>

2000-ben Berenikétől 7 km-re egy erőd feltárásánál – Sidebotham és Wendrich vezetése alatt – jó állapotú feliratot találtak, amelyet 2001-ben publikáltak először.<sup>29</sup> 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),<sup>30</sup> ami arra utal, hogy lehetett egy helytartói körlevél, amelyet a helyi kőfaragó lemásolt, majd továbbküldtek.<sup>31</sup> 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. (Természetrz VI. 26. 103).*<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup> Ugyanezt erősíti meg Colin Adams 2007-ben Oxfordban kiadott monográfiájában.<sup>34</sup> Plinius mondatát ellenben mindkét szerző félrefordította: 2000 férőhelyű erődöt említenek. Ezek az erődök azonban kis úttárolások 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.<sup>35</sup> 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-óceánra a monszonszelekhez volt kötve. Plinius azt

írja, hogy hajózni a nyár közepén, a Kutya csillagkép feljövele előtt, vagy közvetlenül utána kezdenek (*Természetrájz* 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 hajókhöz. 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. 1. 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 (*Természetrájz* VI. 24. 82).<sup>36</sup>

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.<sup>37</sup> 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, Philoteras, 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/](http://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 feltárást David Peacock vezetésével (lásd Zitterkopf–Sidebotham 1989, 155–189, illetve [www.arch.soton.ac.uk/Research/Quseir/](http://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 papirologust 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 kapta, 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 referunt.*
- 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 mont<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; Bernard) = 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: Bernard, 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<sup>e</sup> siècle avant J.-C. -IV<sup>e</sup> 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”: Bernard 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.