

Székely Melinda

ÚJABB FORRÁSOK A RÓMAI BIRODALOM ÉS INDIA KÖZÖTTI KERESKEDŐKRŐL

New Sources for Traders between India and the Roman Empire

There are few literary sources for traders between the Roman Empire and India. Papyrological, epigraphical, and juridical sources are available, but these sources are often equivocal. In the past decades several papyri, ostraca and inscriptions with records proving transit trade have surfaced in Egypt. In 1980 a papyrus was found in Alexandria, and it was published in Vienna 5 years later (1985). The papyrus proves that by the 2nd century A.D. the merchants of the Roman Empire had learnt the precise trade route from Alexandria to Coptos, from Coptos across the desert to a port on the Red Sea, and further on to India. According to the text, the long and dangerous route was planned cautiously. The papyrus records the lend-lease contract of a vessel, which reveals the existence and use of sophisticated legal transactions. The Red Sea trade was very profitable, therefore we should not suppose that wealthy Romans from the higher ranks of society had no interest in it. However, *lex Claudia* from 218 B.C. made it impossible for senators to own commercial vessels that could potentially carry more than 300 amphoras. This way aristocrats were theoretically banned from long-distance sea trade. Nevertheless, the letters of Cicero mention two senators whose commercial connections can be proved. Archaeological findings also support the involvement of senators in trade. On the basis of the sources we can conclude that the trade between India and the Roman Empire was arranged by individuals. Tax records, inscriptions, papyri and ostraca suggest that marine companies operated on the Red Sea. Inscriptions in Indian languages and scripts found in Egypt attest to the presence of Indian merchants in the Roman Empire.

„impiger extremos curris mercator ad Indos,
per mare pauperiem fugiens, per saxa, per ignis”
Horatius

A Római Birodalom és India közötti kereskedelemben részt vevőkről az aranykori költők több költeménye is megemlékezik. Horatius nyughatatlan, elszánt kereskedőkről ír, akik „per mare, per saxa, per ignis” (sziklákon, tűzön-vízen át) „currunt” (serényen rohannak), és minden veszélyt vállalnak, hogy eljussanak a világ végét és a mesés kincseket jelentő Indiáig (Hor. *Epist.* I, 45–46).¹

A kereskedőkkel (*mercatores, negotiatores*) kapcsolatban viszonylag kevés irodalmi forrás áll rendelkezésünkre. Kr. u. 40–70 között keletkezhetett a *Periplus Maris Erythraei*, amely egy alexandriai kereskedő leírása a Vörös-tengertől Indiáig vezető

¹ Lásd még: Hor. *Sat.* I, 1, 29–30: *nautae, per omne audaces mare qui currunt*; Hor. *Epist.* II, 27: *qui trans mare currunt*.

hajóútról.² A *Periplus* írója görög nyelvet beszélő egyiptomi lakos volt, tapasztalt kereskedő, aki maga is részt vett avörös-tengeri áruforgalomban, munkája így pontos információkkal szolgál az indiai, arabiai és afrikai utazásokat illetően. Papyrológiai, epigrafikai és jogi forrásokat nagy számban találunk a kereskedelemben részt vevőkre vonatkozóan, ezek a források azonban gyakran ellentmondóak. Az utóbbi évtizedekben újabb források kerültek elő, elsősorban Egyiptom területéről. Görög és latin nyelvű kőbe véssett feliratok, papiruszok, *ostrakonok*,³ tamil, prákrit és tamil-bráhmí nyelvű feljegyzések kerültek napvilágra. Jelentős segítséget nyújt a víz alatti régészet is: az elsüllyedt ókori római hajók vizsgálata kiegészíti, illetve megerősíti az írott forrásokat.

A források alapján a következő kérdéseket vizsgálom a tanulmányban: Kik voltak a Római Birodalom és India közötti kereskedelembe részt vevő személyek? Milyen nehézségekkel kellett megküzdeniük a hosszú és veszélyes út során? Mennyiben vettek részt a *senatorok* a távolsági kereskedelembe? Kimutatható-e a *libertusok* térnyerése a gazdasági életben? Milyen társulási forma volt jellemző a kereskedőkre? Birodalmi polgárjoggal nem rendelkező személyek részt vehettek-e a kereskedelembe?

Strabón művéből tudjuk, hogy a Római Birodalom és India közötti kereskedelembe az alexandriai (elsősorban görög és zsidó) kereskedők töltötték be irányító szerepet (Strab. 2, 5, 12). A szárazföldi karaván kereskedelembe a palmyraiaknak volt nagy jelentőségük. A tengeri kereskedelem központja Alexandria és a Vörös-tenger menti kikötővárosok lettek (THAPAR 1997, 32). A kereskedelem nyelve a görög volt,⁴ a kereskedelmi hajók legénysége elsősorban görögökből és szírekből állt. A rómaiak kezdetben megvetéssel és bizalmatlansággal viseltettek az idegen etnikumú kereskedők iránt (FÖLDI 1997, 29). Ez a szemlélet sokáig meghatározta viszonyulásukat a kereskedelemhez, amit *sordida arsnak* tekintettek (Cic. *De off.* 1, 42, 151); a nagybani kereskedelem és a gazdag kereskedők megítélése azonban kedvezőbb volt.⁵ A rómaiak számára a kereskedelmi tevékenységnél kedvezőbb volt az uzsora-kölcsönök nyújtása (FÖLDI 1997, 31).

² CASSON 1989. Magyarul: A Vörös-tenger körülhajózása Alexandriától Indiáig. *Aetas* 1996/4. 97–110. Fordította, bevezette, az összekötő szövegeket és a jegyzeteket írta: W. Salgó Á.

³ *Ostrakonok* – összetört cserépedények darabjai, amelyekre feljegyzéseket és nyugtákat írtak.

⁴ A távolsági kereskedelem jelentős részét kezükben tartó zsidó kereskedők is görögül beszéltek (BOULNOIS 1972, 64–65).

⁵ Vö. García Brosa, G.: *Mercatores y negotiatores: ¿Simples comerciantes?* *Pyrenae* 30 (1999) 173–190.

A kereskedőknek hosszú és veszélyes útvonalat kellett megtenniük, amíg eljutottak Indiáig. A Rómától Alexandriáig vezető hajóutat a gabonaszállítmányok miatt jól ismerjük a források alapján. Az Alexandriából Indiába vezető karaván- és hajóutat Plinius Maior írja le *Naturalis Historia* című műve 6. könyvében (6, 26, 100–106). A szerző büszkén hangsúlyozza, hogy az útvonal leírásához első ízben áll rendelkezésre megbízható ismeretanyag. Plinius korában keletkezhetett a *Periplus Maris Erythraei* is. A visszaúthoz, az indiai Muziristól Alexandriáig tartó szállítási útvonalhoz értékes adatokat nyújt az 1980-ban, Alexandriában előkerült papiusz (HARRAUER 1985).

A *principatus* korai időszakában, a Kr. u. 1–2. században Rómából Indiába az út Egyiptomon és a Vörös-tengeren keresztül vezetett. Itáliából Egyiptomot mindig tengeri úton közelítették meg, legalábbis eddig nem került elő olyan irat, ami azt bizonyítaná, hogy egy korabeli utazó vagy kereskedő ezt az utat szárazföldön tette volna meg (DIHLE 1978, 579).⁶ A tengeri útvonal előnyben részesítéséhez a korabeli politikai helyzet is hozzájárult, hiszen a rómaiak ilyen módon tudták a szárazföldi útvonalakat ellenőrzésük alatt tartó Parthus Birodalmat kikerülni.

A kereskedelmi hajók Ostiából vagy Puteoliból indultak.⁷ A két kikötőváros elsőbbségéről viták folynak a kutatók között. Ostia a Tiberis partján, Rómától 20 kilométerre fekszik, fejlődését azonban homokzátonyok gátolták. Puteoli (ma Pozzuoli) Rómától 150 kilométerre délre található, öble azonban kedvezőbb, ide mélyebb járatú hajók is befuthattak. A források alapján valószínűsíthető, hogy a 2. századig Puteoli meghatározó szerepet játszott a római élelmiszer és keleti luxusáru kereskedelemben.

A Puteoli és Alexandria közötti távolság 1000 tengeri mérföld, ez 1852 kilométernek felel meg. A széljárás, az évszak és az áru mennyisége nagymértékben befolyásolta az utazás időtartamát és biztonságát, így a szállított termékek árát is (HOPKINS 1982, 82). A széljárás kiváltképp 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 (CASSON 1989, 11–12).⁸ Alexandriában a Rómából érkezett árut kisebb folyami hajókra rakták át, a vízi szállítás a Níluson ugyanis olcsóbb volt a szárazföldinél. Alexandria tengeri kikötőjét

⁶ A témához bővebben: RASCHKE 1978; CASSON 1991; DAFFINÁ 1995.

⁷ A kikötőkhöz lásd: De Salvo, L.: *Economia Privata e Pubblici Servizi nell' Impero Romano. I Corpora Naviculariorum*. Messina 1992. 43–52.

⁸ Plinius leírja, hogy Valerius Marianus *senator* nyári időszakban, kedvező széllel 9 nap alatt eljutott Puteoliból Alexandriába, de ezt az utat a szerző a csodás, rendkívüli dolgok között említi (Plin. 19, 3–4).

csatorna kötötte össze a belső kikötővel. A hajók a folyami rendőrség által felügyelt Níluson Plinius szerint 12 nap alatt értek Koptosba (Plin. 6, 26, 102). Itt szállítóvállalatok vették át az árut, és tevén vagy számaón vitték tovább a Keletisivatagon át az egyik vörös-tengeri kikötővárosba. Myos Hormos és Leukos Limen 5–6 napi járóföldre, 160 illetve 172 kilométerre fekszenek Koptostól (HARRAUER 1985, 127). A legdélebbi kikötő Bereniké, 412 kilométerre található Koptostól. Plinius szerint a Koptos – Bereniké közötti távolságot a karavánok 12 nap alatt teszik meg, mert a hőség miatt csak éjszaka lehet haladni (Plin. 6, 26, 103). Útközben a vízellátást és a szállást *hydreumata*⁹ és *mansiones* biztosították (Plin. 6, 26, 102–103). Az útvonal katonai biztosítását őrtornyok felállításával oldották meg. A kereskedőknek ugyanis nemcsak a természeti erőkkal, a tengerrel, viharokkal, sivataggal kellett megküzdeniük, hanem kalózok és rablók támadásaitól is tartaniuk kellett. A hajók a vörös-tengeri kikötőket júliusban hagyták el, és hátszéllel Afrika legkeletebbre fekvő pontjához, a Guardafui hegyfokhoz hajóztak (Plin. 6, 26, 104). Egy ókori hajó sebessége 4–6 csomó/óra volt, így egy nap alatt körülbelül 50 tengeri mérföldet tudtak megtenni. Indiába a délnyugati monszun segítségével jutottak el. Az Indiai-óceánon rendszeresen fújó monszunszeleket a Kr. e. I. században Hippalos hajóskapitány fedezte fel a nyugati világ hajósai számára. A délnyugati monszun heves, viharos időszakot jelent, a szél sebessége akár a 100 km/órát is eléri, ezért erős hajókra volt szükség, amit csak igen gazdag kereskedők tudtak beszerezni. Berenikéből Canéba 30 nap alatt, Canéból az indiai Muzirisba 40 nap alatt lehetett eljutni (Plin. 6, 26, 104). Muziris mellett kedvelt indiai kikötők voltak még Barbarikon, Barygaza és Nelkynda is. Az egész út Rómából Indiába 114 napig tarthatott átrakodás nélkül. A szállítási költség, a vámok, és egyéb költségek tovább fokozhatták a drágaságot. Indiából az északkeleti monszun segítségével, december és január között indultak vissza a hajók Egyiptomba (Plin. 6, 26, 106), ami nyugodt, csendes időszak. Az oda-vissza út tehát körülbelül egy évig tartott az átrakodási időt nem számolva.

Az Indiától Alexandriába vezető kereskedelmi útról egy 1980-ban előkerült, és 5 évvel később Bécsben publikált papirusz tájékoztat. A szöveg nem tartalmaz dátumot, de valószínűsíthető, hogy a 2. század közepe körül keletkezett (HARRAUER 1985, 129). A papiruszlap mindkét oldalán fekete tintával készített írás található. Az elülső oldalon egy hajó kölcsönbérleti szerződése áll, amelyet Muzi-

⁹ *Hydreumata* – a rómaiak a karavánutak mentén biztonsági pontokat építettek ki, amelyeket mindig közvetlenül az út mellett, a völgyek közepén helyeztek el. Ezeket falal vették körül, és az erősség közepére egy kővel körülfalazott vízelőhelyet építettek, a *hydreumát*, ahonnan ezek az őrhelyek a nevéket kapták.

ris városában foglalmaztak meg. A szöveg tanúsága szerint a korabeli kereskedők a kölcsönszerződésről igen beható ismeretekkel rendelkeztek. A papirusz tartalmazza a pontos szállítási útvonalat Indiától egy vörös-tengeri kikötővárosig, onnan a sivatagon keresztül Koptosig, majd Koptostól Alexandriáig. A végcél valószínűleg Róma volt. A papirusz másik oldalára az Alexandriából induló szállítmány útját írták le, és az ezzel járó vámeljárást. A szerződés alapján kiderül, hogy Muzirisban egy hajótulajdonos – neve a papirusz elveszett részén állt – szállítási szerződést kötött egy kereskedővel, vagy annak képviselőjével, azokra az árukra, amiket a kereskedő még Muzirisban vett meg. A hajós kötelezettséget vállalt az árucikkek eljuttatására Koptoson keresztül Alexandriáig, ahol átadja azokat a kereskedőnek, aki a szállításért megkapja a bérét. Ugyanakkor a hajós egy nagyobb összegű kölcsönt vett fel a kereskedőtől még Muzirisban. Azt nem lehet tudni, hogy mire használta fel ezt az összeget, de ez a fuvarozási díjánál jóval magasabb volt, még zálogot is letétbe kellett tennie – talán a hajóját – ha esetleg nem tudná kielégíteni a tartozását. Ha ez bekövetkezne, akkor a kereskedőnek jogában áll a hajós vagyonának $\frac{1}{4}$ -ét lefoglalnia, és ha még a továbbiakban sem tudja visszafizetni a kölcsönt, akkor a maradék $\frac{3}{4}$ -ed rész is őrá száll (HARRAUER 1985, 133). A szöveg tanúsága szerint a hosszú és veszélyes útvonalat körültekintően, nagy gondossággal szervezték meg. A kölcsönbérleti szerződés megkötése magas szintű jogi ügyletek ismeretét és alkalmazását bizonyítja.

A kereskedőkre vonatkozó korai, fontos forrás egy papirusz, mely a Kr. e. 2. századból származik, és valószínűleg Alexandriában íródott. A papirusz kölcsönszerződés szövegét tartalmazza arról, hogyan lehetne finanszírozni egy kereskedelmi vállalkozást a „fűszertermő földre”, Szomália partvidéki területeire (YOUNG 2001, 55). Az öt kölcsönt kérő mindegyikének görög neve volt: az egyik Spártából, egy másik Massiliából érkezett. A kölcsönadó neve is görög, a bankár, aki a pénzt kezelte, valószínűleg római volt. A visszafizetést öt tanú garantálta, akik közül négy a hadseregben szolgált, egy pedig kereskedő volt. Ez a forrás bizonyítja, hogy ha a kereskedők nem rendelkeztek elég pénzzel, összefogtak, kölcsönt vettek fel, és felszereléseket vettek belőle. A behozott árut eladták, így elég pénz jutott a kölcsön visszafizetésére, sőt még profitáltak is belőle. Ez az eljárás azonban nem volt mindig sikeres.

Casson hangsúlyozza, hogy Indiába a viharos szél miatt hosszabb ideig tartott az út, így oda erősebb hajókra volt szükség, ezek beszerzését csak a gazdag kereskedők engedhették meg maguknak (CASSON 1989, 34–35). Más kereskedők önállóan vettek fel kölcsönt, nem társultak senkivel. A kutatók erre is találtak írásos bizonyítékot egy papiruszon. Az írás szerint egy befektető adott kölcsönt, aki való-

színűleg a római kereskedelmi közösség tagja volt Muzirisban, és elég gazdag ahhoz, hogy pénzt adjon (P. Vindob. G 40822; HARRAUER 1985). A kereskedők így részt tudtak venni az Indiával, Arábiával és Afrikával való kereskedelemben. A hitelezők megengedték, hogy Alexandriában, vagy akár Rómában értékesítsék áruikat.

Tudunk olyan kereskedőkről is, akiknek saját hajójuk volt, és akár bérbe is adták azt. Egy Nílus völgyében talált templomi irat Medamoud-nál ilyen gazdag kereskedőket említ (YOUNG 2001, 58). Aelia Isidora és Aelia Olimpiás két vagyonos nő, akik pénzt is adományoztak a templomnak, *eparchost* alkalmaztak, aki a hajóik kapitánya, esetleg üzleti tanácsadójuk is volt. Neve a kéziratban is szerepelt, de a két nő neve alatt, alárendelt helyen. Aelia Isidora és Aelia Olympias valószínűleg több embert alkalmaztak, akik Indiából Egyiptomba szállították az árukat (YOUNG 2001, 59).

Adólisták, feliratok, papiruszok és *ostrakonok* arra utalnak, hogy a Vörös-tenger vizein **hajóstársaságok** (*societates*) működtek. A szervezetek általában a *publicanusok*, vagyis az adóbérlők társulatai voltak. A papiruszok tanúsága szerint egy másik kedvelt forma a tengeri kereskedelemre adott kölcsön, a *pecunia traiectica*, amelyet az ókori kereskedelem legfontosabb jogintézményének tartanak (FÖLDI 1997, 187). A *societates* és a *pecunia traiectica* nem zárták ki egymást, ugyanis az utóbbi főleg a kiskereskedelmi forgalmat, vagy a magánúton történő szállítást segítette. A nagyobb kereskedők, szállítók és a társaságok nem folyamodtak ilyen kölcsönhöz (ROUGÉ 1980, 291–303). A társaságokat olyan emberek irányították, akik képesek voltak a Vörös-tengeren és az Indiai-óceánon való átkelésre alkalmas hajókat felszerelni és legénységgel ellátni. Ezek a vállalkozások hajóépítéssel és karbantartással is foglalkoztak. A társaságok vezetői a feliratokon a görög *naukleros* néven szerepelnek (YOUNG 2001, 63).¹⁰ Petronius művében Trimalchio, kora szokásaival ellentétben nem lépett be társulásba (*societates*), ahol a hasznót és a kockázatot is megoszthatták volna egymással a hajótulajdonosok. Egyedül szerelte fel hajóját, ahelyett, hogy bérbe adta volna, vagy szerződött volna egy kapitánnyal, aki kezességi pótlék (*pretium periculi*) ellenében vállalta volna a tengeren való átkeléssel járó kockázatokat.

A vörös-tengeri kereskedelem nagy haszonnal járt, így elképzelhetetlen, hogy a római társadalom magas rangú, vagyonos emberei ne lettek volna érdekeltek benne. A Kr. e. 218-ban hozott *lex Claudia* azonban megtiltotta a **senatori rend** tagjainak, hogy 300 amforánál nagyobb rakterű kereskedelmi hajóval rendelkezzenek.

¹⁰ A *naukleros* kifejezés gazdag hajótulajdonost, vállalkozót, olykor hajóskapitányt is jelöl, latin megfelelője a *navicularius*, illetve a *nauclerus* (FÖLDI 1997, 39, 45). A *navicularius* szó Cicero kora óta használatos, korábban a hajósvállalkozót *nautának*, majd *exercitornak* nevezték.

Az arisztokráciát így elvileg kizárták a tengeri távolsági kereskedelemből. Egyes kutatók a *lex Claudii*-t a kereskedelemben meggazdagodott üzletemberek *senatus*tól való távoltartása érdekében hozott rendelkezésként értelmezik (ROUGÉ 1980, 291). A *senator*ok üzleti, kereskedelmi tevékenységét a rómaiak elfogadhatatlan, lealacsonyító és hivatalukhoz méltatlan tevékenységnek tartották (Cic. *De off.* I, 151: *Mercatura (autem, si tenuis est,) sordida putanda est; Verr.* 4, 8; *Fam.* 16, 9, 4; *Liv.* 21, 63, 3). Cicero leveleiben azonban két *senator*t is megemlít, akiknek kereskedelmi kapcsolata bizonyítható: C. Sempronius Rufus *senator*, aki a források tanúsága szerint Puteoliban is üzletelt, és P. Sestius *senator*, cosai földbirtokos neve több levélben is előfordul (Cic. *Fam.* 12, 29; *Att.* 14, 12, 3; *Att.* 5, 2, 2; *Att.* 15, 29, 1). C. Sempronius Rufus *senator* kereskedelmi kapcsolatait egy elsüllyedt római hajó rakománya is bizonyította. A hajóról készült 1968-as tanulmány *apuliai*, pecséttel ellátott amforákat és Puteoliban készült színes festékeket sorol fel, amelyek bizonyítják, hogy Rufus részt vett a hajózási vállalkozásban (TSCHERNIA 1968; D'ARMS 1980, 79–80).

A Cicero másik levelében említett P. Sestius *senator*, cosai földbirtokos, kereskedelmi tevékenységének igazolásául egy Massilia (Marseille) közelében elsüllyedt, és 1942-ben felszínre került ókori római teherhajó rakománya szolgált. A hajón ugyanis 1700 amforát találtak, rajtuk SES és SEST feliratokkal, és horgony, ötágú csillag, pálmalevél, háromágú szigony, bárd valamint koszorú szimbólumokkal.¹¹ Ezeket a feliratokat és szimbólumokat Cosa környéki amforákon is megtalálták (D'ARMS 1980, 81–83). Az irodalmi és régészeti források tehát a *senator*ok kereskedelemben való részvételét bizonyítják.

Számos kereskedő **felszabadított rabszolgákat** alkalmazott, és a római *senator*okhoz hasonlóan közvetítőként keresztül intézte az üzleti ügyeket.¹² Így bizonyos távolságot tartottak maguk és a beruházásaik között. A Nikanór-archívum¹³ feljegyzései bizonyítják, hogy Egyiptomban lakó, különböző származású, jómódú családok ügynökségeket tartottak fenn Myos Hormosban és Berenikében. Az ügynökségeket valószínűleg azért tartották fenn, hogy a tengerentúli kereskedelemben megfelelően képviseljék érdekeiket. Így Caius Norbanus, egy előkelő római család tagja, vagy Marcus Iulius Alexander, egy igen gazdag és befolyásos alexandriai zsi-

¹¹ Lásd ehhez: Manacorda, D.: The Ager Cosanus and the Production of the Amphorae of Sestius: New Evidence and Reassessment. *Journal of Roman Studies* 68 (1978) 122–131.

¹² Vö. D'Arms, J.: Commerce and Social Standing in Ancient Rome. London 1981.

¹³ A Nikanór-archívum egy *ostrakon*-gyűjtemény, keletkezése a Kr. e. 18 – Kr. u. 69 közötti időszakra datálható.

dó család tagja is ügynököket alkalmazott az említett városokban (CASSON 1989, 32). Plinius említ egy Annius Plocamus nevű *publicanust*, aki bérbe vette a Vörös-tenger adóit a Római Birodalomtól (Plin. 6, 24). Claudius császár uralkodása idején Annius Plocamus az arab területekre küldte el felszabadított rabszolgáját, aki gazdája érdekeit képviselte, tehát kereskedelmi ügyekben járt el.¹⁴ A Vörös-tenger és a Nílus közötti útvonalon feliratok is megőrizték Annius Plocamus felszabadítottjának nevét (MEREDITH 1953, 38–40). Ez a család fontos szerepet játszott Puteoli helyi arisztokráciájában is (YOUNG 2001, 60). Vitatott, hogy a Vörös-tenger vámját haszonbérbe vevő Annius Plocamus és *libertusa* milyen szerepet töltött be a korabeli gazdasági életben. Az azonos földrajzi helyen, több évtizeden keresztül, több feliraton is szereplő Annius Plocamus név előfordulása fölveti a lehetőséget, hogy a gazdasági életben jelentős emberrel, családdal, vagy egy család több nemzedékével számolhatunk ezen a területen. Rabszolgáik és *libertusaik* felszabadításuk után továbbra is egykori uruk gazdasági tevékenységéhez kapcsolódtak. Annius Plocamus *libertusának* önálló utazása, gazdasági tevékenysége, irodalmi forrásban előforduló neve utal a felszabadított rabszolgák egyre növekvő szerepére és befolyására az első századi Római Birodalomban mind a gazdasági, mind a társadalmi élet területén.¹⁵

A vörös-tengeri kereskedelemben sok, birodalmon kívüli, **birodalmi polgárjoggal nem rendelkező személy** is részt vett, mint például arabok (*nabataeusok*) és indiaiak. Az irodalmi források megerősítik jelenlétüket Alexandriában. Dión Chrysostomos megemlíti, hogy a városi színházban tartott előadásán arabok, baktriaiak, szkíták, perzsák és indiaiak is részt vettek (Dion Chrys. 32, 36, 40). Ez Traianus uralkodási ideje alatt (Kr. u. 98–117) történt. Ephesosi Xenophon munkájában egy indiai rádzsáról esik szó, aki éppen üzleti ügyekben tartózkodott Alexandriában (Xen. Eph. *De amor.* 3, 11. Kr. u. 2. század elején).

Koptosban, illetve a Koptos – Bereniké útvonalon feliratokat találtak. Az egyiken Athénion fia, Hermeros, ádeni kereskedő Isisnek és Hérának tett fogadalmat Kr. u. 70. júl.-aug.-ban (YOUNG 2001, 62). A dátum alapján valószínű, hogy Hermeros indiai útja előtt kérte az istennő segítségét, ez ugyanis a délnyugati monszunnak megfelelő időszak. Feltehetően mind az indulást megelőzően, mind pedig az út végén tettek felajánlást a kereskedők és a tengerészek.

¹⁴ A *libertus* hajóját Arábia közelében elragadta a szél, véletlenül Taprobané (a mai Srí Lanka) szigetére sodródott, így elsőként jutott a szigetre a Római Birodalomból. Vö. DE ROMANIS 1997; SZÉKELY 2004, 70–73.

¹⁵ Lásd ehhez: ALFÖLDY 1996; ALFÖLDY 1981, 336–371.

A Vörös-tenger partján található Quseir és Quseir al-Quadim (az ókori Leucos Limen, Albus Portus) kikötővárosokban az elmúlt évtizedekben *ostrakon*okat találtak, amelyeken prákrit és tamil nyelvű szövegek olvashatók. A szövegek nyelvészeti és paleográfiai tulajdonságai Dél-Indiára utalnak, azaz a szövegeket író, Egyiptomban élő kereskedők Dél-Indiából származhattak (SALOMON 1991, 731). A legnagyobb cseréptöredék 13 centiméter magas, 6 centiméter széles, rajta fekete tintával írt prákrit felirat (2. századi). A feliraton egy Vishnujit Na(yak) nevű kereskedő írása olvasható. A szöveg egy árulistát vagy készletlistát tartalmaz, ami három személyhez tartozik: Hálaka, Vinhudata (Visnudatta) és Nákada (Nagadatta?) (SALOMON 1991, 733). Az ilyen típusú feliratok meglehetősen gyakoriak voltak az ókori Európában és a Közel-Keleten, de teljesen ismeretlenek Indiában. Ez az *ostrakon* egy indiai nyelven és indiai írással íródott, de nem indiai típusú dokumentum, ami indiai utazók vagy Egyiptomban lakó indiaiak munkája. A feliraton szereplő indiai kereskedők valószínűleg Egyiptomban laktak, vagy csak időnként utaztak oda, de mindenképpen szerves részét alkották a Róma és India közötti virágzó kereskedelemnek. A felirat nyelve prákrit, ami ebben az időben Dél-India (északi részének) írásbeli nyelve volt. A szöveg nem a luxuscikkek értékesítésére utal, hanem a kereskedelemben részt vevő személyek ellátását írja le.

A mai Quseirtől 8 km-re északra található Quseir al-Quadim területén folyó újabb ásatásokon tamil és tamil-bráhmí írású *ostrakon*ok kerültek elő (SALOMON 1991, 734). A feliratok a Kr. u. 2. évszázadra datálhatók. A szöveg első olvasata alapján a *kanan* név szerepel a töredékes *ostrakon*on, másodjára az olvasatot *catan*-ra módosították. Utóbbi szó megtalálható az indiai tamil-bráhmí barlangfeliratokon is. A feliratok helyesírási rendszerét vizsgálva a kutatók megállapították, hogy a mássalhangzók ábrázolása eltér a korábbi helyesírási rendszertől. E vonásukban viszont megegyeznek az Arikameduban talált cserépedények tamil felirataival, ahol a *catan* szó is előfordul (WHEELER 1946, 109–114. I. századiak). A prákrit és tamil nyelvű feliratok bizonyítják, hogy a Római Birodalom idején Egyiptomban tevékenykedő indiai kereskedők túlnyomórészt Dél-Indiából származtak.

A harmadik lelet egy Kanayisban (vagy Wadi Miah-ban), Széth (*Seti*) templománál talált görög nyelvű felirat. Feltételezések szerint egy Egyiptomban élő indiai kereskedő írta. A lelőhely egy karavánút mentén fekszik, amely Egyiptom sivatagos részén át a vörös-tengeri Berenikéig vezet. Az írás Pán görög istent szólítja meg, „aki könnyű utat biztosít, és meghallgatja az imákat”. Tarn szerint az indiaiak Pánt az indiai Krsnával azonosították, (aki a nyájak és a pásztorok istene volt, és egy egyszerű furulyán játszott) (TARN 1951, 370). A Sophon név a kutatók szerint a szanszkrit Subhanu hellenizált változata. Sophon minden bizonnyal más tár-

sadalmi osztályhoz tartozott, mint az *ostrakon*okon említett személyek, akik saját nyelvükön írták a szöveget, és átutazók lehettek. A kanayisi feliratból kiderül, hogy Sophon nem csak alkalmanként utazott Egyiptomba, hanem ott is élt, beolvadt a mindennapi életbe, görögül kezdett beszélni, és felvette a görög szokásokat is (SALOMON 1991, 735).

Ingo Strauch (Berlin) 2006 nyarán indiai kereskedők újonnan feltárt feliratairól számolt be.¹⁶ A feliratokat 2000-ben belga barlangkutatók találták meg Socotra szigetén. A körülbelül 1 kilométer hosszú barlangban talált bráhmí feliratok a Kr. u. I–2. században keletkeztek. A legtöbb felirat a barlangban járt kereskedők nevét és rövid feljegyzéseket tartalmaz. Egy-egy név többször is előfordult, ez alapján Strauch úgy gondolja, hogy egy-egy ember többször is megfordulhatott a szigeten és a barlangban. A nevek és a feliratok alapján kiderül, hogy a kereskedők között nemcsak buddhisták, hanem Visnu- és Siva-hívők is voltak.

Az említett irodalmi források, feliratok, *ostrakon*ok egyértelműen bizonyították, hogy birodalmi polgárjoggal nem rendelkező személyek is részt vettek a Római Birodalom és India közötti kereskedelemben. A rómaiak nem zárták ki őket a kereskedelemből, abban valószínűleg bárki részt vehetett, aki képes volt kifizetni a rómaiak által kivetett adókat és vámokat. Ez a keleti luxustermékek esetében igen nagy összeg, a szállított áru értékének negyede volt (*tetarté*).

A források alapján megállapíthatjuk, hogy a Római Birodalom és India közötti kereskedelmet magánszemélyek folytatták. Vitatott kérdés, hogy az állami beavatkozás milyen mértékű lehetett. A Római Birodalom vörös-tengeri kereskedelemben való részvételére csak közvetett bizonyítékok vannak: úthálózatot, kikötőket, védműveket építettek ki a Nílustól keletre a Vörös-tenger partjáig elterülő sivatagban, és őrseget állítottak fel a karavánok védelmére. A római állam távolsági kereskedelemben vállalt szerepe tehát elsősorban az útvonalak biztosítását jelentette, amit a birodalom tehetőse polgáraival fizettettek meg a luxuscikkek és egzotikus fűszerek magas árában, a kereskedőkre kivetett adók és vámok formájában.

¹⁶ Ingo Strauch: Indian Traders on the Island of Socotra (Yemen): New Materials from the 2006 Expedition. 13th World Sanskrit Conference, Edinburgh, 2006. 07. 10–14. Köszönöm a konferencián részt vevő Wojtilla Gyulának, hogy felhívta a figyelmemet az elhangzott előadásra.

BIBLIOGRÁFIA

Források

Cic. <i>Att.</i>	= Cicero, <i>Epistulae ad Atticum</i>
Cic. <i>De off.</i>	= Cicero, <i>De officiis</i>
Cic. <i>Fam.</i>	= Cicero, <i>Epistulae ad Familiares</i>
Cic. <i>Rosc.</i>	= Cicero, <i>Pro Sex. Roscio Amerino</i>
Cic. <i>Verr.</i>	= Cicero, <i>In Verrem</i>
Dion Chrys., <i>Or.</i>	= Dion Chrysostomos, <i>Orationes</i>
Hor. <i>Epist.</i>	= Horatius, <i>Epistulae</i>
Hor. <i>Sat.</i>	= Horatius, <i>Satirae</i>
Liv.	= Livius
Plin.	= C. Plinius Secundus Maior, <i>Naturalis Historia</i>
Strab.	= Strabon
Xen. Eph. <i>De amor.</i>	= Xenophon Ephesius, <i>De amoribus</i>

Szakirodalmi hivatkozások

- ALFÖLDY 1981 = Alföldy, G.: Die Freilassung von Sklaven und die Struktur der Sklaverei in der römischen Kaiserzeit. In: Schneider, H.: *Social und Wirtschaftsgeschichte der römischen Kaiserzeit*. Darmstadt 1981, 336–371.
- ALFÖLDY 1996 = Alföldy G.: Római társadalomtörténet. Budapest 1996. Fordította Borhy L.
- BOULNOIS 1972 = Boulnois, L.: A selyemút. Budapest 1972.
- CASSON 1989 = Casson, L.: *The Periplus Maris Erythraei*. Princeton 1989.
- CASSON 1991 = Casson, L.: Ancient Naval Technology and the Route to India. In: *Rome and India. The Ancient Sea Trade*. Ed.: Begley, V. – De Puma, R. D. Wisconsin 1991, 8–11.
- D'ARMS 1980 = D'Arms, J. H. D.: Republican Senators' Involvement in Commerce in the Late Republic: Some Ciceronian Evidence. In: *The Seaborne Commerce of Ancient Rome. Studies in Archaeology and History*. Ed.: D'Arms, J. H. D., Kopff, E. C. Rome 1980, 77–89.
- DAFFINÁ 1995 = Daffiná, P.: Le relazioni tra Roma e l'India alla luce delle piu recenti indagini. Roma 1995.
- DE ROMANIS 1997 = De Romanis, F.: Romanukharattha and Taprobane: Relations between Rome and Sri Lanka in the First Century AD. In: *Crossing. Early Mediterranean Contacts with India*. Ed.: De Romanis, F. – Tchernia, A. Manohar 1997, 161–237.
- DIHLE 1978 = Dihle, A.: Die entdeckungsgeschichtlichen Voraussetzungen des Indienhandels der römischen Kaiserzeit. In: *ANRW II*, 9, 2. Hrsg. von H. Temporini. Berlin, New York 1978, 546–580.
- FÖLDI 1997 = Földi A.: Kereskedelmi jogintézmények a római jogban. Budapest 1997.
- HARRAUER 1985 = Harrauer, H., Sijpesteijn, P. J.: Ein neues Dokument zu Roms Indienhandel. P. Vindob. G 40822. *AnzWien phil.-hist. Kl.* 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.
- MEREDITH 1953 = Meredith, D.: Annius Plocamus: Two Inscriptions from the Berenice Road. *JRS* 43 (1953) 38–40.

- RASCHKE 1978 = Raschke, M. G.: New Studies in Roman Commerce with the East. In: *ANRW II*, 9, 2. Hrsg. von H. Temporini. Berlin, New York 1978, 604–1378.
- ROUGÉ 1980 = Rougé, J.: Pret et société maritimes dans le monde romain. In: *The Seaborne Commerce of Ancient Rome. Studies in Archaeology and History*. Ed.: D'Arms, J. H. D., Kopff, E. C. Rome 1980, 291–303.
- SALOMON 1991 = Salomon, R.: Epigraphic Remains of Indian Traders in Egypt. *Journal of the American Oriental Society* 1991. Vol. 111. Numb. 4. 731–736.
- SZÉKELY 2004 = Székely M.: Taprobané, a gyöngysziget. In: *Acta Universitatis Szegediensis. Acta Antiqua et Archaeologica*. Tomus XXVIII. Szeged 2004, 57–74.
- TARN 1951 = Tarn, W. W.: The Greeks in Bactria and India. Cambridge 1951.
- THAPAR 1997 = Thapar, R.: Early Mediterranean Contacts with India: An Overview. In: *Crossings. Early Mediterranean Contacts with India*. Ed.: De Romanis, F. – Tchernia, A. Manohar 1997, 11–40.
- TSCHERNIA 1968 = Tschernia, A.: Premiers resultats des fouilles de juin 1968 sur l'épave 3 de Planier. *Etudes Classiques* 3 (1968–70) 51–82.
- WHEELER 1946 = Wheeler, R. E. M. et al.: Arikamedu: an Indo-Roman Trading-station on the East Coast of India. In: *Ancient India* 2 (1946) 17–124.
- YOUNG 2001 = Young, G. K.: Rome's Eastern Trade. International Commerce and Imperial Policy. 31 BC – AD 305. London, New York 2001.