

A *Bāveru-Jātaka* – Megjegyzések a Buddha-kori indiai tengeri kereskedelem kérdéséhez

A páli nyelvű buddhista kánongyűjteményben találunk adatokat a tengeri kereskedelemről, tengeri utazásokról és úticélokról, hajókról és hajótörésekről, kikötőkről, ugyanakkor ezek a sokszor nem egyértelmű és homályos utalások összességében nem elegendők ahhoz, hogy reális képet alkossunk a Buddha-kori tengeri kereskedelem állapotáról és kiterjedtségéről. A forrásokkal az a baj, hogy nem korabeliek, persze kétségtelen, hogy az elbeszélésekben, tanításokban és történetekben fellelhető információk sokszor korábbi időkre nyúlnak vissza, de ennek megállapítása nagyon nehéz. A másik gondot a „Buddha-korának“ időbeli behatárolása jelenti, ami a Buddha-datálással kapcsolatos problémához vezet. (Az „ún. javított celyoni hosszú”, illetve az ún. „rövid kronológiáról” van szó. Míg az előbbi képviselői a rendelkezésünkre álló buddhista forrásokból kiindulva úgy vélik, hogy 218 év telt el Buddha halála, és Asóka király (kb. Kr. e. 273-232) megkoronázása között, vagyis Buddha Kr. e. 560-480 között élt. Addig az utóbbi képviselői a legfrisebb régészeti és kultúrtörténeti elemzések eredményei alapján azt vallják, hogy Buddha halálának időpontját minden valószínűség szerint későbbre kell datálnunk, mint ahogy azt korábban a kutatók többsége feltételezte, mégpedig a Kr. e. 420 és 350 közötti időintervallumra, vagyis a Kr.e. IV. század tűnik valószínűbbnek, mint a Kr. e. V. század utolsó két évtizede. Ezen időintervallumon belüli, pontos időmeghatározás a jelenlegi kutatás alapján szinte lehetetlen.)

A lehetséges tengeri úticélok között szerepel a Buddha-kori India és a Babilon Királyság közötti tengeri kereskedelem, amelynek egyik tanúbizonysága a páli kánongyűjteményben olvasható *Bāveru-Jātaka* (339.). A történet arról számol be, hogy egykor régen, amikor Benáreszben Brahmadata király uralkodott, a Bódhiszattva páva alakjában öltött testet. Ekkortájt történt, hogy kereskedők fogtak egy irányjelző varjút és magukkal vitték hajón Bávéri országba; „...*tadā ekacce vānijā disākākam gahetvā nāvāya bāveruraṭṭham aḡamamsa...*” Ebben az időben Bávériuban még nem voltak madarak; „...*tasmim kira kāle bāveruraṭṭha sakunā nāma natthi...*” Bávéri ország lakóit ámulattal és csodálattal töltötte el a madár fényes tolla, formás nyaka, és sugárzó, drágakövhöz hasonló gömbölyű szemei. Száz pénzért „*kahāpana*” megvették a varjút a kereskedőtől, egy aranyból készült kalitkába zárták és mindenféle hallal, hússal és gyümölccsel etették. A történet szerint így lett a varjú a legnagyobb tiszteletnek örvendő madár egy olyan helyen, ahol semmilyen más madár nem létezett.

A Dzsátaka azért is érdekes, mert arról számol be, hogy talán rendszeres kereskedelmi kapcsolat volt India és Bávéri között már az Asóka előtti időkben is, vagyis azt sugallja, hogy India kereskedői a Kr.e V. században, meglehet már a Kr. e. VI. században tettek tengeri utazásokat a Perzsa-öböl partjai felé. (Ez a kereskedelem nem volt újszerű. Feltételezések szerint India már a nagyon korai időkben kereskedett tengeren a sémi

Mezopotámiával. Erre utal a sumer forrásokban szerepelő *Meluhha* országa, amely minden valószínűség szerint az Indus-völgyi civilizációt jelöli. A legnagyobb gondot az jelenti, hogy ez a feltételezeten nagyon korai kereskedelem a két ország között kizárólag a mezopotámia forrásokból ismert, és az erre utaló információk sem egyértelműek.) Erre a rendszeres kereskedelmi kapcsolatra utal az is, hogy ugyanebben a történetben egy másik alkalommal a kereskedők egy pávakirályt "*morarājānaṃ*" vittek magukkal Bávéruba. A páva, amely bájos hangot adott ki magából és táncolt még nagyobb csodálattal töltötte el az ország lakóit és ezer pénzért megvették a pávát is a kereskedőktől. Egy, a drágakövek hét fajtájából készült kalitkába ültették a madarat, és hallal, hússal, gyümölccsel, mézzel, pörkölt rizzsel és cukros vízzel etették. Amióta a páváé lett a legnagyobb hírnév és megbecsülés, azóta a varjúra senki nem volt kíváncsi. A hoppon maradt varjú sem enni, sem inni nem kapott, erre „Ká, ká” káromással elrepült, és egy szemétdombon ütött tanyát.

Bāveruratt̥ha, vagyis Bāveru ország a páli forrásokban nagy valószínűséggel Babilon neve. Először Mineav érvelt úgy, hogy Bávérú minden bizonnyal Babilonra utal, Weber pedig ezt alátámasztva úgy vélte, hogy a kifejezés minden bizonnyal az ó-perzsa Bābiru-ból vezethető le. Karttunen szerint számos kutató feltételezte, hogy amennyiben Buddha a Kr. e. VI. században élt és amennyiben a Dzsátákák korábbi idők emlékeit őrzik, akkor biztosan állítható, hogy a Bāveru-Jātaka története az Akhaimenidák kora előtti időszakból származik. Ugyanakkor, ha a Buddha-datálással kapcsolatos rövid kronológiából indulunk ki, akkor Buddha később élt, és a Dzsátákák is sokkal későbbiek. Kétségtelen, hogy a buddhista születéstörténetekben számos nagyon régi időkre visszamenő elem, információ található, de további egyértelmű bizonyíték nélkül, sajnos egyik buddhista születéstörténet kora sem datálható az Akhaimenidák idejére.

A szóban forgó Dzsátaka nem említi a kikötőt, ahonnan a kereskedők elindultak. Annak ellenére, hogy a konkrét kikötőkre történő utalások száma meglehetősen kevés a páli nyelvű buddhista forrásokban, feltételezhető, hogy India nyugati partjának kikötőit, elsősorban *Bhārukacchat* (Barygaza, a mai Bróács) és talán *Suppārakat* (a mai Nala Sopára, a Thána körzetben, Mumbaitól északra) használták a Buddha-kori kereskedők és a két kikötő valamelyike lehetett a Babilonba tartó tengeri kaland kiindulópontja is.

A történetben szereplő "*disākāka*" (égtáj varjú/irányjelző varjú) minden bizonnyal a tengeren történő tájékozódást segítette. Hasonló szerepe lehetett, mint a *Kevaṭṭa-Suttāban* (*DN I. 11.*) lévő madárnak. A Sutta-ban olvasható történetben Buddha arról mesél a tanítványoknak, hogy hosszú idővel ezelőtt a tengeren kereskedő hajósok "*sāmuddikā vānijā*" partokat kémlelő és kereső madarat "*tīradassi sakuṇa*" vittek magukkal hajóikon, hogy ezek segítségével tájékozódjanak a tengeren. Miután a hajóval már elhagyták a szárazföldet és messze kint jártak a tengeren, a madarat elengedték és az elrepült kelet és nyugat felé, majd észak és dél felé, körbe-körbe repült szárazföldet keresve. Amennyiben a madár a közelben partot talált nem repült vissza, ha azonban nem volt szárazföld elérhető távolságban, akkor visszarepült a hajóra. A történettel kapcsolatban Rhys Davids megjegyzi, hogy a kb. Kr. e. V. századból származó *Kevaṭṭa-Suttāban* olvasható történet a legkorábbi utalás nyílt tengeren közlekedő hajóra indiai forrásokban.

A *Bāveru-Jātakában* szereplő páva egy érdekes eleme a történetnek. Karttunen szerint csak a perzsa Akhaimendiáktól kezdve van egyértelmű bizonyítékunk arra vonatkozólag, hogy pávát vittek Indiából Nyugatra. Ugyanakkor egyes feltevések szerint a madár minden bizonnyal ismert volt Mezopotámiában már a Kr. e. III. évezredtől kezdve. A két időintervallum közötti időszakban többé-kevésbé eltűnt. III. Tiglat-Pileser, (másnéven III.

Tukulti-apil-Ésarra, a Biblia ószövetségi könyveiben Tiglat-Pilezer, Tiglat-Pilészár, Tiglatpilezer néven szerepelt. Kb. Kr. e. 745-727 között uralkodott az Újasszír Birodalom egyik jelentős uralkodója a neki küldött adók között megnevez egy égi madarat, amelynek kék szárnyai vannak. Ez a madár egyes kutatók szerint a páva volt. A szöveg nem említi azonban a madár nevét és azt sem, honnan érkezett. Így további bizonyíték hiányában ez az állítás csak feltevés marad. Ugyanakkor a madár a görögöknél létezett a Kr. e. V. század közepén. Az első görög páva Héra madara volt.

Úgy tűnik, hogy a páva, mint egy, a kereskedelemben szereplő árucikk már a nagyon korai időkben megjelenik. A bibliai Ószövetségben lévő tamil jövevényszavak jelenlétére már a XVIII. században felfigyeltek. A Királyok I. könyvében (10:22) és a Krónika II. könyvében (9:21) arról olvashatunk, hogy Salamon király hajói, Hírám hajóival együtt minden harmadik évben egyszer Társisba hajóznak, ahonnan aranyat, ezüstöt, elefántcsontot, majmokat és pávákat hoznak. *Edgar C. Polomé - Rabin Chainra* hivatkozva - úgy véli, hogy az említett bibliai szöveghelyeken a pávát jelölő héber „tukkii-” kifejezés kapcsolatban áll a tamil „tookai-” kifejezéssel, amely a páva farktollát jelenti. Mivel a „tookai-” kifejezés sose került bele az árja nyelvbe, ezért közvetlen kapcsolatot kell feltételeznünk a héber és a tamil szó között. A szerző szerint számos tamil szó belekerült a héber nyelvbe a Kr. e. VI., de lehetséges már a Kr. e. X. században. Az állítás tehát azt feltételezi, hogy az indiai *Tami Naddal* történő kereskedelem létezett a héber nyelvű Ószövetségben lévő Királyok I. könyvének feltételezett keletkezésének korától kezdve, tehát a Kr. e. VI. sz.-tól, és folytatódott tovább a Krónika II. könyvének felételezett keletkezésének idejében, tehát a Kr. e. III. században.

Feltételezések szerint a Buddha-kori kereskedők többnyire dravidák és nem áriják voltak. Mindez azt is jelentené, hogy Dél-India közvetlenül kereskedett a Perzsa Birodalommal. Ugyanakkor egy ilyen jellegű kereskedelem kimutatása rendkívül nehéz. Inkább arról van szó, hogy a kereskedők kapcsolatban álltak Dél-Indiával, de a nyugat-indiai partokról, *Bhārukaccha*, esetleg *Suppāraka* kikötőkből kiindulva kereskedtek Babilonnal. Feltehetőleg ilyen kereskedőkkel találkozunk a *Bāveru-Jātakā*ban is, és később aztán ezek a kereskedők osztoztak déli kollégáikkal az újonnan virágzó nyugati kereskedelemben. (A Kr. u. I. századi római-indiai kereskedelemmel kapcsolatos munkájában Székely Melinda hivatkozik azokra az egyiptomi prákrit és tamil nyelvű szórványelemekre, amelyek azt bizonyítják, hogy a Római Birodalom idején Egyiptomban tevékenykedő indiai kereskedők túlnyomórészt Dél-Indiából származtak.)

Egy másik fontos és a mai napig megválaszolatlan kérdés, hogy ezek a korai kereskedők ismerték-e a monszuszelet vagy pedig a partok mentén hajóztak. India és a Nyugat közötti kiterjedt tengeri kereskedelem kialakulásának hajózási és tengerészeti feltétele volt a monszunszél paramétereinek pontos ismerete. A monszunszél felfedezésének pontos dátuma körül a mai napig viták vannak. A valószínűleg a Kr. e. I. században élt Hippalos tengerész, hajókormányos volt az, aki felfedezte a görögök számára a rendszeresen fújó monszunszeleket, melynek titkát addig az arab és indiai hajósok őrizték. Számos kutató tehát azon a véleményen van, hogy India kereskedői már évtizedekkel ezelőtt ismeretekkel rendelkeztek a tengeri áramlatokról, így talán a monszunról is. Ezzel kapcsolatban elmondhatjuk, hogy a páli nyelvű buddhista irodalomban is találunk információkat arra vonatkozólag, hogy az indiai tengerészek feltételezhetően már a nagyon korai időktől kezdve rendelkeztek ismeretekkel a tengerre, a szelekre, az áramlatokra, a hullámokra, az apályra és a dagályra vonatkozólag. Néhány, a tengeri utazással kapcsolatos

buddhista születéstörténetben olvashatunk az össze-vissza fújó, gyors mozgású tengeri szél erejéről „*vātavega*”, amelynek következtében a tengeri vállalkozás sok esetben bizony katasztrófával végződött. A *Suppāraka-Jātak*ban (463.) pedig arról olvashatunk, hogy a tehetséges Suppāraka kapitány kormányozta hajó hét napig baleset nélkül haladt a tengeren, ekkor azonban egy, az évszaknak nem megfelelő romboló/pusztító szél támadt; „...*tato akālavātam uppātītam upajji...*” és a hajó négy hónapig a tengeren hánykolódott. Általában elmondható, hogy a tengeri kereskedelemmel kapcsolatos buddhista dzsátákban meglehetősen gyakoriak a hajótöréssel kapcsolatos történetek. Ez egyben arra is utal, hogy a korabeli tengerészek és kereskedők figyelték és tanulmányozták ugyan a tengert, de nem rendelkeztek kiterjedt és megalapozott ismeretekkel a tengeren rendszeresen fújó szelekről és áramlatokról. Buddha-korában elsősorban partmenti hajózás volt, erre utal az is, hogy a kereskedők a tájékozódást segítő madarakat vittek magukkal, a nyílt tengerre csak ritkán merészkedtek.

Valószínűsíthető tehát egyfajta korai kereskedelem India és Mezopotámia között az Akhaimenidák előtti időszakban, de erre nincsen egyértelmű bizonyíték. Az Akhaimenida korban aztán már minden kétséget kizárólag virágzott a kereskedelem a két ország között. Dareiosz halála után azonban a kereskedelem lehanyatlott, a tengeri utakat nem használták, így India, illetve a Perzsa Birodalom indiai tartományai csak kis részben vettek részt a Nyugattal való kereskedelemben. A Dareiosz halála utáni kereskedelmi hanyatlásnak több okát is feltételezik. A leginkább elfogadott nézet szerint egy lassú és fokozatos hanyatlásról volt szó. Annyi bizonyosnak látszik, hogy a Kr. e. IV. században ez a kereskedelmi kapcsolat többé-kevésbé megszűnt. Az Akhaimenidák ugyanebben az időben veszítették el a hatalmukat Észak-nyugat Indiában, de a pontos dátumot nem ismerjük.

A páli nyelvű buddhista források alapján feltételezhető a Buddha-kori tengeri kereskedelem megléte, de hogy a hajókkal meddig jutottak el, pontosan milyen ismeretekkel rendelkeztek a távoli országokról és mennyire volt intenzív az Indián kívüli területekkel való kereskedelem, arra nehéz választ adni. Felvetődik a kérdés, ha valóban létezett rendszeres kereskedelem India és más országok, így pl. Babilon között, akkor minden bizonnyal hallanunk kellene a forrásokban ezen országok lakóiról, szokásairól, és a kereskedelemben szereplő termékekről. Mindezekre csak elvétve, szűkszavúan, és nagyon homályosan történik utalás a páli nyelvű buddhista forrásokban. Elképzelhető tehát, hogy ismertek Indián kívüli országokat és területeket, tudomásuk volt róluk, hiszen konkrét névvel illették őket (pl.: *Bāverurattha*) sőt az is valószínű, hogy az indiai kereskedők eljutottak és többször is visszatértek ezekre a helyekre, majd hazájukban csodálattal meséltek a távoli országokról. Ezek a homályos és nem egyértelmű információk bekerültek azokba a történetekbe, amelyekben hajótörésekről van szó, és így már önmagában a szónak az említése is elegendőnek bizonyult, hogy valamiféle csodálatos, misztikus történet kerekedjék belőle. Az a tény, miszerint a legtöbb, tengeri kereskedelemmel kapcsolatos történet hajótöréssel végződik, de mindenképpen a tengeren történő nehézségekről számol be, arra enged következtetni, hogy a hajóépítés még nagyon kezdetleges szinten állt, egyszerű hajókról és csónakokról volt szó, amelyekkel nehéz és bizonytalan volt a tengeri utazás.

Irodalom

- BECHERT, H.: *The Dating of the Historical Buddha=Die Datierung des historischen Buddha*. I-III. Göttingen 1991 (I.), 1992 (II.), 1997 (III.)
- FAUSBØLL, V.: *The Jātaka together with its commentary being tales of the anterior births of Gotama Buddha*. (For the first time ed. in the original Pāli by Viggo Fausbøll.) III. London 1883. 126-128.
- GOKHALE, B. C.: Bhaurkaccha/Barygaza. In: Pollet, G.: *India and the Ancient World. History, Trade and Culture before A. D. 650*. Leuven 1987, 67-79.
- KARTTUNEN, K.: *India in early Greek literature*. Helsinki 1989.
- MYLIUS, K.: Die gesellschaftliche Entwicklung Indiens in jungvedischer Zeit nach den Sanskritquellen. *EAZ* 12 (1971) 171-197.
- RABIN, C.: Loanword Evidence in Biblical Hebrew for Trade between Tamil Nad and Palestine in the First Millennium B. C. In: ASHER, R. E.: *Proceedings of the Second International Conference Seminar of Tamil Studies*. I. Madras 1971, 432-440.
- SZÉKELY, M.: *Kereskedelem Róma és India között*. Szeged 2008.
- VEKERDI, J.: *Dzsátakák. Buddhista születésregék*. (Válogatta, páliból fordította, a jegyzeteket és az utószót írta: Vekerdí J.) Budapest 1998.

The Bāveru-Jātaka. Reflection on the Indian maritime trade in Buddha's time.

The assumption of Indian maritime trade in Buddha's time is hotly debated. The problem is however, that the sources are not contemporary but the stories and informations on which they are founded possibly date back to very old times. Another problem is the *Dating of the Historical Buddha*. (Regarding Buddha's *Nirvāṇa* there are about 100 years difference between the so-called „corrected long” and the „short chronology”).

The article deals with assumed Indian seafaring in Buddha's time. In the Pali Canon there are various information and story that speculate in this direction. The *Jātakas* for instance, include numerous tales of voyages to far off lands. Usually these stories relate the experiences of a merchant who leaves his native city in search of wealth abroad. With a group equally interested in foreign trade, he forms a mercantile caravan which transports native wares to the nearest port and then puts out to sea with a chartered ship and hired crew. Often the ship is destroyed at some time during the journey and the tale continues by reporting how all, or at least some individual passengers succeeded in saving themselves. Moreover the *Bāveru Jātaka* tells about the possibly regular seaborne trade between India and Babylon. The story relates the adventures of certain Indian merchants, who took the first birds („direction-giving crow”; *disākāka* and peacock king; *morarāja*) by sea to Babylon/Bāviru; „*Bāveruratt̥ha*”. The story tells that at that time there were no birds in Babylon. The *Jātaka* itself may go back to 400 B.C., but the folks-tale on which it is founded must be much older, possibly reflect events of the fifth or sixth centuries B.C. From that point of view peacocks were imported into Babylon before 500 B.C. The Indians employed, like the seafaring Phoenicians and Babylonians of ancient times, for finding the direction during navigation, the so-called „*disākāka*” („direction-giving crow”). They showed the navigators, when they lost sight of the land, as they flew towards the land, in what direction the coast was to be found. On the high seas such „compass” could not surely

be of much use to the sailors, but it was very useful for navigation along the coast. Therefore, it can be assumed navigation along the coast and not in the open sea when *Jātakas* mentions overseas trade.

If there really was regular trade between India and countries like the Babylonian kingdom, one should certainly have heard from the *Jātakas* of the products of this land, of its inhabitants and their customs. The existence of the mere name shows that the city was known by name in the age to which the *Bāveru-Jātaka* relates. Most likely, Indian sailors went to Babylon and spread reports on their return home about the city and its wonders, so that from that time onward in every story in which the ship-wrecked played a part, the name of the city of *Bāveru* appeared, the mention of which served to make the listeners expect something wonderful. Oversea trade is, however not so frequently mentioned in *Jātakas* that one can talk of a seaman as a typical figure. In the culture-period depicted in the *Jātakas*, overland trade have far surpassed in importance sea-borne trade. The tradesman who goes about the country with his caravan is in fact a typical figure in our narratives.