

Michael P. Streck (1965), asz-sziriológus, a Münchener Egyetem (Universität München) munkatársa.

Utazás az ókori Keleten

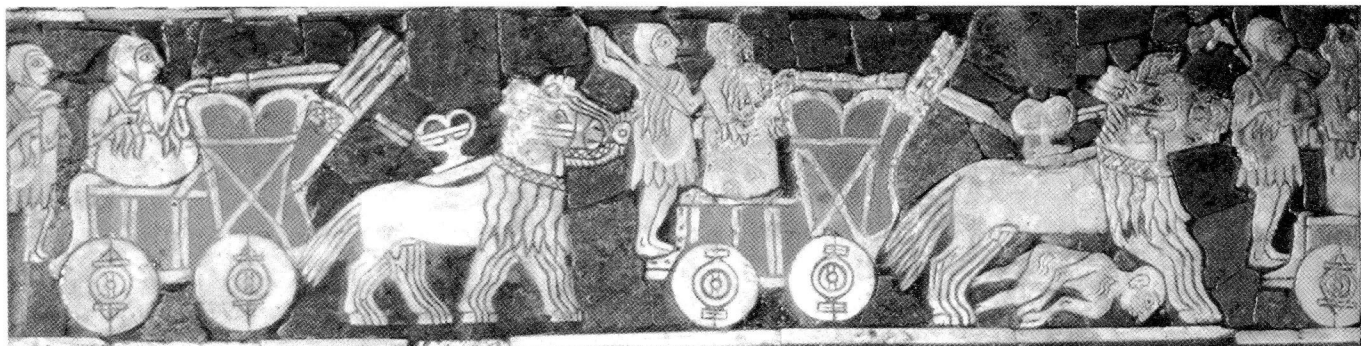
Michael P. Streck

Jób az őt ért csapások során így panaszodik az Úrnak: *béklyóba teszed lábamat* (Jób 13.27). Felháborodása igencsak jogos, hiszen legfontosabb szárazföldi „közlekedési eszköztől” fosztották meg. Az is igaz azonban, hogy már a neolitikumtól állatokat is használtak a közlekedésben. A legfontosabb teherhordó és háttámasz a szamár volt, amely egy 90 kilogrammos teherrel napi 25 kilométert volt képes megtenni. A Krisztus előtti első évezredben terjedt el az igénytelen és kitartó dromedár, amely leginkább az Arab-félsziget szárazabb területein jelentett nagy segítséget.

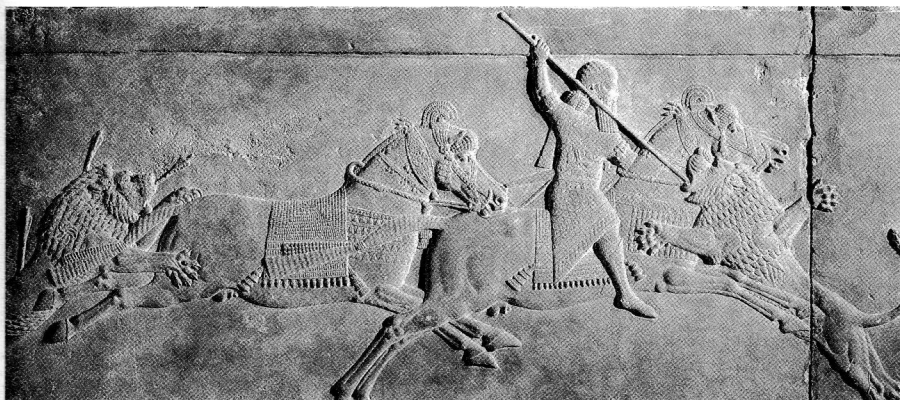
A ló még Kr. e. 1700 körül is szokatlanul számított, ezért óvhatta tőle Mária királyát egyik minisztere: *Uram, ne lovagolj, hanem öszvérvontatta kocsin utazz.* Később a gyors lovat futárszolgálatra alkalmazták, majd az újasszír korban (Kr. e. 900–600) megjelent a szabályos lovasság, noha ekkoriban a nyeret még nem, csupán a „nyeregtakarót” ismerték.

Elsősorban hadicélokot szolgált a két- vagy négykerekű kocsis is, amire először a nehézkes „korongkereket”, majd Kr. e. 1500-tól küllős kerekeket szereltek. Nagyobb terhek – mint például az asszír király Sîn-ahhê-erība (Kr. e. 704–681) mintegy 20 tonnás kőbikái – szállítására inkább a csúszkák (szánok) voltak alkalmasak.

Kövezett utak csak a nagyobb városokban és közvetlen környékükön voltak jellemzőek. Vidéken csupán az évezredek ösvényeket használhatták, melyeket itt-ott megerősítettek, kiépítettek. A legnagyobb akadályt a folyók jelentették. Az utazó átkelhetett a gázlókon, vagy csónakok, illetve felfújt állatbőr-tömlők segítségével. A rohanó hegyi patakok fölé azonban már fahidakat kellett építeni. Egy újasszír levél jól mutatja azokat a logisztikai problémákat, melyekkel az Asszír felé vonuló urartui hadseregnek az Antitaurus-hegység felett meg kellett küzdenie: *megjavítják az utakat, melyek irányomba futnak, és hidakat vernek.* Hérodotosz és Diodórosz is említi az Eufráteszen átívelő babilóni hidat, amelyet II. Nabû-kudurri-uşur (Kr. e. 604–562) építtetett. A híd 123 méter hosszú volt, pillérei kőből, felépítménye fából készült. A Kr. e. 1. évezred mezopotámiai nagybirodalmaiban (Asszír, Újbabilóni- és Perzsa Birodalom) a fővárosok és a távoli tartományok



Még nem lovak, hanem szamarak által vontatott négykerekű harci kocsik egy ur-i berakásos táblán. Kr. e. 2500 körül (British Museum)



Az újasszír korban a lovasság önálló fegyvernem lett. Nyereg helyett a lovasok csupasz nyeregtakarón ültek, ahogy a képen is jól látható. Aššur-bān-apli (Kr. e. 668–627) lovas vadászata, Ninive, Északi Palota (British Museum)

közötti hatékony kommunikáció, illetve a gyors csapatmozgások biztosítása jól szervezett úthálózatot tett szükségessé. Így alakultak ki a „királyi utak”, a korszak „autópályái”, melyek mentén 30 kilométerenként váltóállomásokat létesítettek. Itt pihent hátasállatok és hajtók várták a királyi postaszolgálat futárait, akik így váltás után azonnal indulhattak tovább. Az asszír II. Šarrukīn (Kr. e. 721–705) egyik levele egy ilyen állomásról rendelkezik: *Hesában, egyik postaállomásomon nincsenek emberek. A postamester és az állomás vezetője vannak ott csupán, akik nem tudnak az állomásról gondoskodni. Ezért 30 családot akarok összegyűjteni és ott letelepíteni.*

lehetőségeket: *Ha a talaj jó, gyalog tudnak jönni. Egyébként hajóval kell jönni.*

A két leginkább elterjedt csónaktípus még a múlt században is látható volt Irakban. A *kelek* felfűjt kecskebőr tömlőkre fektetett favázból állt. A *guffa* egy fűzfavesszőből vagy datolyapálma leveléből font, mintegy 2 méter átmérőjű kerek kosár volt, aszfalttal kenték ki, és – akárcsak a *keleket* – evezővel és botokkal hajtották. Mindkét típus csak csekély mértékben volt kormányozható, erős áramlásnál nehezen lehetett irányítani. Egy újasszír levél emlékezteti a királyt arra, hogy *a terep nehéz, a hegyek közt fekszik, a víz ott összeszűkül és a sodrás erős, ezért sem a tömlő,*



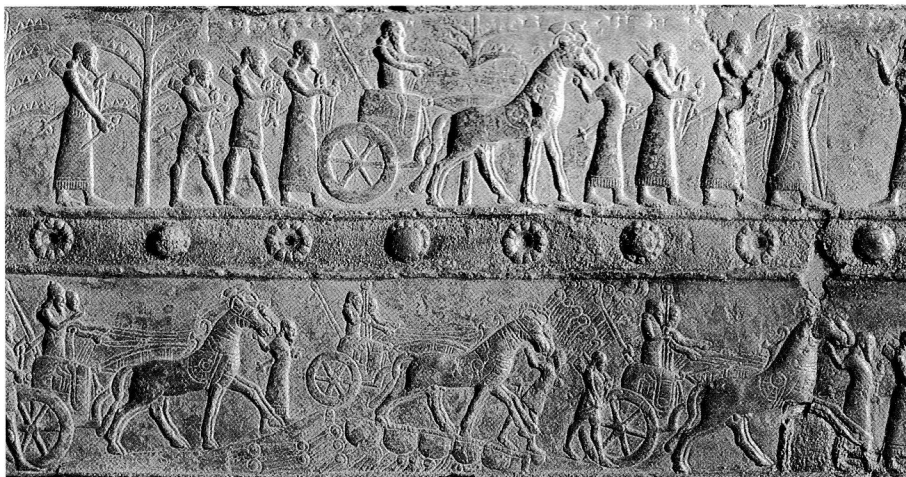
A vízi szállítás eszközei ma is használatosak. A *guffa* egy fűzfavesszőből vagy pálmalevélből font, bitumennel kikent kerek kosár, a *kelek* pedig felfűjt kecskebőrrre fektetett favázból álló, rúddal irányított tutaj. Sîn-ahhê-erība (Kr. e. 704-681) Délnyugati Palotája, Ninive (British Museum)

sem a kelek nem megfelelő. A király, az én uram tudja, hogy az emberek nem tudnak úszni. A kelek és a guffa mellett használták a fából ácsolt tutajt is, amelyre néha még vitorlát is szereltek. Ha a folyásiránnyal szemben akartak haladni, többnyire fáradtságos vontatásra kényszerültek, a hajót a partról húzták. Hammurapi (Kr. e. 1700 k.) törvénykönyvének egyik rendelkezése egy hajókarambol esetével foglalkozik, ami azt mutatja, hogy a folyóközlekedés meglehetősen sűrű lehetett. A rendelkezés szerint egy szélirányba haladó vitorlás hajónak elsőbbsége volt egy széliránnyal szemben, evezőkkel hajtott hajóval szemben. A kódex más rendelkezései is azt mutatják, hogy a belső hajózásnak igen nagy jelentősége volt: szabályozták a hajó tömítésének díjazását, a hajós felelősségét a bérelt hajónál és ennek rakományát, továbbá a hajó bérleti díjának nagyságát.

Miközben a folyók meghatározó jelentőségűek voltak a mezopotámiaiak életében, a tengertől meglehetősen idegenkedtek. A 3. és 2. évezred fordulóján mégis léteztek kereskedelmi kapcsolatok a Perzsa-öböl és az Indiai-óceán partvidékei között. Jóllehet Thor Heyerdahl nádhajójával, a „Tigrissel” bebizonyította, hogy technikailag lehetséges volt Babilóniából közvetlenül eljutni az Indus-völgyi kultúra területére, a sziget és partlakókkal bonyolított kereskedelem valószínűsíthetően mégis több köztes állomáson keresztül zajlott. A Földközi-tenger keleti partján a 2. évezred végén született föníciai hajósnemzet híre az asszírokat is elérte. Sîn-ahhê-erība hadiflotta építésére és vezetésére szerződtette őket, melyet a Perzsa-öböl északi részén az elámiak ellen szándékozott bevetni.

Az utazás sebességéről csak szórványos adatok maradtak meg. A szíriai sivatagi sztyeppén keresztülhúzódnó Mári–Qatna távolság (kereken 350 kilométer) megtétele egy babilóni levél tudósítása szerint 10 napig tartott. Az Aššurból a Taurus-hegységen keresztül Kanišba tartó szamarakaravánok utazási ideje az óasszír korban 2 hónap volt. Egy hajó vontatása Lagasból a 137 kilométerre északra fekvő Nippur városába 17 napig tartott.

A mezopotámiai utazót számtalan veszély fenyegette, a rablók és nomádok támadásai mindennaposak voltak. A babilóni Burraburiaš (1349–1323 körül) az egyiptomi fáraóhoz írt levelében így panaszkodott: *ummada Balummē fia (és) utatna, Sarātum fia, Akka városból elküldvén az embereit, azok megölték a kereskedőimet és ezüstjüket elvették... Ha azonban ezeket az embereket nem ölöd meg, ismét megölhetik akár az én utazóimat, akár a te követeidet, és akkor a követe (küldése) megszűnik közöttünk, és akkor azok ellenségessé válnak irántad.* (Komoróczy Géza fordítása) Egy óasszír könyörgés említi egy „fekete kutyát” – valószínűleg farkast: *Egy fekete kutya guggol a dombon*



A hadsereg mozgásában nagy szerepet játszottak a kétkerekű harci szekerek. Az asszír sereg átkel a hegyeken. III. Šulmānu-ašarīdu (Kr. e. 782-773) balawati bronzkapuja (British Museum)

szétszóródott karavánra várva. Szemeivel egy jó embert keres. Egy levél ugyanebből a korszakból az időjárási viszonyokról szól: *Ránk köszöntött a tél, a szamarakaraván éhezett, de a te árukészleted és szamaraid sértetlenek.*

A legjobb védekezés az ilyen jellegű veszélyekkel szemben a csoportos vagy karavánban történő utazás volt. Egy óbabilóni levél tanácsát – *zárkózz fel egy karavánhoz* – bizonyára szívesen megfogadták. 10–15, ritkábban pedig még 50, 200, sőt 3000 szamaras csoportokról is tudunk. A Kr. e. 8. században egy Sábából Dél-Arábiába tartó 200 tevék karaván érintette a középső Eufráteszt. A különböző városok diplomáciai küldetésben járó követei is szívesebben utaztak együtt, ahogy az egy Máriból származó levélből kiderül: *Egy társaságban utazó babilóni, esnunnai, ekallatumi, karanāi, qabrāi és arraphai követe, akik úton vannak Aleppóba, Qatnaba, Hašorba...mind, mind ide érkeztek.* Néhány kis számban fennmaradt útleírás, úgynevezett *itineráriumok*, és agyagtáblákra rögzített térképek mutatják, miként próbálták megkönnyíteni a mezopotámiaiak az ismeretlen vidékeken való tájékozódást; ezen kívül általában rábízta magukat egy, a környéket jól ismerő karavánvezetőre.

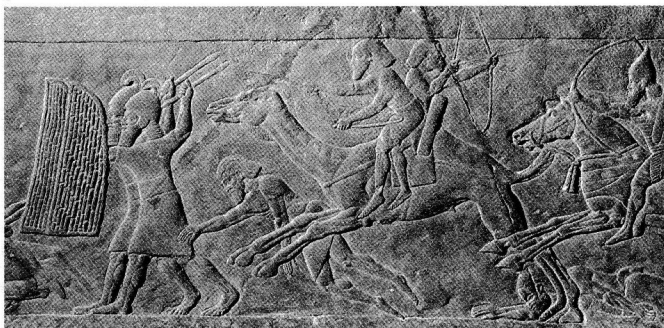
Miért tették ki magukat egyáltalán az utazás veszélyeinek és kényelmetlenségeinek? A messzi tájak utáni vágyakozó vagy kulturális értékekre éhes turistákról beszélni anakronizmus lenne az ókori kelettel kapcsolatban. Az utazások legfőbb hajtóereje vélhetően Mezopotámia nyersanyag-szegénységében rejtett, ezért kényszerültek a távoli kereskedelmi kapcsolatok kiépítésére. Šarrukīn (Kr. e. 2250 k.) azzal dicsekszik, hogy fővárosában, Akkádban, az Indus völgyéből, Omanból és Bahreimből érkezett hajók kötöttek ki, melyek karneolt, lazúrkövet, nemesfákat és rezet hoztak országába. Libanonból minden korban szállítottak fenyőféléket a nagyszabású mezopotámiai építkezésekhez. Kisázsia ezüstöt szállított, cserébe ónt és textíliákat kapott. Egyiptomból a középbabilóni kor (Kr. e. 1400–1200 k.) idején arany és drágakövek érkeztek.

További hajtóerő a különböző hatalmi centrumok közti diplomáciai kapcsolatok fenntartása volt. Így lehetett Zim-

rilimnek (Kr. e. 1700 k.), Mári uralkodójának az észak-szíriai kikötővárosba, Ugaritba tett utazását egy teljes szövegcsoporthból rekonstruálni. A királyt nemcsak birodalmának több magasrangú tisztségviselője követte, hanem egyik asszonya is és egy sor aranyműves – akárcsak napjainkban, amikor az államfőket és miniszterelnököket feleségeik, miniszterek és a gazdasági élet képviselői kísérik. Különbőség csupán az utazás ideje: Zimrilim mintegy öt hónapot volt távol fővárosától!

A diplomáciai küldetés ellenpontja a katonai expedíció volt. Különösen az asszírok tájékoztatnak részletesen a hadjárataikról, miközben az idegen tájakat színesen ecsetelik. Ebből a szempontból az egyik legjobb példa az a híradás, mely II. Šarrukīn nyolcadik, a hatalmas északi szomszéd, Urartu ellen vezetett hadjáratáról (Kr. e. 714) szól. Az út a szinte járhatatlan hegyek közt vezetett: *Az Arsiura, a hatalmas heggye, melyre a feljutás, mint a tűre, lehetetlen, katonáimat felvittem. A Felső-Zaban folyón, melyet Na'iri (és) Habhi ország lakossága Elamuniának nevez, átkeltem. A eiak, Ardik i, Ulaiau, Alluriu hegyek között – magas hegyek, magasba nyúló hegyvidékek, a hegyek meredek tői, amelyeket leírni nem lehet – ezek között a gyalogosok vonulásához nincs út, bennük hatalmas vízesések zuhognak, esésük zaja 1 bēru távolságban, mint Adad, úgy dübörög; mindenféle kívánatos gyümölcsfa és szőlőtő nádként nő ott; – félelemmel teli hágóinak a megszerzésére, amelyekben király még sosem vonult át. És előttem volt uralkodó az útjait nem látta, hatalmas szálfáit kidöntöttem és a csúcsoknak meredekségét bronz fejszékkel levágattam; a keskeny utat, szűk ösvényt, ahol a gyalogság hadrendje csak (egy) sorban tudott vonulni, seregem átvonulására (a hegyek) között megjavítottam. Lábam harci szekerét hátra vették, és én a seregeim előtt mentem lovagló menetben; harcosaimat, valamint a lovakat, aki az én oldalamon mentek, egyes sorokba rendeztem el és a meredek helyeken így vonultattam át.* (Komoróczy Géza fordítása)

Zarándokutakról is tudunk: a betegek a gyógyító Gula istennőhöz utaztak a babilóniai Isinbe, akárcsak a görögök jóval később, amikor Aszklépiosz kósi és epidauroszi szentélyében a gyógyulást kereseték: *Ninurta-sagentar-bizaenen, akit egy kutya harapott meg, Isinbe ment a gyógyító istennő városába. Amel-bau, isini polgár és Gula papja megvizsgálta őt, elmondott egy könyörgést érte és*



Dromedáron ülő arabok küzdenek az asszír gyalogság ellen. Aššur-bān-apli (Kr. e. 668-627) Északi Palotája, Ninive (British Museum)

meggyógyította. Nemcsak az emberek látogatták az isteneket, hanem az istenek is egymást. Egy sumer mítoszban az Ur-i holdisten isteni szüleikhez utazik Nippurba. Hasonló isteni utazások a földi világban is megtörténtek, amikor ünnepi felvonulások alkalmával az istenszobrokat egyik kultuszhelyről a másikba húztak.

Végül voltak magáncélú utazások is. Egy rabszolga ezt írta urának: *Amit irányodban céloztam, már megtörtént: 7 hónapja testemben gyermek lett, ám egy hónapja a gyermek halott és senki nem akar már rólam gondoskodni. Gyere és látogass meg engem, és engedd, hogy uram arcába nézzek!* A rabszolganő nyilvánvalóan újra teherbe szeretett volna esni, hogy ura jóindulatát megőrizze.

Mennyiben formálta az utazás az ókori keletiek világképét? Keleten az Indus völgye, délen Dél-Arábia, délnyugaton Etiópia és Egyiptom, nyugaton Kréta, északon Kisázsia valamint Arménia jelentették az ókori mezopotámiaiak világának végső, megtapasztalható határait. Az újbabilóni korban keletkezett, agyagtáblára karcolt híres *mappa mundi* Mezopotámiát korongként állítja ennek a világnak a közepére. A korong közepén végigfutó függőleges sáv az Eufrátesz. A felső vízszintes sáv Babilont jelöli a világ közepén. A kis oválisok és az alsó vízszintes sáv további városokat, régiókat és vidékeket jelölnek: Aššurt, Urartut, hegységeket és mocsarakat. A korongot gyűrűként veszi körbe a „Keserű-tenger”. Eredetileg nyolc – mára sajnos már nagyrészt letéreedezett –, a térkép által szigetként jelölt háromszög indult ki ebből a tengerből. Az északi az, ahol a napot nem látni, ami talán utalás a Mezopotámiából az északi horizonton soha nem látható napra. A tábla hátoldala egy erősen töredékes leírást tartalmaz a többi „szigetről”. Eszerint a harmadik a hely, melyet a madarak nem érnek el, a hetedik a szarvakkal ékesített marha hazája, és a nyolcadik a napfelkelte helye. A tenger által körbevett kontinensről alkotott képet később újra megtaláljuk a klasszikus antikvitásban Anaximandrosznál és Sztrabónnál.

Csupán egy utazóról tudunk az ókori keleten, aki átlépte az ismert világ határait. Persze az ő úticélja nem kevesebb volt, mint az örök élet. Gilgamešről van szó, az ókori kelet legismertebb irodalmi alkotásának, a Gilgameš-eposznak névadójáról. A történet vázát egy távoli hegységeken és tengereken túlra, a világ peremére vezető utazás alkotja. Az utazás alapja az a felismerés, hogy az emberiség napja megszámlálhatatlan, és csak a dicsőség biztosít halhatatlanságot. Gilgameš barátjával, Enkiduval útra kel a Cédruerdőbe, Libanonba, hogy az ott élő szörnyet, Humbabát legyőzze, egy cédrust kivágjon és így nevet szerezzen. A hősök csupán három nap alatt 150 kettősórából álló szakaszt tettek meg (kereken 1650 kilométer), amihez egyébként egynegyed hónap kellett. Őt hasonló szakasz megtétele után elérik céljukat, legyőzik Humbabát, kivágják a cédrust és hazatérnek. Gilgameš dicsőségét látva szerelemre gyúl iránta Ištar, de a hős megszegyeníti őt. Bosszúból az istennő megöleti barátját, Enkidut. Újra szembesülve a halállal, Gilgameš megint vándorbotot ragad, ezúttal egyedül. A távoli

HEGYI UTAKON

Ötödik hadjáratomban Tumurru, Šarum, Ezama, Kibšu, Halgidda, Qūa, Qana városoknak népessége, – akiknek, mint a sas, a madarak elsejének fészke, a Nipur, e meredek hegy csúcsán helyezkedik el lakóhelyük – s ezért nem hódoltak meg igámba: Nipur hegy lábánál táborn vetttven, a lábamhoz közeli válogatott embereknek és csatám katonáinak, az irgalmatlanoknak, én magam, mint bős bölény az élükre álltam, a vízmosásokat, a hegység szakadékat és zuhatagjait, a meredek kapaszkodókat (hord-)székemben jártam meg; ahol túl szűk volt a székemnek, lábamon szökelltem, mint a gazella, a magas szirtéken, felmásztam rájuk; ahol térdeim már fáradtak voltak, a hegység kövére leülvén szomjám oltására a tömlő hús vizét ittam – a hegyvidék ormai üldöztvén őket, vereségüket okoztam.

Sîn-ahhê-eriba asszír király hadjáratai

Komoróczy Géza fordítása

SIVATAGI HADIÚT

[Katonáim] szűk utakon meneteltek, magasba nyúló csúcsokra hágtak, elrejtettek az erdőkben, amelyek árnyéka széles, hatalmas gissi és amurdinnu-fák között jártak be győzelmesen a tövises utakat; a sivatagban a szomjúság és vágyódás helyén, amelyet az égi madár sem keres fel, amelynek belsejében a vadzamarak és vadkecskék sem legelésznek, 100 bēru (kettős-óra) járóföldnyire Ninuától, Ištar istennő – Enli neje – kedvenc városától, Uaité, Arabia királya és Abiyate’ – aki Nabaite hadseregével tartott – seregének nyomában vonultak, meneteltek. Simanu hónapban, Enli elsőszülött (és) legelőkelőbb fiának, Sîn istennek havában a 25. napon – Bábili Úrnőjének, a nagy istennek legméltóságosabbikának körmenetekor – Hadattā városból útra keltem. Laridba városánál – amely kunukku-kövel van körülfalazva – a víz forrása mellett rendeltem táborn. Katonáim szomjuk oltásáig ittak, de aztán tovább vonultak, meneteltek a szomjazó földön, az éhség területén Huarina városig. Aikaru és Zalla városok között a sivatagban, irdatlan messzeségben, ahol a mező állata nem bírja ki, ahová még az ég madara sem rakja fészket, Atarsamain isten Isamme’ (és) A’lu (törzsét) és Nabaite országát megvertem. Lovakat, szamarakat, tevéket és juhokat – a holmijukat számlálás nélkül vettem el. 8 bēru járóföldet jártak be katonáim győzelmesen, és visszatértek sértetlenül, Zalla városánál teleítették magukat vízzel! Azalla várostól Qurasit városig 6 bēru járóföldön – szomjúhozás és vágyódás helye – vonultak, meneteltek.

Aššur-bān-apli hadjárata Arábiában

Komoróczy Géza fordítása

Mašu hegyeibe megy, ahol örök sötétség uralkodik. Miután keresztülvágta magát, egy paradicsomi drágakő-kertbe ér, majd egy nagy akadályhoz, a tengerhez. Egy ott élő fogadósnő figyelmezteti: *Nincs senki, Gilgameš, aki átkelt e vidéken, s végtelen idők óta senki, aki átkelt a tengeren, csak a hős ama (isten) kel át a tengeren. ama on kívül ki tudna átkelni a tengeren? Nehéz az átkelés, terhes az útja, közben van a halál vize, mely keresztbe folyik. Ha át is kelsz a tengeren, Gilgameš, ha eléred a halál vizét, mit teszel?* (Háklár Noémi nyomán)

Ám Gilgameš mégis talál egy révész. Tizenkét evezőbotot elhasználnak, és 120 kettősórát tesznek meg, ami mintegy 1320 kilométer. A végén még ruhájukat is fel kell használniuk vitorlaként. Az átkelés sikerül, Gilgameš találkozik a *folyam torkánál* ülő Utnapistivel, a babilóni Noéval. Ő elmeséli neki, hogyan élte túl az ősidőkben az Özönvizet és hogyan nyerte el az istenektől a halhatatlanságot. Megmutatja Gilgamešnek az utat az örök élet fűvéhez. Noha Gilgameš le tudja szakítani, a hazaúton mégis utoléri a balszerencse: mialatt ő az éjszakai pihenőhelyen egy kútnál mosakszik, egy kígyó ellopja a csodatévő füvet. Amilyen könnyen szerezte, ugyanolyan módon el is veszíti a halhatatlanságot. Ami számára megmaradt, a rendkívüli utazás dicsősége: egy olyan férfié, *aki távoli utakon járt, titkokat látott és rejtelmeket oldott meg, és persze látta az Ország alapjait.*

Vámos Péter fordítása

A cikk eredeti címe és megjelenési helye: „Mein Herr soll nicht auf Pferden reiten... – Reisen im Alten Orient”: *Damals* 7 (2000). Ezúton köszönjük a szerző és a *Damals* hozzájárulását, továbbá köszönet Kalla Gábornak a fordítás ellenőrzéséért valamint a képek és az idézett források kiegészítéséért.



Az újbabilóni mappa mundi. A korong alakú Mezopotámia a világ központjában fekszik. Középen az Euphrátesz látható. Agyagtábla, Kr. e. 6. század körül (British Museum)