

Róma és a tengerek

Grüll Tibor: *A tenger gyümölcsei. A tengerek szerepe a Római Birodalom gazdaságában. Kronosz Kiadó, Pécs, 2016. 312 oldal*

Grüll Tibor új kötettel jelentkezett, amely egyik fő kutatási területének – földrajz, geostratégia, gazdaságtörténet – új eredményeiről ígér szintézist. A cím meglepő és nem informatív; szerencsére az alcíméből kiderül, hogy a szerző valójában milyen témát készül vizsgálni.

A kötet négy fő fejezetre oszlik: 1. A tenger földrajza (13–49. old.); 2. A tenger gazda(g)sága (51–101. old.); 3. Kikötők (103–142. old.); 4. Kereskedelmi hajózás (143–220. old.), ezen belül számos alponthan taglalja a főtémához kapcsolódó részleteket. A 221. laptól – véleményem szerint nem illeszkedik szervesen az előzményekhez – három pontos függelék következik: 1. A vietnami Oc Eo és Ptolemaios Kattigarája (223–224. old.); 2. A korporációk tere Ostiában (225–226. old.); 3. Az antkvtéri szerkezet (227–229. old.). A 231. laptól jegyzetek következnek, utána a rövidítések jegyzéke (257–259. old.); majd egy meglepő méretű bibliográfia (262–294. old.); végül az illusztrációk jegyzéke (295–297. old.) és névmutató (299–312. old.) zárja a kötetet.

Grüll Tibor jól felkészült, széles érdeklődési körű kutató, aki eddig hét önálló kötettel és másfél száz tudományos ismeretterjesztő publikációval már számot adott munkásságáról. A jelen kötet is jól illusztrálja tájékozottságát, ami különösen az epigráfia és a modern régészet legfrissebb kutatási eredményeivel is számol, s ez valóban dicséretes. Kötete érdekes és számos téren informatív, azonban szabadon csapong a témakörök között. A munka használhatóságát az olvasó számára nehézkessé teszi a lábjegyzetek helyett alkalmazott végjegyzetes megoldás, és a sűrű lapozgatás sem igazán ered-

ményes, ugyanis magyarázatok helyett – néhány kivételtől eltekintve – csak többnyire pontos szöveghelyek (forrás, szakirodalom) található. Ezek az adatok bőven megfértek volna a főszövegben is. Ami a döbbenetes méretű bibliográfiát illeti, valóban imponáló számú tételt tartalmaz, azonban hiányzik belőle a téma antik forrásainak a bemutatása, ugyanis a modern kutatásnak minden esetben antik forrásanyag vizsgálatából kellene kiindulnia. A kötet használatát számos illusztráció, térképmelléklet könnyíti, helyenként azonban túl hosszú forrásrészletek szerepelnek (például a 35. lapon olvasható Aristotelés-részlet), ami nem mindig indokolt. Hiányzik a szerző által „szabadon felhasználhatóként” bejelentett képanyag helyének a pontos megjelölése, a térképek viszont kitűnőek és remekül használhatók. Olykor a szerző úgy minősíti az egyes forrásokat, hogy azok „irodalmiak,” tehát nem mérvadók, így például nem tudjuk pontosan – Grüll szerint –, hogyan készült a *garum*, a *sapa* vagy a *defrutum* – másutt viszont épít ezekre az adatokra. Idősebb Plinius enciklopédiája például nem mindenben állja ki a tudományosság próbáját,¹ míg a tudós, agrárszakíró Columella megbízható információkkal szolgál (*sapa*, *defrutum*), továbbá sikerrel forgathatta volna a szerző Apicius szakácskönyvét is.

Jelen kötetében Grüll Tibor a római császárságra súlypontozza mondandóját. Ez az időszak valóban virágkornak tekinthető, köszönhetően – többek között – a *Pax Augustana*-nak, ami éppen a tengeri kereskedelemre gyakorolt döntő hatást. Akkor vált ugyanis rendszeressé a kereskedelmi forgalom a Római Birodalom és a Távol-Kelet államai között. Az áruforgalom és szállítás terén to-

¹ Idősebb Plinius 31. könyvének kiadásában (169–176.) érdekes tanulmányt közöl a sórol Wolfgang Löcker. (*Naturalis Historiae Libri XXXI.* Zürich, 1994.)

vábra is a tenger volt a legnagyobb jelentőségű. A hajókon való szállítást a nagyvállalkozók (*naviculariusok*) bonyolították, akik – érdekeik védelme céljából – a nagyobb földrajzi körzetekben *collegiumok*ba vagy *corpusok*ba tömörültek. Ugyancsak a tenger és a hajózás fontosságát, valamint a gazdaságban betöltött szerepét igazolja, hogy a rómaiak a kereskedelemre vonatkozóan külön jogszabályokat alkottak, amiről jó áttekintést ad Földi András vonatkozó kötete.² Ugyancsak hiányolom Warmington kereskedelemre vonatkozó, alapvető munkájának említését.³ A tengerek szerepének és gazdasági jelentőségének bemutatásában hiányérzete marad az olvasónak. Grüll Tibor hatalmas bibliográfiai anyagot ismer, azonban témájában meglehetősen csapongó, olykor ellentmondásos, ugyanez áll az időviszonyokra is, valamint adós marad saját érdemi következtetéseinek közlésével.

A jelzett témakörök előzményei korábbi időkre nyúlnak vissza. Grüll is utal erre, idézve a Pompeiusnak tulajdonított és egyébként is sokat hangoztatott mondást: „Hajózni muszáj, élni nem muszáj!” A szerző megkockáztatja azt a – véleményem szerint – sarkított kijelentést is, miszerint: „Róma sohasem akart tengeri nagyhatalommá válni...” (Bevezetés, 9. old.). A párhuzam kedvéért megemlítem, hogy Athén sem hangoztatta a déloszi szövetség megalakítása kapcsán ezt a szándékát, a végeredmény azonban mégis az lett. Ami a hajózás szerepét és különleges jelentőségét illeti Róma történetében, erre számos korábbi adalék is utal, a továbbiakban erre említek néhány példát.

A hosszú utat bejárt görög hős, Odysseus kései utódja, a Vergilius által irodalmi hőssé emelt Aeneas a győztes görög nyugatra viszi a trójai kincseket, amerre az antik

útleírások is mutatnak. Aeneas – jóllehet irodalmi hős – útja számos információval szolgál, a haszonnal kecsegtető kereskedelmi utak szintén nyugat felé tartanak, hősünk számos helyen megfordul, de aligha véletlenül szerepel ezek között Karthágó is, utalva a föníciaiak és punok vezető szerepére a tengeri hajózásban és kereskedelemben. A Földközi-tenger népei számára ugyanis a kereskedelem és a hajózás jelentette az életet, ezért őrizték kegyelettel Rómában még a Kr. u. 6. században is azt a kis hajót, amelyet a legenda Aeneas hajójának tartott. Ne felejtjük el, hogy éppen Vergilius fogalmazta meg az Aeneis 6. énekéből elhíresült soraiban Róma hivatását, egy világbirodalom létrehozását. Ennek a célnak az elérése szempontjából egyáltalán nem volt mellőzhető a kereskedelem és a hajózás, a világbirodalom terve erre is vonatkozott. Ugyanezt tapasztalhatta a korai Róma az etruszokkal fenntartott kapcsolat során, akik intenzíven benne voltak a hajózás és tengeri kereskedelem vérkeringésében. Az etruszokkal való szakítás után (Kr. e. 510.) ez a hátrány komolyan éreztette hatását. Szintén közeli példa volt a föníciaikkal rivalizáló görögség, akik már a nagy görög gyarmatosítás kapcsán megjelentek a Földközi-tenger nyugati medencéjében, Itáliában is. Nem szabad meglepednünk ebben az összefüggésben a tarentumi háborúról sem, amely esemény ugyan beleillett az Itália egyesítését célzó folyamatba, azonban közrejátszottak benne nagyon fontos geostratégiai szempontok is, nevezetesen a Görögország felé nyíló tengeri útvonal biztosítása. A téma kapcsán fontos megemlíteni a *Lex Claudia* néven ismertté vált törvényt (Kr. e. 218.), amely kizárta a kereskedelmi tevékenységből a *senatorokat*, szabad teret engedve ezzel a lovagrendi pénzembereknek. Maróti Egon a Cato munkáját elemző kötetében⁴ a pénzgazdálkodás és árutermelés

² Földi András: *A kereskedelem jogintézményei a római jogban*. Budapest, 1997.

³ Warmington, E. H.: *The Commerce between the Roman Empire and India*. Delhi, 1974. (3. kiad.)

⁴ Maróti Egon: *Az itáliai mezőgazdasági árutermelés kibontakozása*. Budapest, 1981. (Apolló sorozat 13.)

kibontakozása kapcsán kitért a hajózás és tengeri kereskedelem kérdésére és jelentőségére is. Ugyancsak ő összegzi az említett kötetben Karthágó lerombolásának kapcsán a kutatás állásfoglalását. A félelmetes ellenség példás megbüntetésében kétségkívül szerepet játszott a punok kereskedelmi hegemóniája, amit Róma az ellenük folytatott három háborúban meg is szerzett. Megjegyzem, Karthágó lerombolásának komoly *senatusi* opozíciója is létezett, tehát még római mértékkel mérve is túlzónak ítélték ezt a kegyetlen eljárást. Az amúgy nagyon bőséges bibliográfiából hiányolom Werner Huss Karthágó történetét tárgyaló kiváló munkáját.⁵ Aligha tekinthető véletlennek azonban, hogy a 3. makedón háború után, Kr. e. 146-ban ugyannerre a sorsra jutott a nagy múltú görög kereskedőváros, Korinthos is. A szónok Cicero, aki Karthágó megbüntetésével maga is egyetértett, megjegyzi: „...vajha ne tettük volna ugyanezt Korinthossal”. Szintén az említett érdekeltségekre vall Róma és Rhodos – ez utóbbi egy kereskedő köztársaság az ókorban – kapcsolata. A térségben a sziget mint a Földköz tenger „csendőre” funkcionált, és Róma-barátként képviselte szövetségese érdekeit. Ezért is minősítették Rómában olyan súlyos vétésnek Rhodos megingását a makedón háborúk idején, és szabtak ki rá olyan példás büntetést, amit később – látva a súlyos következményeket – maguk is túlzottnak tartottak. Kr. e. 166-ban szabad kikötőnek nyilvánították Délosz szigetét, így szabadon, vámfizetés nélkül – kikerülve Rhodost – bonyolódhatott a kereskedelem. A gazdasági szempontból ugyancsak fontos vámkérdést Grüll azonban nem is tárgyalja. Ugyancsak kereskedelmi és hajózási érdekek is szerepet játszottak a területiellenes hellenisztikus

államok elleni háborúkban (Kr. e. 200–146), amikor a Földközi-tenger keleti mendencéje feletti uralom megszerzése volt a cél. Kuriózumként megemlítem a Kr. e. 3. században Hieron, syracusai tyrannos által építtetett különleges, Alexandria⁶ nevű luxushajót, amelyen 60 szoba és terem, könyvtár, tornacsarnok, fürdő, kert és konyha is volt.

A továbbiakban néhány apróbb megjegyzést fűzök a kötethez. A szerző a 10. oldalon említi Honorius császár 295-ben hozott rendeletét, amely a birodalom kettéosztásáról rendelkezik, ez azonban 395-ben történt, nyilván elírás történt. A 34. oldalon ifjabb Plinius *Panegyricusa* kapcsán Grüll Tibor fordítási pontatlanságra utal, ami szerintem inkább önkényes értelmezés a részéről. A kérdéses szövegrészben a *disuntissimus* latin szó szerepel, amit én távolinak fordítottam, ami Grüll szerint „egymással össze nem kapcsolhat” jelent. Ezt is jelentheti, azonban a szövegben felsőfok áll, kérdésem: ez hogyan nézne ki magyarul? A haltenyésztés (71. old.) kapcsán keverednek a tengeri és édesvízi halak, továbbá ez a gazdasági ág nem képezte alapvetően a *vilatica pastio* részét, erre a nagyon is speciális és költséges volta miatt sem volt mindenütt lehetőség. Varro említése saját korának körülményeire vonatkozik (Kr. e. 1. sz.), amikor nagymértékben fellendült az állattartás, amit segített az étkezési luxus terjedése is; ismert az ingyenc Lucullus esete, aki elsők között hozott létre tengervízzel feltöltött tavat. Grüll azonban nem fejt ki, hogy a gazdaságban milyen jelentőséggel bírt a halászat és haltenyésztés. Egyébként a halfogyasztás a szegény nép körében már a korai időkben is jellemző volt, természetesen nem a luxus-kategóriát képező ingyencségekre kell gondolnunk. Grüll a halszállítás kap-

⁵ Huss, Werner: *Geschichte der Karthager. Handbuch für Altertumwissenschaft* (Dritte Abteilung, Achter Teil). München, 1985.; uő: *Karthago*. Darmstadt, 1992.; uő: *Die Karthager*. München, 1994.; uő: *Die Karthago*. München, 1995.

⁶ Megmaradt rakományának a jegyzéke; ennek alapján kiszámították, hogy 4000 tonnás lehetett (tudomásom szerint kiadatlan ez a jegyzék, egyébként több hajózási fuvarlevél is maradt ránk).

csán megjegyzi (74. old.), miszerint „az sem lehetetlen, hogy hordókban vagy speciális tartályokban (*vivaria*) élő halakat is szállítottak”. Ez gyakorlat volt, amit a következő mondatban a szerző is nyugtáz. Azonban nem teljesen világosan mutatja be, hogy milyen szerepet játszottak Corneliusok vagy Cornelianusok a só-üzletben. (57. old.) A különleges halak iránti igényt az Apicius neve alatt fennmaradt szakácskönyv is igazolja.⁷ Ennek a kötetnek a bevezetésében szó esik a Grüll által is hosszan taglalt *garum*ról, ami semmiképpen nem tekinthető „táplálék-kiegészítőnek” (82. old.), már csak erősen sós volta miatt sem, ezt a konyha ételek ízesítésére – ahogyan a keleti konyha ma is (például Vietnamban) –, fűszerként használta. Sokféle változata létezett, helyi eltérésekkel, de az összetétele ismert. A *defrutum* és a *sapa*, amelyek készítési módja Columellánál olvasható (12, 1-2.), nem halszós, hanem különböző mértékben elpárologtatott, azaz besűrített, esetleg fűszerezett must, amit szintén használt a római konyha is. A Plautusnál említett tenyészett kagyló (88. old.) lehet görög mintából való átvétel is, ez a gyakorlat ugyanis Rómában a Kr. e. 3–2. században még nem jellemző. Az athéni kikötő, Peiraeus kapcsán Grüll a következőt írja: „A Munychia-félszigeten fekvő települést rhodosi gyarmatosítók alapították, a várost azonban i. e. 430 körül Themistoklés kérésére a milétosi Hippodamos tervezte át...” (115. old.) Themistoklést azonban Kr. e. 471-ben osztrákizmoszal eltávolították Athénból, a perzsákhoz ment, és ott is halt meg. Massilia gyarmatvárost nem a 6. században (193. old.), hanem Kr. e. 600-ban alapították a phókaiak, amit perzsa veszéllyel indokoltak, jóllehet még nem is létezett a perzsa birodalom. Az észak-afrikai város, *Leptis Magna* írásmódja, a *Lepcis* számomra szokatlan. A kötetben előfordulnak ismétlések, például a szelek és tengeri áramlatok eseté-

ben (44. és 152. old.), továbbá következetlenségek is, ilyen a hal mint vallási szimbólum, vagy hogyan kerül a gyöngy és igazgyöngy mellé a féldrágakő. Szintén a hal és halászat gazdasági jelentőségére utal, hogy Rómában a halpiac éppenséggel a Forumon volt, míg egyéb piacokat a külső területeken helyeztek el.

Grüll Tibor új kötete számos új információval szolgál mind az érdeklődő olvasónak, mind a szakembernek. Imponáló a szerző naprakészsége az új kutatási eredmények vonatkozásában, feliratok, régészeti leletek, hajóroncsok, fuvarlevelek és hasonlók tekintetében, az illusztrációs anyaga kitűnő. A beígért, a birodalom gazdasági életét bemutató vizsgálódás nem teljes, szívesen olvastam volna – a birodalom gazdasági életének jellemzése kapcsán – a szerző saját állásfoglalását és összegző következtetéseit. Megjegyzéseim ellenére is ajánlom a kötetet az érdeklődő olvasók, szakemberek és kutatók figyelmébe, ugyanis érdekes és olvasmányos, olyan könyv, amiben bárki találhat a maga számára érdekes, informatív és új anyagot.

HOFFMANN ZSUZSANNA

⁷ Gavius Apicius: *De re coquinaria. Szakácskönyv a római korból*. Budapest, 2003.