

PÁL APOSTOL HAJÓÚTJA (Csel 27:1–28:14)

FORDÍTÁS ÉS KOMMENTÁR

GRÜLL TIBOR

Az *Apostolok cselekedetei* című kanonikus újszövetségi könyvben olvasható az ókorból ránk maradt egyik legrészletesebb hajóútleírás. A szöveg lejegyzője Lukács (feltehetőleg egy antiochiai származású megtért prozelita), aki Pál apostol egyik legközelebbi munkatársaként többes szám első személyben írja le hányatott utazásukat Caesareából Rómába.¹ A hajóút időpontját a történések belső adatok alapján Kr. u. 59–62 közé, vagyis Nero uralkodásának közepére (Kr. u. 54–68) teszik. A szöveg természetesen nem történeti forrásértéke, hanem teológiai üzenete miatt került bele az újszövetségi Szentírásba, de az alábbiakban mi a textus átvitt értelmű jelentéseivel és a narratológiai megközelítéseivel nem, vagy csupán érintőlegesen foglalkozunk.² E rövid bevezetésben csupán egy dolgot emelek ki: a hajóút szótériológiai megközelítését. Az elemzett szövegrészben (Csel 27:9–28) hét utalás található a viharból, illetve a hajótörésből történő megmenekülésre: σφῆσθαι (27:20); σωθῆναι (27:31); σωτηρίας (27:34); διασωσαι (27:43); διασωθῆναι (27:44); διασωθέντες (28:1); διασωθέντα (28:4). A „megmenekülés” frazeológiája nagyon hasonló ahhoz, amit a pogány útleírásokban találunk: visszatérő eleme a σωτήρ (megmentő), σωτηρία (megmenekülés), σώζειν, διασώζειν (megmenteni) stb. Ugyanezek a kifejezések tűnnek fel a szamothrakéi votív feliratokon, amelyekben a hajósok tesznek fogadalmakat megmenekülésükért.³ Természetesen az *Apostolok cselekedeteinek* szövege a σωτηρία kettős értelmével játszik: konkrét értelemben „megmenekülés a bajból”; szellemi értelemben „a győztes földi élet után bekövetkező üdvözülés”. Ez a jelentésváltás nem is a misztériumvallásoknak, hanem csakis a kereszténységnek köszönhető.⁴

[27] (1) Miután úgy döntöttek, hogy átszállítanak bennünket hajóval Itáliába, Pált néhány más fogollyal együtt átadták egy Iulius nevű századosnak a császári egységből. (2) Felszálltunk egy adramüttioni hajóra, amely az Aszia partjai mentén

¹ Az ún. „mi”-részlekről kifejezetten a hajóútról szóló elbeszélésben lásd Robbins 1978.

² Pál hajóútjának teológiai szempontú megközelítéséhez lásd pl. Metzger 1954; Rougé 1960; Orr 1963; Miles–Trompf 1976; Robbins 1978; Hemer 1985; Wehnert 1990; Suhl 1991; Warnecke 2000; Reiser 2001. – A tengeri utazásról mint ókori irodalmi toposzról lásd Praeder 1984; Dunsch 2014. – Pál tengeri útjának gyakorlati, hajózástechnikai megközelítéséhez lásd Pomey 1997; Reynier 2009.

³ Pl. Στράτων Ἀρχοντος σωθεὶς κατὰ θάλα[σσ]αν Θεοῖς [Μ]ε[γ]άλους Σα[μ]όθρη[α]ξιν χαριστήριον, „Sztrátón, Arkhón fia, megmenekülve a tengerből, ajánlotta fel (ezt a feliratot) a szamothrakéi Nagy Isteneknek hálaáldozatul” (MAMA VI 94), cf. Suk Fong Jim 2017, 259–261.

⁴ Theodora Suk Fong Jim több antik misztériumvallás „megváltás-frazeológiáját” megvizsgálva jutott erre a következtetésre (Suk Fong Jim 2017, 275–278).

fekvő helyeken készült végighajózni, és elindultunk. Társaságunkban volt egy theszsalonikéi makedón férfi, Arisztarkhosz. (3) Másnap kikötöttünk Szidónban. Iulius emberségesen bánt Pállal: megengedte, hogy fölkeresse barátait, akik gondoskodtak róla. (4) Innen továbbindulva elhajóztunk Ciprus alatt, mivel ellenszelünk volt. (5) A kilikiai és pamphüliai tengeren áthajózva befutottunk a lükiai Mürába. (6) Ott a százados talált egy Itália felé tartó alexandriai hajót, erre tett fel minket. (7) Jó néhány napig lassan haladva nagy nehezen elvergődtünk Knidosz elé, de minthogy nem volt kedvező szelünk, Kréta felé vettük az irányt, és elhaladtunk Szalmóné mellett. (8) Miután ezt ügyel-bajjal megkerültük, horgonyt vetettünk egy Jókikötők nevű helyen, amely Laszaia város közelében feküdt. (9) Itt hosszabb ideig maradtunk. Közben már a böjtnap is elmúlt, így a hajózás veszélyessé vált. Pál ezért figyelmeztette őket: (10) „Emberek! Úgy látom, hogy ez az út nemcsak a hajót és rakományát, hanem a mi életünket is veszélybe sodorhatja, és nagy veszteséggel fenyegeti!” (11) A százados azonban inkább adott a kormányos és a hajótulajdonos véleményére, mint Pál szavaira. (12) Ráadásul a kikötő sem volt alkalmas az áttelelésre, úgyhogy a többség úgy döntött, hogy induljanak tovább, hátha valahogy eljuthatnak Phoixiba, hogy ott átteleljenek. Ez egy északnyugat–délnyugat felé néző krétai kikötő. (13) Mivel eközben enyhe déli szél támadt, úgy vélték, hogy tervüket megvalósíthatják. Ezért fölszedték a horgonyt, és szorosan a partvonal mentén haladtak tovább Kréta mentén. (14) Nemsokára azonban viharos forgószél csapott le a sziget felől, amelyet »északkeletinek« neveznek. (15) Mikor ez magával ragadta a hajót, amely nem volt képes széllel szemben haladni, rábíztuk magunkat és sodródtunk. (16) Egy apró sziget, Kauda alá futottunk be, ahol csak nagy nehézségek árán tudtuk megtartani a csónakot. (17) Miután ezt a fedélzetre emelték, óvintézkedést tettek: alulról átkötötték a hajót, s mivel attól tartottak, hogy a Szürtisz felé vetődnek, ezért bevonták a vitorlát, és úgy sodródtak. (18) Eközben hevesen dobált bennünket a vihar, ezért másnap sorjában könnyítettek a hajón, (19) harmadnapon pedig saját kezükkel dobálták ki a hajó felszerelését. (20) Mivel pedig több napon át sem a nap, sem a csillagok nem látszóttak, és a vihar továbbra is tombolt, végül megmenekülésünk minden reménye szertefoszlott. (21) Több étlen töltött nap után Pál odaállt eléjük, és azt mondta: „Emberek! Jobb lett volna, ha rám hallgattok, és nem indulunk el Krétáról, így megkíméltük volna magunkat e veszélytől és a kártól. (22) De én a mostani helyzetben is azt tanácsolom nektek, hogy bizakodjatok, mert egy lélek sem fog elveszni közületek, csak a hajó. (23) Mert ma éjjel megállt mellettem annak az Istennek az angyala, akié vagyok, és akinek szolgálok, (24) s ezt mondta: »Ne félj, Pál! A császár elé kell állnod, és íme, az Isten mindazokat neked ajándékozta, akik veled utaznak!« (25) Úgyhogy bizakodjatok, emberek! Én hiszek az Istennek, hogy úgy lesz, amint megmondta nekem. (26) Egy szigetre kell kivetődnünk.” (27) Már a tizennegyedik éjszaka sodródtunk az Adriai-tengeren, amikor éjfél tájban a hajósok látni vélték, hogy valami szárazföld közeledik feléjük. (28) Erre leenged-

ték a mélységmérőt, amely húsz ölt mutatott. Kissé tovább haladva újra leengedték a mérőólmot, és tizenöt ölt mértek. (29) Mivel félő volt, hogy valami zátonynak csapódunk, a tatról kivetettek négy horgonyt, és fohászkodva várták, hogy megvirradjon. (30) A matrózok eközben megpróbálták elszökni a hajóról. Úgy tettek, mintha horgonyokat akarnának kivetni a hajó orrából, miközben tengerre eresztették a csónakot. (31) Pál azonban így szólt a századoshoz és a katonákhoz: „Ha ők nem maradnak a hajón, ti sem lesztek képesek megmenekülni! (32) Akkor a katonák elvágták a csónak köteleit, és hagyták, hogy odavesszen. (33) Addig, amíg megvirradt, Pál mindenkit arra biztatott, hogy vegyen magához ételt. „Ma van tizennegyedik napja annak, hogy étlen várakoztok, és egyetlen falat nélkül kitartotok. (34) Ezért kérek, vegyetek magatokhoz ételt, mert ez is megmeneküléseket szolgálja. Mert egyetlen hajszála sem fog egyikőtöknek sem leesni a fejről!” (35) E szavak után kezébe vett egy kenyert, mindenki előtt hálát adott Istennek, majd tört belőle, és enni kezdett. (36) Ettől mindnyájan megkönnyebbültek, és ők is nekiálltak falatozni. (37) A hajón velünk együtt összesen kétszázhetvenhat lélek utazott. (38) Miután jóllaktak, a gabonát a tengerbe szórva könnyítettek a hajón. (39) Mikor megvirradt, nem ismerték fel a szárazföldet, de észrevettek egy öblöt, amelynek sík partja volt. Arról tanácskoztak, hogy hátha sikerülne a hajót erre kifuttatni. (40) Köröskörül elvágták a horgonyokat, és a tengerben hagyták őket, egyúttal a kormányvezetők tartóköteleit is kioldották, majd az orrvitorlát szélirányba felvonva a part felé igyekeztek. (41) Mikor egy földnyelvhez jutottak, ráfuttatták a hajót: orra mozdíthatatlanul befürödött, míg a tatja kezdett szétesni a hullámveréstől. (42) A katonák arról tanácskoztak, hogy megölik a foglyokat, nehogy valamelyikük úszva elszökjön. (43) A százados azonban meg akarta menteni Pált, ezért megakadályozta őket tervük végrehajtásában. Egyúttal megparancsolta, hogy először az úszni tudók ugorjanak ki és ériék el a szárazföldet, (44) a többiek pedig részint deszkákon, részint a hajó más darabjain menjenek ki a partra. Így történt, hogy mindannyian épségben földet értek.

[28] (1) Miután épségben partra vetődünk, megtudtuk, hogy a szigetet Máltának nevezik. (2) A barbárok pedig nem hétköznapi emberiséssel bántak velünk, mert máglyát raktak, s a szakadó esőre és a hidegre való tekintettel mindnyájunkat befogadtak. (3) Amikor Pál összeszedett egy nyaláb rózsét, hogy a máglyára tegye, a forróságtól egy vipera előmászott, és belemart a kezébe. (4) Ahogy a barbárok meglátták a kezéről lecsüngő kígyót, azt mondták egymásnak: – Ez az ember biztosan gyilkos, aki ugyan megmenekült a tengerből, de az isteni igazságosság nem hagyta őt életben! (5) Pál azonban lerázta a kígyót a tűzbe, és semmi baja nem esett, (6) holott ők azt várták, hogy megdagad, vagy hirtelen holtan rogy össze. Miután hosszan várakoztak, és látták, hogy semmi rendkívüli nem történik vele, megváltoztatták véleményüket, és azt mondták róla, hogy isten. (7) Azon a környéken feküdtek a sziget első emberének, Publiusnak birtokai, aki befogadott és három napon át

barátságosan vendégül látott bennünket. (8) Publius apja éppen heveny láztól és vérhastól gyötörve feküdt. Pál meglátogatta, kézzel imádkozott érte, és meggyógyította. (9) Miután ez az eset történt, más beteg szigetlakók is felkeresték őt, és gyógyulást nyertek. (10) Nagyon nagy megtiszteltetésben is részesítettek bennünket, és amikor tengerre szálltunk, elláttak minket a szükséges dolgokkal. (11) Három hónap után indultunk útnak egy alexandriai hajóval, amely a szigeten telett át, s amelynek orrdíszé a Dioszkuroszokat ábrázolta. (12) Partra szálltunk Szirakúzában, ahol három napot töltöttünk. (13) Innen kerülővel eljutottunk Rhégionba, majd a másnap feltámadt déli széllel egy nap múlva megérkeztünk Puteoliba. (14) Ott testvérekre találtunk, akik meghívtak minket, hogy töltsünk velük egy hetet. Így jutottunk el Rómába.⁵

(27:1) **átszállítanak bennünket hajóval Itáliába** (ἀποπλεῖν ἡμᾶς εἰς τὴν Ἰταλίαν) – A Caesareából Itália legnagyobb kikötőjébe, Puteoliba vezető (légvonalban 2000, a déli útvonalon 2200, az északi útvonalon 2500 km) hajóút optimális körülmények között körülbelül két hétig tartott. Kiindulópontja – a romjaiban ma is lenyűgöző látványt nyújtó – Caesarea volt, melynek kikötőjét Nagy Heródes építtette Kr. e. 22–15 között a Sztratón tornya (*Sztratónosz pürgosz*) néven ismert tengerparti kis település helyén, és Augustusról nevezte el. A szinte egyenes tengerparton a hullámtörő gátakat a legmodernebb technológiával: víz alatt kötő beton felhasználásával készítették.⁶ Heródes Caesareája lett a zsidó királyság első modern kikötője, amely alkalmas volt arra, hogy az országot bekapcsolja a Római Birodalom gazdasági vérkeringésébe.⁷

(27:1) **átadták egy Iulius nevű századosnak a császári egységből** (παρεδίδουν . . . ἑκατοντάρχη ὀνόματι Ἰουλίῳ σπειρίῳ Σεβαστή) – A Heródesek királyságának, illetve Iudaea tartománynak Caesarea volt a fővárosa. Heródes itt építette fel palotáját, amely később a mindenkori helytartó székhelye is lett. A római fennhatóság idején itt állomásozott a helyőrség, amely Kr. u. 6. után egy lovasezredből (*ala I Sebastenorum*) és öt gyalogos *cohors*ből állt. Az utóbbiak közül legalább az egyik egy szabasztéi *cohors* volt (*cohors I Sebastenorum*). Vita folyik arról, hogy a többi négy *cohors* is szabasztéiekből állt-e, vagy olyan csapatokból, amelyeket Heródes seregéből vettek át; esetleg a rómaiak más provinciákból hoztak-e be csapatokat, mikor Iudaeát tartománnyá szervezték.⁸ E. SCHÜRER és újabb kiadói (M. GOODMAN, F. MILLAR és G. VERMES) azt állítják, hogy a *praefectus*ok alá rendelt valamennyi *cohors* szabasztéi volt. Ez azt jelenti, hogy a csapatok állományát Samaria–Szebaszté városában és annak környékén toborozták, mivel a rómaiak úgy gondolkodtak, hogy a szamaritán–zsidó ellentét miatt a zsidók ellen jól bevethető egységek lesznek. SCHÜRERnek

⁵ A fordítás a Nestlé–Aland-féle standard görög szövegkiadás alapján készült. – Az *Új Exodus* folyóiratban megjelent fordítást (Grüll 2002a, 2002b) nem kis mértékben korrigáltam. A korábbi fordításban közreműködött Csalog Eszter és Ruff Tibor.

⁶ A technológia leírását lásd Vitruvius, *Az építészetről* V. 12; Caesarea kikötőjének építéséről: Flavius Iosephus, *A zsidók története* XVI. 2. 2 [16-21].

⁷ A kikötő részletes leírását lásd Grüll 2014, 70-72, további szakirodalommal

⁸ Mommsen 1895/1910; Schürer 1973, I. 363.

ez a véleménye széles körben elfogadottá vált.⁹ Ezt látszik alátámasztani Flavius Josephus is, aki beszámol arról, hogy Heródes halála után annak hadserege (amely 3000 szebasztéi gyalogosból és lovasokból tevődött össze) a rómaiakhoz állt át.¹⁰ Ez a szám megfelel hat darab standard 500 fős egységnek: egy lovassági *alának* és öt gyalogos *cohors*nak. Mások ellenben arra figyelmeztetnek, hogy Heródes halála (Kr. e. 4) és a provincia megszervezése (Kr. u. 6) között tíz év telt el, és ez alatt az idő alatt a rómaiak más csapategységeket is behozhattak Iudaeába. Továbbá eddig csak egy *ala* és egy *cohors Sebastenorum* ismert a feliratokról, s mindkettő az I. sorszámot viseli. – A szövegben említett „császári sereg” (σπειρη Σεβαστή) azonban nemcsak Szebaszté városára, hanem a Császár nevére is utalhat, amelynek pontos megfelelője a latin *cohors Augusta*. Figyeljük meg, hogy a szövegben Lukács nem állítja, hogy a *cohors Augusta* Caesareában állomásozott volna. Ennek a csapategységnek ma ismert állomáshelye Hauranitis tartomány volt, valahol a mai Jordánia és Szíria határán.¹¹ A *cohors* – az előkerült feliratok tanúsága szerint – II. Agrippát szolgálta annak észak-transzjordániai kliens-királyságában. Ez reguláris római egység lehetett, mivel néhány parancsnokának ismerjük a karrierjét, akik később más római *cohors*okhoz kerültek. Mivel a *cohors*ot római tisztekkel töltötték fel, szinte biztosra vehetjük, hogy az *Apostolok cselekedetei* Iulius nevű *centuriója* is római volt. A *cohors Augusta* caesareai tartózkodásának okát szintén Lukácstól tudhatjuk meg. A Csel 25:13-ban azt olvassuk, hogy II. Agrippa és Bereniké az új helytartó, Festus köszöntésére ment fel Jeruzsálembe. Az apostol kihallgatása itt zajlott le nagy pompa közepette, amelyen a *centuriók* is jelen voltak (σύν τε χιλιάρχοις, Csel 25:23). A kihallgatás végeztével „átadták (παρεδίδουν) őt [Pált]” – mondja Lukács (Csel 27:1), így, többes számban. SPEIDEL szerint Pált ugyan Festus ítélte el, de Agrippa adta a katonai kíséretet, vagyis végső soron mindketten benne voltak a döntésben.¹²

(27:2) **adramüttöni hajóra** (πλοίω Ἀδραμυττηνῶ) – A hajó anyakikötője, Adramüttön (a mai Edremit) Kis-Ázsia északnyugati felében (Müszia) található tengerparti település, Lesbosz szigetével szemben. Asia tartomány egyik *conventus*ának (közigazgatási-igazságszolgáltatási kerületének) fővárosa, és Kr. u. 75-től a *portorium Asiae* (Asia vám tartomány) egyik fontos állomása.

(27:2) **az Aszia partjai mentén fekvő helyeken készült végighajózni** (μέλλοντι πλεῖν εἰς τοὺς κατὰ τὴν Ἀσίαν τόπους) – A szöveg földrajzi utalása jó példa arra, hogy az *Aszia* elnevezést, amely római közegben Asia *provinciát* jelentette, az Anatóliai-félsziget többi részére, sőt annál távolabbi területekre is kiterjesztették. A római földrajzi íróknál az *Asia intra Taurum* és *Asia extra Taurum* elnevezést találjuk: az előbbi a Taurus-hegységtől északra és nyugatra, a másik a tőle délre és keletre található területeket jelentette. Ha szűkebben értelmezzük Lukács kifejezését, akkor itt – keletről nyugatra haladva – nyilvánvalóan Kilikia, Pamphülia és Lükia tartományokról van szó. Mélyen szabdalt partjaival, számtalan szigetével és tagolt medencéivel a Földközi-tenger kedvező feltételeket biztosít a hajózás számára. Azonban nem minden partvidék kedvező, sőt egyesek nagyon ve-

⁹ Lásd pl. Smallwood 1976, 146–148.

¹⁰ Flavius Josephus, *A zsidó háború* II. 3.4 [53].

¹¹ Dabrowa 1979; Isaac 1981.

¹² Speidel 1982–1983/1992.

szélyesek is lehetnek. Ez a helyzet a lapos, homokos, sekély vizekben gazdag partok esetében, mint délen – Líbia partjai előtt – a Szürtiszek, amelyek víz alatti homokpadjaikkal a legveszélyesebbek közé tartoztak. Ugyanez igaz a sziklás partokra, mint a Pálék útjában fekvő Pamphília és Lükia, ahol a meredeken tengerbe zuhanó sziklafalak miatt kevés a kikötőhely, a part menti szigeteken könnyen zátonyra lehet futni, rendkívül erősek az áramlatok, így a süllyedő hajókból sem sok lehetőség nyílik a megmenekülésre. A Khelidonia-fok (Porquerolles-szigetek) különösen veszélyes helynek számított, amit a körülötte talált számtalan hajóroncs is bizonyít. A kabotázs (*cabotage*), vagyis a partmenti hajózás eddig nem keltett különösebb figyelmet az ókori hajózással foglalkozó szakemberek körében. Ennek okát ROBERT L. HOHLFELDER ebben látja: „The very ubiquity and mundaneness of such coasting trade, the routine transport of goods and ideas along short routes in undistinguished, utilitarian boats that often called at equally unremarkable points along the Mediterranean littoral, seem to militate any candidature for great significance or importance”.¹³ Az adramütti hajó minden bizonnyal egy kisebb (maximum kb. 50 bruttóregisztertonnás) kereskedőhajó lehetett, amely a levantei és anatóliai kikötők között bonyolította a kiskereskedelmet. Az ilyen hajók általában mindent szállítottak, ami az adott területek jellegzetes terménye/terméke volt: bort, olajat, halszószt, üveget, fém- és kerámiaárut, amit csak be tudtak szerezni.¹⁴

(27:2) **egy thesszalonikéi makedón férfi, Arisztarkhosz** (Ἀριστάρχου Μακεδόνας Θεσσαλονικέως) – A thesszalonikéi Arisztarkhosz az apostol harmadik útján csatlakozott Pálhoz (Csel 20:4), amikor az visszatért Makedoniából Iudaeába. Úgy látszik, innentől kezdve hűségese és elválaszthatatlan társak voltak, mivel nemcsak Rómába kísérte el Pált, hanem fogságában is vele volt (Pál συναϊχμάλωτός-nak, vagyis „fogolytársnak” nevezi őt: Kol 4:10, vö. Fil 1:24). A keleti hagyomány szerint Apameia püspökeként szolgált. Ha igaz, hogy a thesszalonikéi városvezetők (*politarkhészek*) egyik feliratos formában fennmaradt listáján (*IG X/2, 1, ll. 30, 50, 109*) szereplő Arisztarkhosz azonos Pál munkatársával (συνεργός), akkor előkelő származású és vagyonos emberről van szó.¹⁵

(27:3) **kikötöttünk Szidónban** (κατήχθημεν εἰς Σιδῶνα) – Caesarea és Szidón tehát egynapi hajózási távolságra feküdt egymástól. Az ókori Szidón kikötőjéből ma már semmi nem maradt meg. 1998-ban a British Museum kutatói kaptak engedélyt a város és a kikötő kutatására. Szidónban három kikötőt különböztethetünk meg: a Zire-sziget mögött fekvő „külső”, valamint a város északi és déli részén fekvő kikötőket.¹⁶ Az utóbbit RENAN, POIDEBARD és LAUFFRAY „egyiptomi” vagy „körkörös” kikötőnek nevezte. Az északi kikötőt, amely az ókorban Szidón gazdasági és katonai tevékenységének központja volt, először Pszeudo-Szkülax említi, aki zárt kikötőként írja le. POIDEBARD és LAUFFRAY munkájának nagy része e terület körül összpontosult, ahol egymás mellett elhelyezkedő kikötőművek sorát azonosították. Kutatásaik során egy zárt ősi kikötő maradványai kerültek elő, amelyek a következőkből álltak: egy homokkő-turzásra épített hullámtörőgát; és egy mesterséges belső kikötői móló, amely merőleges a gerincre, és két medencét választ el. Ez a hidra-

¹³ Hohlfelder–Vann 2000, 126. Eddig csupán Xavier Nieto Prieto foglalkozott átfogóan a kérdéssel: Nieto 1997.

¹⁴ Wilson 2016, 231.

¹⁵ Brocke 2001, 245–250.

¹⁶ Marriner et al. 2006; Marriner–Morhange 2006.

ulikus cement felhasználásával épített mesterséges móló – amint azt a legújabb szedimentológiai kutatások megerősítették – jelentősen megnövelték a kikötő eliszaposodását, ami ellen intenzív kotrással igyekeztek védekezni. (Ilyen kotrás nyomait találták meg Epheszosz kikötőjében, Marseilleben pedig kotróhajók maradványai is előkerültek.) A régészeti kutatások Türosz, Szidón és Bérütosz (Beirút) kikötőjében is azt mutatták, hogy a fejlett kikötői infrastruktúra miatt ezek a kikötők *hub*-szerepet játszottak a római kori Levante kereskedelmében. – Szidónban Pálnak éltek barátai, ami nem meglepő, hiszen elég szép számban lakhattak zsidók a városban. Szidón ugyanis földrajzilag Felső-Galilea határán feküdt.¹⁷ Ezért érthető az is, hogy Jézus „elmenvén onnét [ti. Galileából] . . . Türosz és Szidón vidékeire tért” (Mt 15:21, vö. Mk 7:24). A város talán leghíresebb zsidó lakója egy Ennion (héberül Hananja) nevű üvegműves volt, akinek termékei a szó szoros értelmében az egész akkori világon ismertek voltak.

(27:4) **elhajóztunk Ciprus alatt** (ὕπεπλεύσαμεν τὴν Κύπρον) – Az Csel 27–28. fejezetében több mint negyven görög hajózási szakkifejezés szerepel, melyek némelyikét ma már nem is egyszerű megértenünk. A ὕπεπλεύσαμεν τὴν Κύπρον, vagyis „elhajóztunk Ciprus alatt” nem egyszerűen azt jelenti, hogy Ciprus keleti partjaitól nem messze északi irányban hajóztak, hanem a „sziget takarásában” (ahogyan az angol hajósok mondják: „under the lee”) navigáltak.¹⁸ MARK WILSON hívta fel a figyelmet arra, hogy a Pál hajóútját ábrázoló legtöbb térképen a Karpasz-félszigetet megkerülve Ciprus északi partjai mentén haladnak el, miközben a ὕπο- igekötő elsődleges jelentése „valami alatt”. Miközben a kabotázst folytató kisebb hajók a szigetet észak felől kerülték, a nagyobb gabonaszállító hajók a szélvédett déli oldalon közlekedtek („under the lee”). Később ugyanezt a módszert láthatjuk Kréta megkerülésénél.

(27:4) **ellenszelünk volt** (διὰ τὸ τοὺς ἀνέμους εἶναι ἐναντίους) – Az ókori vitorlák legnagyobb szakértője szerint a négyyszögletes vitorlával felszerelt mediterrán hajók csak a legtrikább esetben kockáztatták meg a széllel szembeni hajózást: „In the majority of cases it is unlikely that such performance would have encouraged ancient mariners to set out on a voyage against the wind. The practice of waiting for a suitable wind-direction must have been the norm. These figures simply illustrate that the ancient Mediterranean square-sail was not as one-directional (downwind) as is often thought. Ground could be made to windward if the conditions were right and circumstance required it.”¹⁹ A DAVID GAL vezetésével a Haifai Egyetemen működő kutatócsoport ugyanakkor ókori feljegyzések (különösen a 4. századi Marcus Diaconus), ókori hajók modern replikáinak (Kyrenia II, Ma’agan Mikhael II) hajózási adatai és a modern hajózási szakirodalom teljes áttekintése alapján arra a következtetésre jutott, hogy a széllel szembeni hajózás (upwind sailing) szinte lehetetlen vállalkozás volt az ókori feltételek közepette.²⁰

(27:5) **kilikiai és pamphüliai tengeren** (τὸ τε πέλαγος τὸ κατὰ τὴν Κιλικίαν καὶ Παμφυλίαν διαπλεύσαντες) – A napjainkban használatos Földközi-tenger elnevezés a latin *Mare Mediterraneum* fordítása. A *mediterraneum* szó a *medi-* „közép, köztes” és *terra* „föld” latin szavak ösz-

¹⁷ Rosenfeld 2000, 157.

¹⁸ Wilson 2024.

¹⁹ Whitwright 2011, 10; lényegében ugyanezt állítja Beresford 2013, 166.

²⁰ Gal et al. 2023.

szetétele. A kifejezés eredete az ógörög μεσόγειος θάλασσα. A görögök ugyanis a Földközi-tenger térségét tartották a lakott világ közepének. A tenger leggyakoribb római neve a *Mare Nostrum*, azaz „a mi tengerünk” volt, illetve néha a *Mare Internum* („belső tenger”) elnevezést is használták. A Földközi-tenger alapvetően egy nyugati és egy keleti medencére osztható fel, amit a Messinai- és a Szicíliai-szoros vág ketté.²¹ A Földközi-tenger két nagy medencéjén belül a szárazföldek kiszögellései között egy sereg kisebb tenger, ún. „narrow-sea” különül el egymástól. A Mauretania és Hispania Baetica közötti tengerrész, vagyis az Ibér-tenger (*mare Ibericum*) – amit egy kutató „a Földközi-tenger La Manche-ának” nevezett – az erős áramlatok miatt kelet-nyugati irányban nagyon nehezen hajózható. Ezzel szemben viszonylag könnyű a hajózás észak-déli irányban. Éppen ezért az ibériai és észak-afrikai kontinentális világok között ez a csatorna nem a sorompó, hanem a folyosó szerepét játszotta, amely inkább összekötött, mint elválasztott. Hispania keleti partvidékén, nagyjából Carthago Nova (Cartagena) és Pompeius emlékműve között terült el a Baleári-tenger (*mare Balearicum*), amely nevéből adódóan a Baleári-szigeteket is magában foglalta. Ez egy kikötőkkel igen szegényesen ellátott partszakasz volt, ami mentén élénk hajóforgalom zajlott Gallia és Italia felé. A Szárd-tenger (*mare Sardoum*) a Mauretania Caesariensis és Numidia előtt elterülő tengerrész elnevezése volt, Szardínia és Korzika szigetétől nyugatra. Északi határát az Oroszlán-öböl képezte, amit ebben az időben Gall-tengernek (*mare Gallicum*) neveztek. A kicsiny Ligur-tenger (*mare Ligusticum*) régebben kalóztoktól nyüzsgött, de a köztársaságkor végén már igen fontos szerepet játszott az Italia és Gallia Narbonensis közötti átmenő kereskedelemben. A Tirrén-tengert, amit a rómaiak „alsó tengernek” is mondtak (*mare Tyrrhenum vel inferum*), gazdag és sűrűn lakott földek szegélyezik, így történelme is mozgalmasan alakult. Az etruszkok legyőzése után Róma emelkedett ki a térség egyetlen vezető hatalmaként, s így a Tirrén-tenger lett „Róma előszobája”. Az Appennini-félsziget keleti oldalán végighúzóadó Adriai-tenger, más néven „felső tenger” (*mare Adriaticum vel superum*) egy északnyugat-délkeleti irányú víziút. Nyugati partja kikötőhiányos, ezzel szemben a keleti tengerpart túlságosan is szegdelt, ezernyi sziget borítja, amelyek mögött ott emelkednek a Balkán kopár magaslatai. Ideális hely tehát a kalózkodásra. Az Adriai-tenger délen mindössze 72 km-re összeszűkülő szorosát két kikötő: az itáliai Brundisium (Brindisi) és az illüricumi Apollonia (Vjosë, Albánia) kötötte össze. Az utóbbi hely stratégiai fontosságát mutatja, hogy ez volt a Balkán-félszigetet átszelő *via Egnatia* egyik végállomása is. Az Appennini-félsziget keleti és nyugati oldalának ellentéte – amely a középkorban egyértelműen a keleti oldal javára billent – az ókorban még a nyugati oldalnak kedvezett, hiszen Róma központi szerepe elvitathatatlan volt, ezen kívül itt feküdt a két legfontosabb kikötő: Puteoli (Pozzuoli) és Portus–Ostia is. A „csizma talpa” és a Balkán-félsziget nyugati oldala között terül el a hatalmas Ión-tenger (*mare Ionicum*), amely a Kelet- és Nyugat-Mediterráneum választóvonalán fekszik. Az ókorban nem szerették ezt a hirtelen lecsapó viharokról hírhedt tengerrészt, amelyen kedvező körülmények között is 2-3 napig kellett úgy hajózni, hogy a hajósok nem látták a partot. Az Africa proconsularis (a mai Líbia) hosszú és kietlen partvidéke előtt fekvő terület nem is érdemelte ki a „tenger” nevet: egyszerűen Szürtiszeknek (*Syrtae*) hívták a Nagy-Szürtisz- (*Syrtis maior*, Sidra-öböl) és a Kis-Szürtisz-öbölről (*Syrtis minor*, Gabès-öböl). Ezeket a sekély, zátonyokkal

²¹ Leidwanger 2020, 71–76.

és homokpadokkal teli részeket rendszerint messze elkerülték a hajósok.²² A Cyrenaica és Creta iker-provinciái között elterülő tengert Líbiai-tengernek (*mare Libycum*) hívták; a Krétai-tenger (*mare Creticum*) a sziget északi partja előtt feküdt. A ma egységesen Égei-tengernek hívott terület az ókorban számos kisebb részre oszlott: délről észak felé haladva a *mare Myrtoum* (a Peloponnészosz keleti partvidékén), a *mare Icarium* (a Milétosz és Epheszosz előtt elterülő szigetvilág), a tulajdonképpeni *mare Aegeum* (Euboia szigetétől keletre), és a *mare Thracicum* (a thrák tengerpart előtt elterülő vidék). Kréta, Kósz, Karpathosz és Rhodosz szigetétől keletre terült el a *mare Carpathicum*. Ha képzeletben összekötjük Kréta keleti és Ciprus nyugati csücskét – ami Mediterráneum keleti felét északi és déli részre osztja – ettől a vonaltól északra található a Pamphüliai- vagy Lüki-ai-tenger (*mare Pamphilium vel Lycium*), és az ókorban Isszoszinak hívott Iskenderun-öbölbe szoruló Ciprusi-tenger (*mare Cyprium*). Ez a dél-anatóliai partvidék sziklás, zátonyos, erősen tagolt, éppen ezért inkább a kabotázs-típusú hajózásnak kedvez. A Syria és Iudaea/Palaestina előtt elterülő Szíriai-tenger (*mare Phoenicicum vel Syriacum*) számos nagy múltú kikötővel büszkélkedett, de ez a tengerrész csupán a hátszág gazdasági jelentősége és nagyszámú népessége miatt is jelentős forgalmat bonyolított. Az Egyiptomi-tenger (*mare Aegyptiacum*) ugyanebből az okból kifolyólag volt élénk forgalmú, hiszen Egyiptom legfőbb kiviteli cikkével, a gabonával nemcsak Rómát, hanem – a Ptolemaida kori hagyományoknak megfelelően – részben a keleti részeket is ellátta.²³

(27:5) **befutottunk a lükiai Mürába** (κατήλαμεν εις Μύρρα της Λυκίας) – A Szent Miklós püspökről (vagyis a „Mikulásról”) és különleges sziklasírajairól nevezetes lükiai Múra a Mürosz-folyó (ma Demre Çayı) partján épült, annak torkolatától 3 km-rel feljebb. Kikötőjét, a tőle 5 km-re nyugatra fekvő Andriakét 2009 óta tárják fel török régészek. CANDACE RICE kutatásai szerint Andriaké Lükia második legnagyobb kikötője volt a tartományi székhely, Patara kikötője után.²⁴ Appianosz szerint (BC IV. 82) Kr. e. 42-ben Brutus elküldte Lentulust, hogy szedjen össze pénzt a polgárháborúhoz, mire az a kikötő bejáratát védő láncot áttörve felhajózott a Mürosz-folyón egészen Múra városáig. A kikötőben felfedeztek egy nagy *horreumot*, amely alapító felirata szerint Hadrianus idején (Kr. u. 119-ben, CIL III 232) készült; megtalálták az *agorát*, számos üzlethelyiséggel, továbbá egy bíborfestő-üzemet, hatalmas mennyiségű *murex*-csigahéjjal. Előkerült egy *nymphaeum* és egy fürdő is. Ám a legérdekesebb épület egy zsinagóga, amelyben feliratok is előkerültek, de építési idejéről nincsenek pontos információk. Valószínűleg ugyanúgy késő római (3–4. századi), mint a közelben talált keresztény bazilika.²⁵ Pál idejében Andriaké nem volt még városias jellegű, de édesvízforrásai és a belső területekkel való jó összekapcsoltsága miatt fontos közbenső állomása lehetett a római gabonaszállító hajóknak. Egy 2005-ben megtalált és Nero császár korára – vagyis Pál itteni útjának idejére – tehető görög felirat, a *Lex portorii*

²² Csel 27:17; Sztrabón II. 5.20, XVII. 3.20; Dión Chrysotomos, *Orationes* V. 8–10.

²³ Az egyiptomi gabonában hagyományosan részesülő kelet-mediterrán területeknek csak a Róma által meg-hagyott felesleg jutott. Hadrianus 127-ben egy tralleiszi polgárnak adott engedélyt arra, hogy 60 000 *modius* gabonát vásároljon városa számára (*I.Trall.* 77, 80), és Epheszosz városa ugyancsak abban a kiváltságban részesült, hogy Alexandriából vehetett magának gabonát (*IvEph.* VII,1 3016). Egy előkelő spártai polgár azzal dicsekedett feliratán, hogy Egyiptomból hozott gabonát polgártársainak (*SEG XI*, 491).

²⁴ Rice 2020, 253–255.

²⁵ Wilson 2019, 130.

provinciae Lyciae (SEG LVII, 1666) szerint a tartomány évente 100 ezer *denariust* tartozott befizetni a római államkincstárnak, amiből 7000-et Müra rótt le. A felirat tartalmazza azokat az adózás alá vont termékeket is, amelyek különösen fontosak voltak (rabszolgák, bíborcsiga, szurok, olívaolaj, sáfrány, füge és hal). Az Epheszoszban előkerült *Lex portorii Asiae*-vel szemben ez a felirat nem sorolja fel a kikötőket, amiből arra következtethetünk, hogy a legkisebb horgonyzóhelyen is vámszedőhelyek működtek.²⁶

(27:6) **talált egy Itália felé tartó alexandriai hajót** (εὐρῶν . . . πλοῖον Ἀλεξανδρῖνον πλέον εἰς τὴν Ἰταλίαν) – Egészen bizonyos, hogy a Mürában (illetve Andriaké kikötőjében) talált hajó az alexandriai gabonaszállító-flottához tartozott, hiszen később megtudjuk, hogy a viharban tengerbe szórták a gabonát (27:38), és ráadásul a hatalmas tengerjárón 276 lélek utazott a matrózokat, civileket és katonákat is beleértve (27:37). Az egyiptomi hajókat a rakomány mérete alapján osztályozták: a gabona standard egyiptomi mértékegysége alapján 1000–7000 *artab* (kb. 30–200 tonna) úrméretűeket különböztettek meg.²⁷ A római kort illetően a szakirodalom szintén három kategóriát különböztetett meg: a 70–80, a 100–150 és a 350–500 tonnás hajókat.²⁸ A császárkorban tűnik fel a negyedik típus: az 500 tonna feletti gabonaszállító-hajó, amelyekkel évente 20 millió *modius* gabonát szállítottak Rómába. Egyelőre ugyan nem kerültek elő ilyen nagyságú hajóroncsok, de bizonyára voltak közöttük olyanok, amelyek elérték a Lukianosz által leírt *Iszisz* hajó méreteit, amely 1200 tonna rakomány szállítására volt képes, így hossza kb. 53, szélessége kb. 14, magassága kb. 7 méter lehetett.²⁹

(27:7) **elvergődünk Knidosz elé** (μόλις γενόμενοι κατὰ τὴν Κνίδον) – A kis-ázsiai (káriai) Knidosz az Égei-tengerbe nyúló Datça-félsziget egyik nyugati csúcsán található. „Azután a két kikötővel rendelkező Knidosz látható; az egyik zárt és triérészek befogadására szolgál, 20 hajó állomásozhat benne. Előtte fekszik egy kb. 7 stadion kerületű, magas, színházhoz hasonló, a szárazfölddel gátak útján összekötött sziget, amely Knidoszt bizonyos mértékben kettős várossá teszi; lakosságának jelentékeny része lakja ugyanis a két kikötőt elválasztó szigetet” – írja Sztrabón az Augustus-kor végén.³⁰ A város valóban két kikötővel rendelkezik: az északi egy nyitott öbölből nyíló *kóthón*, amely hadikikötőként szolgált; a déli egy hullámtörő-gátakkal elzárt nagyobb méretű kereskedelmi kikötő. De miért volt olyan nehéz az idejutás Pálék hajója számára? A hajózási szakirodalom tisztában van azzal, hogy a Rhodoszi-szorost elhagyó, észak felé tartó hajóknak számos kihívással kellett szembenéznük, mindenekelőtt a szembefújó etésziai szelekkel, továbbá a zátonyokkal, sziklaszirtekkel, meredek sziklafalakkal. A hajókra leselkedő veszélyeket a Datça-félsziget körül talált hajóroncsok is bizonyítják.³¹ — Az is nagy kérdés, hogy mit is értett Lukács a κατὰ τὴν Κνίδον kifejezésen, amit mi így fordítottunk: „Knidosz elé”. Jellemző, hogy a fontosabb

²⁶ Takmer 2007.

²⁷ Pestman 1981, 549–550.

²⁸ Pomey–Tchernia 1978; Casson 1971.

²⁹ Casson 1950; Houston 1987.

³⁰ *Geógr.* XIV.2.15 C 656. A zárt kikötő fogalmához lásd Mauro 2022.

³¹ A hajózás veszélyeiről lásd Bresson 2011; három Knidosz környéki hajóroncsról lásd Opaít et al. 2018. A 2010-ben tengeralattjárókkal folytatott mélyvízi kutatások során 26 roncsot sikerült lokalizálni a félsziget körül 100–500 méteres mélységben.

angol fordítások sem egyértelműek a kifejezés visszaadásában: „over against Cnidus” (KJV, ASV, WBT, ERB); „opposite Cnidus” (WEB); „off Cnidus” (NIV, NSV, NASB, ISV); „neared Cnidus” (NLV); „next to the island Qnidus” (ABPE); „abreast of Cnidus” (DBT). A kommentár-irodalom szinte egyöntetűen úgy vélekedik, hogy a hajó az ellenszél miatt nem tudott kikötni Knidosz kikötőjében, csak lehorgonyzott előtte, annak látótávolságán belül. Ez az útirány egyébként szintén azt valószínűsíti, hogy a teherhajó – Lukianosz *Isziszé*hez hasonlóan – eredetileg Pireusz irányába indult.

(27:7) **Kréta felé vettük az irányt** (ὕπεπλεύσαμεν τὴν Κρήτην) – Lukács egyértelműen kijelenti, hogy Knidoszból azért fordultak DNy-i irányba, „minthogy nem volt kedvező szelünk” – vagyis nem tudtak Ny-ÉNy felé, Pireusz irányába továbbhaladni. ÉK-Krétán, Pszeria szigetével átellenben, a Tholosz-öbölben már a 19. század elején találtak egy lelőhelyet, ahol elszórt bronzkori lakóépületek mellett Kr. e. 1.–Kr. u. 7. századig folyamatosan használt római forrásház és egy 55,7 x 9,6 méteres, *opus caementicium* technológiával épült gabonaraktár (*horreum*) maradványai kerültek elő.³² A Tholosz-öbölben talált épületeket a kutatás átrakodási pontokként (transshipment-point) értelmezte, hozzátéve, hogy Kréta szigetének északi partvonalán számos vízfelvenőhely és raktár szolgálta az alexandriai flotta igényeit. Ez arra mutat, hogy a Róma utánpótlásában nélkülözhetetlen szerepet játszó teherhajók gyakran választották ezt az útirányt.

(27:7) **Szalmóné mellett** (κατὰ Σαλμώνην) – Kréta szigetének északkeleti csücske, mai neve Szidero-fok (35° 19' 00" É, 26° 19' 00" K). Az ókorban a hegyfokok körüli hajózás jelentős veszélyeket rejtett magában: közmondásos volt a Peloponnészosz-félsziget déli csücskén levő Malea-fok; vagy a Lükia déli csücskében lévő Fecske-szigetek (Gelidonüa-fok). Lukács a következő versben utal arra, hogy a Szalmóné-fok megkerülése sem volt éppen könnyű vállalkozás, főként kedvezőtlen szélviszonyok között. (A μόλις τε παραλεγόμενοι αὐτὴν Károli-féle fordítását szépsége miatt meghagytam: „űggyel-bajjal megkerültük”, 8. v.) Pálék hajója innentől kezdve Kréta déli partja mentén hajózott tovább, ahol – nyugatról kelet felé haladva – számos port-of-call szolgálta ki a hajókat: Itanosz, Ampelosz, Leuké (Kuphoniszi), Sztalisz, Hierapütna, Inatosz, Lebena, Laszea, Matala, Apollonia, Phoinika, Szuia, Lisszosz és Gavdosz.³³

(27:8) **horgonyt vetettünk egy Jókikötők nevű helyen** (ἤλθομεν εἰς τόπον τινὰ καλούμενον Καλοὺς Λιμένας) – Kréta déli tengerpartját követve kb. 160 km-t tettek meg, anélkül, hogy Lukács említést tett volna kikötésről. Bizonyára az időjárás is kedvező volt, így ezt a távolságot 3-4 nap alatt letudhatták. Ekkor érkeztek meg a „Jókikötők” nevű helyre (ἤλθομεν εἰς τόπον τινὰ καλούμενον Καλοὺς Λιμένας). A καλός görög szó egyaránt fordítható „jó”-nak és „szép”-nek is, ezen kívül még „nemes, tiszteletreméltó” értelme is van. (Az angol bibliafordítások elsöprő többségében a Fair Havens kifejezés szerepel.) Ennek közelében feküdt Laszaia (34° 56' 20" É, 24° 49' 28" K), amely a *Tabula Peutingeriana* térképén *Lisia* néven szerepel.³⁴ Lukács πόλις-nak nevezi a várost. ANGELOS CHANIOTIS szerint a településen és környékén látható romok egyaránt arra utalnak, hogy a hel-

³² Haggis 1996.

³³ Sanders 1982, 31; Bowsky 1994, 15; Tsougarakis 1990, 56–59.

³⁴ Chaniotis 2000.

lenisztikus és római korban itt virágzó település lehetett, ami természetszerűleg nem jelenti azt, hogy Laszaia *független* városi ragot viselt, CHANIOTIS szerint sokkal valószínűbb, hogy Gortün *territoriumához* tartozott. Mindenesetre ma is felismerhető Laszaiaiban a kikötői hullámtörő, rak-tárak, egy templom, basilica és a vízvezeték is.³⁵ Két kilométerre a várostól nyugatra fekszik a *Kaloi Limenesz* kikötő, ahol Pálék partra szálltak, ennek környékén farmépületeket és egy nekropoliszt azonosítottak a kutatók az 1970-es években. Mindjárt a kikötőtől nyugatra fekszik az Agiofarangoszurdok, ahol egy Kr. e. 5. században alapított Aszklépiosz-szentélyt találtak hellenisztikus kori ex-votókkal (*I. Cret.* I, xv.3). — A szinte egyenes partvonalú, szigetekkel vagy hullámtörőkkel nem védett kikötő teljesen ki volt téve a szeleknek, vagyis – mint Lukács megjegyzi – „a kikötő sem volt alkalmas az áttelelésre” (12. v.).³⁶ Történelmi érdekesség, hogy 1924-ben itt kötött ki a minósi Kréta nagy kutatója, SIR ARTHUR EVANS, akit nemcsak a bronzkori épületmaradványok nyűgöztek le, hanem a rengeteg itt talált római kori amphoramaradvány is. EVANS rögtön készen állt egy magyarázattal: Laszaia lakói tavernákat üzemeltettek a parton, ahol a Pál apostol hajóján dolgozó tengerészek mulatoztak.³⁷ A római kori maradványok alapján Laszaia lakossága fénykorában sem lehetett több 400-500 főnél.³⁸

(27:9) **böjtnap is elmúlt, így a hajózás veszélyessé vált** (ὄντος ἤδη ἐπισφαλοῦς τοῦ πλοῦς διὰ τὸ καὶ τὴν Νηστείαν ἤδη παρεληλυθέναι) – Az ókorban a hajózási szezon május 27-től szeptember 14-ig tartott. Ebben az időszakban biztonságosnak tartották a Földközi-tengeren történő átkelést. Március 10. és május 26., illetve szeptember 15. és november 11. között a változékony időjárás miatt már kockázatos volt a hajózás; a november 12. és március 9. közé eső időszakban pedig igen veszélyesnek minősült a tengeri utazás.³⁹ A veszélyt nem egyedül a viharok jelentették. A part menti vizeket vastagon ellepő köd, valamint a napot és csillagokat eltakaró felhőzet komolyan akadályozta a navigációt abban a korban, amelyben a hajósok nem rendelkeztek még iránytűvel. Régebben szokás volt a télen „zárt tengerről” (*mare clausum*) úgy beszélni, mint ahol *jogilag* is tilos volt a közlekedés. Ez az elképzelés azonban távol áll a valóságtól. Számos példa bizonyítja, hogy télen sem állt meg az élet a tengereken.⁴⁰ Az alexandriai gabonaszállító flotta hajói például telente is közlekedtek; sőt Claudius alatt külön biztosítási szerződés vonatkozott ezekre, miközben a magánhajókat erre az időszakra nem biztosították (Suet. *Claud.* 18.2). Lukács azonban nem azt mondja, hogy a hajó a „zárt tengeren” indult útnak, hanem hogy „böjtnap is elmúlt” (τὴν νηστείαν ἤδη παρεληλυθέναι). A νηστεία itt minden bizonnyal a Jóm kippurra vonatkozik, amely a zsidó naptár szerint Tisri hónap 10-én tartott egész napos böjt (a gregorián naptár szerint szeptember 14. és október 14. közé esik).⁴¹ A zsidó felfogás szerint a hajózási idény a Sávuoót (pünkösöd) és Szukkót (sátorok ünnepe) közötti időszakban, vagyis májustól szeptemberig tartott. A Szukkót

³⁵ Chaniotis 2000, 55.

³⁶ Mourtzas–Kolaiti 2021.

³⁷ Evans 1928, 85.

³⁸ Blackman–Branigan 1975, 36.

³⁹ Rapske 1994, 22; Vegetius, *Epitome* IV. 39; Plinius, *NH* II. xlvii. 122; Tacitus, *Historiae* IV. 81.

⁴⁰ Rougé 1952; Casson 1971, 270; Tammuz 2005.

⁴¹ A Szíriában használatos zsidó naptár szerint október 28. is lehetséges. Ugyanezt a naptárt használta Josephus is, és elképzelhető, hogy a szintén szíriai prozelita, Lukács is ezt alkalmazta (Rapske 1994, 25).

és Hannuka (szeptember–december) között kifejezetten veszélyes volt a tengeren közlekedni.⁴² Ebben az az érdekes, hogy Jóm kippur megelőzi a Szukkótot, vagyis – elvben – még beleesik a zsidó felfogás szerinti hajózási idénybe. Hogyan lehet ezt a látszólagos ellentmondást feloldani? Mivel a zsidó vallási ünnepek a Hold járásához igazodó ún. mozgó ünnepnapok, egyes elképzelések szerint Pál útjának évében Jóm kippur jóval a pogány világban a hajózási idény végének tartott szeptember 14, sőt az őszi napéjegyenlőség (szeptember 23/24) utánra esett.⁴³ WORKMAN számításai szerint ez a Kr. u. 59. évben október 5-én lehetett. Ha ezt a dátumot nem is fogadjuk el feltétlenül hitelesnek, annyi bizonyos, hogy Pál hajója az általánosan elfogadott hajózási idényen kívül próbált úticéljához eljutni. Nem véletlen, hogy a 12. versben kétszer is szerepel az „áttelelés” (παραχειμασία) kifejezés.

(27:11) **a kormányos és a hajótulajdonos** (τῷ κυβερνήτῃ καὶ τῷ ναυκλήρῳ) – A κυβερνήτης jelentése egyértelmű: ő az a személy a hajón, aki felelős annak irányításáért. A ναύκληρος (és latin megfelelője: a *navicularius*) jelentése azonban már nem ilyen világos. Az ókorból fennmaradt papiruszok és feliratok alapján úgy tűnik, hogy a kifejezés olyan üzletemberre vonatkozik, aki lehet a hajó bérlője és tulajdonosa, a hajórakomány (vagy annak egy része) tulajdonosa, és bizonyos esetekben a hajó kapitánya is. A latin nyelvű forrásokban a *dominus navis* és *magister navis* kifejezéssel is találkozunk, amelyek egyértelműen jelzik, hogy az előbbi a hajó tulajdonosa, az utóbbi pedig a fedélzetmester volt, aki a rakományért és az utasokért felelt. A hajó kapitánya a *gubernator* volt, de ennek a tisztségnek a *magister navis*hoz fűződő viszonya egyelőre nem tisztázott.⁴⁴

A *naukléroszok* – szinte minden foglalkozáshoz hasonlóan – a római világban *collegiumok*ba tömörültek. HENRI PIGONNEAU már a 19. században felvetette azt az elképzelést, hogy a *navicularius*-testületeket eredetileg Egyiptom bekebelezése után (Kr. e. 30) a római állam hozta létre a céllal, hogy az alapvető élelmiszerek (elsősorban a gabona) Rómába történő szállítását biztosítsa.⁴⁵ Minthogy a szállítások volumene Róma gyarapodásával egyre nőtt, és ebbe számos provincia bekapcsolódott, ez birodalomszerte stimulálta a szállító-vállalatok („sociétés de transport”) létrejöttét. Ezzel szemben OTTO HIRSCHFELD már korábban úgy érvelt, hogy a *naviculariusok* testületei valamiféle átmenetet („eine mittelstufe”) képeztek a magánvállalkozók és az állami alkalmazottak között.⁴⁶ A római *collegiumokról* szóló mesterművében JEAN-PIERRE WALTZING ezt azzal egészítette ki, hogy szerinte szakmai testületek eleinte csak Rómában szerveződtek, mégpedig a köztársaságkorban életre hívott adószedő-testületek (*societates publicanorum*) mintájára. A *naviculariusok* spontán és természetes módon jöttek létre, amihez a római állam csak külső segítséget nyújtott.⁴⁷ Lényegében ugyanezt a nézetet osztotta JEAN ROUGÉ is.⁴⁸ ADRIAAN SIRKS ezzel szemben egy merőben új elmélettel állt elő 1984-es doktori disszertációjában. Szerinte a *corpus navicu-*

⁴² Sperber 1986, 99–101.

⁴³ Workman 1900, 317.

⁴⁴ Casson 1971, 317–318.

⁴⁵ Pignonneau 1886.

⁴⁶ Hirschfeld 1870.

⁴⁷ Waltzing 1896–1900, I. 188–195.

⁴⁸ Rougé 1966, 245–246.

lariorum testületeket Traianus állította fel, mivel a 2. század előtt hallgatnak róluk a források.⁴⁹ A *corpus naviculariorum* eredetéről egyelőre tehát nincs konszenzusos elmélet, mindenesetre annyi bizonyos, hogy a negyedik századra a leggazdagabb céhek ezek lettek, amelyekbe számos szenátor is tartozott, és gyakorlatilag állami vállalatokká váltak: egyedül a *Codex Theodosianus*ban 38 cikkely foglalkozik szabályozásukkal.⁵⁰ Nyugaton a *navicularius*-testületek elsősorban az élelmiszer (gabona, olaj és bor) exportőr provinciákban működtek (Sicilia, Africa, Sardinia, Hispania, Gallia, valamint keleten Aegyptus);⁵¹ de keleten is sok *nauklérosz*-sír felirat maradt fenn Nikomédiából, Kariából, Kilikiából, Mütilénéből, Tróaszából, Smürnából, Lükiából.⁵² A hajótulajdonos-kereskedők *corpusai* ugyanakkor jellemzően a Birodalom nyugati provinciáiban működtek, az egyetlen biztosan azonosítható *corpus* keleten nem meglepő módon az alexandriai hajósoké, akik jelentős szerepet játszottak a keleti árucikkek nyugatra szállításában.⁵³

Fontos kérdés, hogy a hajó navigációjával kapcsolatban kinek volt joga meghozni a végső döntést. A 11–12. versek alapján úgy tűnik, hogy a százados (ἑκατοντάρχης, *centurio*) mondta ki a végső szót, miután meghallgatta a kormányos, a hajótulajdonos, és a hajó legprominensebb utasa: a tarszoszi Saul (Pál apostol) véleményét. Végül a többség úgy határozott, hogy induljanak tovább. A 19. század neves tudósa, WILLIAM MITCHELL RAMSAY még azon a véleményen volt, hogy mivel a hajó a császár szolgálatában álló gabonaszállító flottához tartozott, a százados véleménye perdöntőnek számított a többiekével szemben: „a legionary centurion was certainly of superior rank to the captain of the vessel of the Alexandrian corn fleet”.⁵⁴ Csakhogy Claudius idejétől kezdve az egyiptomi gabonaszállítás magánvállalkozók kezébe került (Suet. *Claud.* 18.1); és amúgy is nehezen képzelhető el, hogy egy ilyen fontos kérdésben egy katonatiszt figyelmen kívül hagyja a hajózásban járatos szakemberek véleményét. (A hajó személyzetéről lásd még 27:30 igevershez fűzött kommentárt.)

(27:12) **eljuthatnak Phoinixba, hogy ott átteleljenek** (δύναιντο κατανήσαντες εἰς Φοῖνικα παραχειμάσαι) – A Pált szállító hajó továbbindul Phoinixba, „hogy ott átteleljenek” (12. v.), vagyis kivárik a viharos téli időszak (a „zárt tenger”) végét. „Ez egy északnyugat–délnyugat felé néző krétai kikötő” – jegyzi meg vele kapcsolatban Lukács. Phoinix (az eltérő írásmódok szerint Phoinikosz vagy Phoiniké) nevét valószínűleg a Krétán őshonos pálmafáról (φοῖνιξ) kapta. Szinte teljes bizonyossággal azonosítható a mai Lutróval, ami egy apró üdülőfalu Szfakia járásban, Nyugat-Krétán (35°12' É, 24°5' K), az ókori források (Hieroklész és a Stephanus Byzantinus) szerint Anopolisz („felső város”) kikötője. Az „áttelelés” (a παραχειμασία szóhoz lásd még Csel 28:11; 1Kor 16:6; Tit 3:12) csakis egy széltől és hullámveréstől védett, zárt és mélyvízű kikötőben volt elképzelhető.⁵⁵ Hogy Phoinix–Loutro ennek a célnak tökéletesen megfelelt, bizonyítja egy itt ta-

⁴⁹ Sirks 1991; *contra* Broekaert 2008.

⁵⁰ Broekaert 2008, 2009.

⁵¹ Rougé 1966; Broekaert 2013.

⁵² Vélissaropoulos 1980, 55.

⁵³ Rathbone 2007, 311.

⁵⁴ Ramsay 1897, 323–326.

⁵⁵ Ogilvie 1958 kimutatta, hogy a kikötő vízszintje 3,8–6,3 méterrel magasabb volt az ókorban, vagyis alkalmas lehetett mélymerülésű teherhajók kikötésére.

lált latin nyelvű felirat, amelyet az alexandriai Iszopharia-hajó egyik utasa állított a kormányos nevében: *Iovi Soli Optimo Maximo / Sarapidi et omnibus diis et / Imperatori Caesari Nervae / Traiano Aug(usto) Germanico Dacico n(ostro) / Epictetus libertus tabellarius / curam agente operis Dionysio Sostra/ti filio Alexandrino gubernatore / navis parasemo Isopharia T(iti) Cl(audi) Theonis* (IC II.20.7 = CIL III 3, p. 967 = ILS 4395 = EDCS 20800405 = SIRIS 171 = RICIS 203/0701),⁵⁶ magyarul: „*Juppiter Sol Optimus Maximus Sarapisnak és minden istennek, valamint Imperator Nerva Traianus Augustus Germanicus Dacicus császárunknak (állította) Epictetus szabados, levéltáros, az alexandriai Dionysiusnak, Sostratus fiának, az Isopharia orrdísz viselő hajó kormányosának nevében eljárva, mely(nek tulajdonosa) T(itus) Cl(audius) Theon.*” A felirat számos érdekessége közül kiemelendő, hogy a dedikáció eredeti címzettje *Zeus Hélios Megasz Szarapisz* lehetett, de ezt Epictetus *tabellarius* – aki minden bizonnyal görögül és latinul egyaránt jól tudott – összekeverte a latin epigráfiában szokásos *Iuppiter Optimus Maximus* titulussal.⁵⁷ Rendkívül érdekes, hogy a felirat ugyanazt a kifejezést használja, mint Lukács a Csel 28:11-ben szereplő hajóval kapcsolatban: ἐν πλοίῳ Ἀλεξανδρινῶ παρασήμῳ Διοσκοῦροις („whose sign was Castor and Pollux”, KJV; „an Alexandrian with a figurehead the twin gods”, INT). A παράσημος jelentése „orrdísz” (figure-head), amit valamennyi ismert ókori mediterrán hajózási kultúra alkalmazott, sőt az angol flotta vitorláshajóin egészen a 19. századig megtalálhatók voltak, amint arról a greenwichi National Maritime Museum kiállításán bárki meggyőződhet. A hajó neve, pontosabban az orrdísz görögül *Iszopharia*, amivel kapcsolatban a kommentátorok általában csak azt jegyzik meg, hogy ez *Iszisz Phariára*, a hajósok „védőszentjére” emlékeztet, holott a szó az ἴσος + φάρος összetétele, ami annyit jelent: „pharosszal egyenlő”, vagyis elképzelhető, hogy egy világítótornyot ábrázolt. — A λιμένα της Κρήτης βλέποντα κατὰ λίβα καὶ κατὰ χῶρον is sok fejtörést okoz a kommentátoroknak. A legtöbb angol fordítás így adja vissza: „facing both southwest and northwest” (NIV, ESV), ami csak közelítőleg jó fordítás, mivel a Λίψ jelentése „délnyugati szél” (gyakori a klasszikus irodalomban és a *Szeptuagintában* is); a Χῶρος (latin Caurus vagy Corus) jelentése pedig „északnyugati szél” (csak az Újszövetségben fordul elő) – vagyis itt alapvetően nem égtájakról, hanem *szélirányokról* van szó. Ha nagyon szó szerint akarnánk fordítani a mondatot, „az északnyugati és délnyugati szélnek kitett” lenne a helyes megoldás. Mondanunk sem kell, hogy a leggyakoribb szélirány jelzése alapvetően fontos információ volt a hajósok számára.

(27:13) **enyhe déli szél támadt** (ὑποπνεύσαντος δὲ νότου) – A *genitivus absolutus* egyaránt lehet idő- és okhatározói értelmű, az angol fordításokban általában hangsúlyozzák, hogy a ὑποπνεύω *enyhe* szelet jelent: „when a gentle south wind began to blow” (NIV); „when a light wind began blowing” (NLT); „now when the south wind blew gently” (ESV); „when a moderate south wind came up” (NASB) stb. — Pál hajóútjának leírásában összesen négyféle szél-elnevezés szerepel: a *Lipsz*, a *Khórosz*, a *Notosz* és az *Euroklüdón* vagy *Eurakülón* (12–14. versek, sorrendben). Az ókorban négy, nyolc, tizenkettő és huszonnégy csúcsú szélrózsát használtak.⁵⁸ A fennmaradt irodalmi forrásokban – hajózási szövegek környezetben – leggyakrabban a 12-es szélrózsza szerepel, amit a

⁵⁶ Guarducci–Halbherr 1939, xx, 7; Bowsky 1995, 269. n. 19.

⁵⁷ Szarapisz szerepéről a hajózásban lásd Tomorad 2005; Bricault 2019.

⁵⁸ Murray 1987.

rhodoszi Timoszthenész fejlesztett ki a Kr. e. 3. században. Ebben a következő elnevezések szerepelnek: *Aparktiasz* (É); *Boreasz* (ÉÉK); *Kaikiasz* (ÉK); *Apeliotész* (K); *Eurosz* (DK); *Phoenikiasz/Euronotosz* (DDK); *Notosz* (D); *Leukonotosz/Libonotosz* (DDNy); *Lipsz* (DNy); *Zephyrosz* (Ny); *Argesztész* (ÉNy); *Thraszkiasz/Kirkiosz* (ÉÉNy). A Lukács által említett szelek közül tehát csak a *Lipsz* és a *Notosz* szerepel a Timoszthenész-féle 12-es görög szélrózsában. A *Khórosz* latin eredetű, és az *Eurakülónnal* együtt Vitruvius 24-es római szélrózsájában található meg.⁵⁹ Seneca a *corus*-t NyÉNy-i szélnek mondja; Plinius mindkettőt ÉNy-inak nevezi (egy 8-as szélrózsát használva) és NyÉNy-inak az *agrestes*-szel együtt (a 12-es szélrózsában), de Lukácsnál KÉK-i szélként szerepel.⁶⁰ (Lásd még alább a 27:14-es versnél.)

Régészeti leletek vallanak arról, hogy a rómaiak előszeretettel állítottak fel szélrózsákat a városokban, illetve utak mentén. Ezek az anemoszkópok elsősorban az utazók céljait szolgálták, és időjárásjelző-szerepük volt. De vajon a Platón által említett „hajózási eszközök” (ναυτικοῖς ὄργάνοις) között lehettek-e hordozható szélrózsák?⁶¹ Egyelőre ilyenek nem kerültek elő hajóroncsokból, de van egy irodalmi utalás, amely szerint a szirakúzi Hierón hatalmas hajóján napóra (*horologium*) is helyet kapott.⁶² Márpedig ismerünk olyan napórákat – ha nem is sokat –, amelyekbe szélrózsák is bele voltak szerkesztve. (Ezek közül három Rómában, egy pedig Aquileiában került elő.) Vagyis elméletileg nem kizárt, hogy az Athénaiosz által említett napóra a szelek irányát is mutatta. Előkerültek olyan kisméretű, fából készült szélrózsák is, amelyek a szó szoros értelmében hordozhatóak voltak, és talán tengeri utakon is használhatták őket. Iudaea/Palaestina fővárosában, Caesareában két olyan fából készült eszközre bukkantak a régészek, amelyek egyik oldalán az állatövi jegyek és *Sol Invictus* jele, a másikon egy oktagon szerepelt (ez utóbbi lehetséges, hogy a nyolcas szélrózsza megfelelője).⁶³ Az eszköz első kiadói úgy vélekednek, hogy valamiféle apotropaikus tárgy lehetett, amely talán egy tengerészé volt. A tárgyat a 4–5. századra keltezik. A hajókon egyébként – a fennmaradt ábrázolások alapján – gyakran használtak jelzőszalagokat és zászlókat az árbocokhoz kötve, hogy ezek mutassák a kormányosnak az aktuális szélirányt. Egy hellenisztikus kori görög epigramma szerint ezek bőrből készült csíkok (διφθερίδες) is lehetettek.⁶⁴ Arab hajósok a középkorban selyemszalagokat is használtak ebből a célból.

(27:13) **szorosan a partvonal mentén haladtak tovább Kréta mentén** (ἄραντες ἄσσον παρελέγοντο τὴν Κρήτην) – Annak ellenére, hogy Hieronümosz alaposan félreértette az ἄραντες ἄσσον παρελέγοντο τὴν Κρήτην mondatot, és azt hitte, hogy Pálék hajója ezen a ponton tett egy kitérőt Asszoszba, a szöveg jelentése egészen világos: „sailed along the shore of Crete” (NIV), „sailed close to the shore of Crete” (NLT), „sailed along Crete, close to the shore” (ESV), „sailed along, hugging the coast of Crete” (BSB), „they began coasting along very near Crete” (BLB), „they sailed

⁵⁹ Marcus Vitruvius Pollio (Kr. e. 80–15) római építész, hadmérnök és szakíró, főműve a *De architectura*. Az általa leírt szélrózsza (*De Arch.* I. 6.10) ezek szerint a Kr. u. 1. század közepére már széles körben ismert volt.

⁶⁰ Plinius, *Naturalis historia* XVIII. lxxvii. 333–339 (8-as lista), II. xlvi. 119–120 (12-es lista).

⁶¹ Platón, *Az államférfi* 298d. Kövendi Dénes ford.

⁶² Athénaiosz, *Lakomázó bölcsék (Deipnosophistai)* V. 207e–f.

⁶³ Ovadiah–Mucznik 1996.

⁶⁴ *Antologia Graeca* IX. 546 (Antiphilos): Κῆν πρὸ μύνη λαχέτω μέ ποτε στιβὰς αἱ θ' ὑπὲρ αὐτὴν | ἠχεῦσαι ψακάδων τύμματα διφθερίδες.

close by Crete” (KJV). Az angol hajózási nyelvben nagyon szemléletes kifejezés a „partot ölelve” hajózni, amit a kabotázs miatt gyakran alkalmaztak a kisebb hajók. Ugyanakkor viharos időben ez sem volt éppen veszélytelen vállalkozás, hiszen ha túl közel haladtak a parthoz, egy nagyobb szellőkés könnyen a sziklákhöz sodorhatta vagy zátonyra futtathatta a hajókat.

(27:14) **viharos forgószél csapott le ... amelyet „északkeletinek” neveznek** (ἔβαλεν κατ’ αὐτῆς ἄνεμος τυφωνικός ὁ καλούμενος Εὐρακύλων) – A „viharos forgószél” (ἄνεμος τυφωνικός) meteorológiai nyelven szólva egy mérsékelt égövi (vagy mediterrán) ciklon lehetett, amelyben a szél sebessége az óránkénti 100–250 km-t is elérheti.⁶⁵ (A trópusi ciklont a Csendes-óceán nyugati térségében tájfunnak, a Karib-tenger térségében és a Csendes-óceán keleti térségében hurrikánnak hívják; míg az Indiai-óceánon és Ausztrália körül egyszerűen csak ciklonnak vagy orkánnak nevezik.) A mediterrán ciklon főként októbertől márciusig alakul ki, mikor az észak-északnyugat felől érkező hideg légtömegek keverednek a Földközi-tenger felett található, viszonylag enyhe levegővel. — A 14. versben ugyan akad egy szövegkritikai probléma, de ez könnyen javítható. Az eredeti szövegben bizonyosan az Εὐρακύλων név szerepelt, ami egy „öszvér” szóösszetétel a görög *Euros*z és a latin *Aquilo* kifejezésekből.⁶⁶ A szélnév a 12-es szélrózsa használatát feltételezi. Az *Eurakülón* Lukácsnál nyilvánvalóan KÉK-i szélként szerepel, és ezt irányt megerősíti a Thuggában (Dougga, Marokkó) talált 2–3. századi mozaikpadló, amelyen a 12-es szélrózsában szintén ebben az irányban tüntetik fel.⁶⁷

(27:15) **nem volt képes széllel szemben haladni** (μὴ δυναμένου ἀντοφθαλεῖν τῷ ἀνέμῳ) – A széllel szembeni hajózás a legelterjedtebb négyszögletű vitorlával igen nagy nehézségekbe ütközött, lásd fentebb a 27:4-es versnél.

(27:16) **egy Kauda nevű apró sziget alá futottunk be** (νησίον δέ τι ὑποδραμόντες καλούμενον Καῦδα) – Szokás volt, hogy a szél elől a parttal szemben fekvő kisebb szigetek szélárnyékába húzódnak be a hajók: például Knószosz kikötője a vele szemben fekvő Dia szigete volt. A Lukács által említett Kauda⁶⁸ (ma Gavdosz) nemcsak a mai Görögország legdélibb szigete, hanem egyben Európa legdélibb pontja is (34°50' É, 24°5' K). Krétától 45 km-re délre található, területe mindössze 33 km², legmagasabb pontja a Vardia-hegy (345 m). A szigetnek 2021-ben 124 állandó lakosa volt, de a régészeti leletek tanúsága alapján a római korban akár több százan is lakhatták. A sziget északi részén egy kb. 1,1 km-es római vízvezeték nyomait is megtalálták. A helyiek teraszos földművelést folytattak, emellett kecskét tenyésztettek, és méheket tartottak. Ilyen mértékű populációt természetesen a sziget nem tudott anélkül eltartani, hogy környezete is meg ne sínylette volna: az endemikus fenyőfélék kiirtása nyomán a szigetet ma szinte csak *maquis* borítja.

(27:16) **megtartani a csónakot** (περικρατεῖς γενέσθαι τῆς σκάφης) – Ami a σκάφη (latinul *scapha*) jelentését illeti, a RÜF-fordításban („nagy nehezen ugyan, de meg tudtuk tartani a mentőcsó-

⁶⁵ Coones 1986.

⁶⁶ Az *Etymologicum Magnum* ugyanezt a szót *Tüphón*nak is nevezi: Τυφῶν γάρ ἐστὶν ἡ τοῦ ἀνέμου σφόδρα πνοή, ὅς καὶ εὐρυκλύδων καλεῖται, *Etym. Magn.* p. 772, 30.

⁶⁷ *Septentrio / Aquilo / Euroaquilo / [V]o[l]turnus / Eurus / Leuconotus / Auster / Libonotus / Africus / Faoniu[s] / Argestes / Circius*, *CIL VIII,4 26652 = EDCS 25600768*.

⁶⁸ Szövegkritikai változatok: Κλαυδα, Κλαυδη, Γλαυδη, lásd Harris 1909.

nakot”) is visszaköszön az a hagyomány, hogy itt klasszikus „mentőcsónakról” van szó, amint azt számos angol fordításban is megtaláljuk („lifeboat”, NIV, NLT, BSB, CEV). Az angol változatokban azonban szerepel még a „boat” (KJB, ASV), a „ship’s boat” (ESV, NASB) és a „skiff” (NKJB, AB, CSB) is, amelyek azért jobbak, mert nem szűkítik le a csónak feladatát egyetlen funkcióra. Az ókorban ugyanis minden nagyobb hajó maga után vontatott egy kisebb csónakot, amint az pl. a pompeii Európa-ház híres graffitóján is látható. Ennek feladata nemcsak az életmentés, hanem sokkal inkább a partra szállítás volt, mivel a nagyobb hajók sokszor a nyílt vízen horgonyoztak. (A mai hajózási nyelven ezt nevezik „dinghy”-nek.) A csónakot alapesetben vontatták, de Lukács szerint a viharban félő volt, hogy elveszítik, ezért a „fedélzetre emelték” (27:17), majd ismét a „tengerre eresztették” (27:30) és kötélen vontatták (vö. „elvágták a csónak köteleit”, 27:32).

(27:17) **alulról átkötötték a hajót** (ὑποζωνύντες τὸ πλοῖον) – Angolul „frapping”-nek nevezik azt az ősidők óta ismert eljárást, amit vészhelyzetben alkalmaztak a hajók palánkzatának szétesése ellen: erős köteleket (ὑποζώματα, *tormenta*) vezettek át a gerinc alatt, amikkel körbekötötték a hajótestet, ahogyan mi a csomagokat szoktuk zsineggel körülkötni.⁶⁹ A kerküraiak a régi hajóikat ezzel a módszerrel tették használhatóvá (ζεύξαντες τε τὰς παλαιὰς ὥστε πλωίμους εἶναι, Thuk. I. 29; cf. Polüb. XXVII. 3.3). A ciprusi Nea Paphosz egyik római kori házának feltárásakor 1986-ban egy olyan szokatlan agyagmécsest találtak, amely egy hajót ábrázolt.⁷⁰ A 37,7 cm hosszú, 10,5 cm széles és 13,8 cm magas *polylychnion* a 2–3. századra datálható. Ennek egyik érdekessége, hogy egy a hajótesten vízszintesen körbefutó *hüpozómát* ábrázoltak rajta; valamint egy a hajótestre merőlegesen körben futó kötélzetet is láthatunk, amit *korüphaion*nak neveztek.⁷¹

(27:17) **a Szürtisz felé vetődnek** (εἰς τὴν Σύρτιν ἐκπέσωσιν) – A Szürtiszek a Líbia partjai előtt elterülő zátonyos, homokpadokkal tarkított sekély öblök: a Nagy-Szürtisz (Sidra-öböl) Keleten, a Kis-Szürtisz (Gabesi-öböl) pedig Nyugaton. Sztrabón kissé töredékesen fennmaradt szövege ugyanezt erősíti meg: „a veszélyessége mind ennek a [Nagy] Szürtisznek, mind a Kis-Szürtisznek . . . , hogy a tengerfenék sok helyen nagyon sekély, s a dagály és apály alkalmával megesik, hogy némelyek zátonyra futnak, s ott vesztegelnek, mentő jármű pedig ritkaság. Ezért a hajózók ezektől távol tartják magukat, s vigyáznak, hogy a szelek észrevétlenül az öblökbe ne sodorják őket” (*Geógr.* XVII. 3.20. C 836).⁷² Pomponius Mela nagyjából egy-két évtizeddel Pál útja előtt így írt a Szürtiszekről: „A Szürtisz egy majdnem száz mérföld széles öböl, ahol a nyílt tengert fogadja, és háromszáz mérföld széles, ahol a tengert zárja körül. Nincsenek kikötői, ijesztő és veszélyes a sekély vízben fekvő gyakori zátonyok miatt, és még veszélyesebb a tenger be- és kiáramlásakor ellentétesen forgó áramlás miatt” (I. 35). Sztrabón és Mela megfigyeléseit a mediterrán viszonyok között szokatlanul nagy árapályról, az erős északi szelekről és a gyakori szélcsendes időszakokról, valamint a 3 csomós ellentétes áramlásról a modern kutatás is megerősíti.⁷³ Sallustius ehhez hozzáfűzi még a homokviharokat (*Bell. Iug.* 78.3, 79.6), Diodórosz (XX. 42.2) és idősebb Plinius (*NH*

⁶⁹ A kötelekről lásd Schauroth 1911. – A körbekötözés módszeréről lásd Casson 1971, 92.

⁷⁰ Michaelides 2009.

⁷¹ Morrison–Williams 1968, 296–297.

⁷² A Szürtiszek veszélyessége irodalmi toposz: Ap. Rhod. *Argon.* IV. 1235–6; Ovid. *Am.* II. 11.17–20; Sen. Ag. 479–480; Sil. *Pun.* XVII. 246–247; Verg. *Aen.* I. 111.

⁷³ Arnaud 2005, 174.

V. 26) pedig a tengeri kígyók veszélyére figyelmeztet. Ennek ellenére a Szürtiszek hátországában is élénk gazdasági élet folyt, aminek bizonyítéka, hogy a Pseudo-Szkülix által Kr. e. 331 körül a líbiai tengerparton felsorolt kikötők száma megsokszorozódott a római kor elejére, amint azt a *Stadiasmus Maris Magni* címen fennmaradt *periplusz* is bizonyítja.⁷⁴ Mindazonáltal a „zárt tengeren” viharos időben vitorlázva nagy veszélyek fenyegették az ide sodródó hajókat.

(27:17) **bevonták a vitorlát** (χαλάσαντες τὸ σκεῦος) – A hajózástörténeti kézikönyvek szerint a Mediterráneumban mintegy ezer éven át (Kr. e. 500–Kr. u. 500) négyszögletes vitorlát használtak a hajókon, amit a Kr. u. 2. századtól kezdett felváltani a latin vitorla. Ha hihetünk Plinius tudósításának, a kiegészítő vitorlákat a Flavius-kortól kezdve alkalmazták.⁷⁵ Mindenekelőtt az ún. elővitorlák (tarcs- vagy orrvitorlák) jelentek meg, a kétárbocosokon feltűnt az artemón- vagy csúcsvitorla. A latin vitorla elterjedése egyes elképzelések szerint hirtelen történt, mások ellenben több évszázados, lassú folyamatnak tartják.⁷⁶ Egyes vélemények szerint a latin vitorla előnyösebb a négyszögletes vitorlával szemben: nagyobb manőverezőképeséget enged a hajónak, emellett kevesebb kötélzettel, vagyis kisebb számú személyzettel működtethető, így alkalmasabb a kedvezőtlen szélviszonyok közötti hajózásra.⁷⁷ Ezzel szemben a mai kutatás azt hangsúlyozza, hogy a négyszögvitorla is használható eszköznek bizonyult a téli, kedvezőtlen időjárási viszonyok közepette a Földközi-tengeren.⁷⁸ Az antik hajósok már az archaikus korban (Kr. e. 700 körül) bevezették a különféle felhúzókötelekből és csigákból álló bonyolult kötélrendszert, amely lehetővé tette, hogy akár egy kis létszámú legénység is viszonylag könnyen és biztonságosan kezeljen egy nagyméretű vitorlát.⁷⁹ A modern hajórekonstrukciókkal (Kyrenia II, Olympias) végzett kísérletek is azt bizonyították, hogy a latin vitorla kezelése sokkal bonyolultabb a négyszögvitorláénál, különösen erős szélben. Olykor még a vitorla felvonása és leeresztése is nehézségekbe ütközik.⁸⁰ JAMES BERESFORD kutatásai szerint miközben a négyszögvitorlával az erős monszunszélben nyugodtan átszelték az Indiai-óceánt az ókorban, latin vitorlával felszerelt hajókkal még a 19. században is alig merészkedtek ki a Perzsa-öbölből.⁸¹ (Lásd még a 27:40-hez írt kommentárt.)

(27:18) **könnyítettek a hajón** (ἐκβολὴν ἐποιούντο) – Szó szerint: „kidobálást csináltak”, vagyis minden felesleges dologtól megszabadultak, bár a szöveg nem mondja ki, de valószínűsíthetően elsősorban az utasok poggyászárol lehetett szó, amit a hajó nélkülözhető felszerelési tárgyai követtek (19. v.). Iuvenalis a XII. satírjában Catullus nevű barátjának viharos hajóútját írta le Baeticából Ostiáig, amelynek során szintén először az utasok poggyászától szabadultak meg a kapitány parancsára: „*tengerbe vettetik a használati tárgyak legnagyobb része*” (*iactatur rerum utilium par maxima*, Iuv. Sat. XII. 52).

⁷⁴ Quinn 2011, 13.

⁷⁵ Plinius, *Naturalis historia* XIX. 5.

⁷⁶ Whitewright 2008.

⁷⁷ Casson 1971, 68, 232; Roberts 1993, 29.

⁷⁸ Beresford 2013, 157–159.

⁷⁹ Ilyen csigákat és felhúzóköteleket eddig főként a Vörös-tengeri kikötőkben találtak: Bereniké (Wild–Wild 2001); Myos Hormos (Whitewright 2007).

⁸⁰ Beresford 2013, 160–161.

⁸¹ Beresford 2013, 158–163.

(27:19) **dobálták ki a hajó felszerelését** (τὴν σκευὴν τοῦ πλοίου ἔριψαν) – Itt kifejezetten a hajóhoz tartozó, nélkülözhető felszerelésekről van szó (ezek tartalék deszkák, kötelek, fém alkatrészek, főzőedények, edénykészletek stb. lehettek) Iuvenalis imént idézett satírájában arra kényszerültek, hogy a hajó árbocát is kivágják (*malum ferro summitteret*, Iuv. Sat. XII. 54–55).

(27:20) **sem a nap, sem a csillagok nem látszóttak** (μήτε δὲ ἡλίου μήτε ἄστρον ἐπιφαινόντων) – Az ókori navigációban a Nap és a csillagok helyzetének megfigyelése játszotta a legfontosabb szerepet. A csillagok megfigyelésén alapuló navigációra vonatkozó legkorábbi utalást az *Odüsszeiában* találjuk, ahol Kalüpszó azt tanácsolja Odüsszeusznek, hogy a Medve csillagkép (Ursa Maior) mindig a balkezére essen, és ezzel egyidejűleg figyelje a Peliádok, a későn lenyugvó Arktophülix (Medveőrző) és az Orion pozícióját, amint kelet felé hajózik szigetéről, az Ögügiéről.⁸² Bár a hajózási asztronómia irodalma csak rövid töredékekben maradt ránk, az ókori irodalom telis-tele van utalásokkal ennek alkalmazásával kapcsolatban. Mint irodalmi toposz, általában az *Odüsszeia* fentebb idézett 5. énekére vezethető vissza. Fő elemei: (1) a kormányos éjszaka ül a kormánylapát mellett és küzd az álomossággal, hogy ébren tudjon maradni; (2) nagyon jól ismeri a hajózáshoz elengedhetetlenül szükséges csillagképeket, amelyek minden esetben a következők: a Fiastyúk, a Nyilas, az Orion és a Nagy Medve; (3) képes arra, hogy előre jelezze a vihart (4) és igen messziről észrevegye a szárazföldet. Jó példa erre Tiphüsz, Apollóniosz Rhodiosz *Argonautikájának* kormányosa, valamint Palinurus, Aeneas hajójának kormányosa; végül Bato, a karthágói kormányos Silius Italicus *Punicájában*,⁸³ és még számos példát említhetnénk a római és keresztény irodalomból.⁸⁴ Nagyjából mindent, amit az ókoriak éjszakai hajózásáról tudunk, ezekből az időben elszórt, műfajilag is tarka-barka utalásokból vagyunk kénytelenek kihámozni. Részben a gyenge forrásadottságoknak, részben pedig EVA GERMAINE RIMINGTON TAYLOR (1879–1966) angol földrajztudós nagyhatású művének is köszönhető, hogy szokás az ókori hajósok asztronómiai tudását mélyen alábecsülni.⁸⁵

Elképzelhető, hogy éjszaka a kormányosok a csillagképek változásai alapján váltották egymást a virrasztásban. Mivel a csillagképek nagyjából egyforma nagyságúak és kb. 30°-ot foglalnak el az égbolton, és egyszerre mindig csak hat zodiákusjegy figyelhető meg, a hajósok ezek megfigyeléséből számolták ki az idő múlását, és hogy mikor váltsák egymást a kormány mellett. A Kr. e. 3. századra a görögök a Nagy Medve (Ursa Maior), a szidóni, vagyis a föníciai hajósok pedig a Kis Medve (Ursa Minor) alapján tájékozódtak.⁸⁶ Emellett ismerték azt az összefüggést, hogy a Sarkcsillag magassága (ennek matematikai rövidítése φ) összefüggésben áll a szélességi körrel, ahol a megfigyelő tartózkodik:⁸⁷ ha pl. egy megfigyelő Málta magasságában (azaz az északi szélesség 36°-án) áll, a Sarkcsillag 36°-kal van a horizont felett. Ennek a jelenségnek a legpontosabb leírása Lucanus imént már idézett *Pharsalia* című eposzában maradt ránk, abban a részben, ahol Pom-

⁸² Hom. *Od.* V. 273–276.

⁸³ Apoll. Rhod. *Arg.* I. 105–108; Val. Flacc. *Arg.* V. 44–52; Verg. *Aen.* III. 513–517; Sil. Ital. *Pun.* XIV. 453–457.

⁸⁴ Petr. *Sat.* 102; Eus. *Praep. Evang.* XI. 18; Lib. *Prog.* IV. 1.13; *Anth. Pal.* VII. 498, IX. 242. stb.

⁸⁵ Taylor 1971; Severin 1987; Janni 1996; Medas 2004.

⁸⁶ Taylor 1971, 43.

⁸⁷ Gem. *Isag.* V. 58; Sztrabón I. 1.21, X. 2.12 (vö. Aujac 1966, 122–125); Plin. *NH* II. lxxi. 178; Cleomedes, *De motu* (ed. Ziegler 1891, p. 64).

peius a pharsalusi csatavesztés után Caesar elől hajókon Egyiptomba menekül.⁸⁸ Lucanus szerint a kormányos a csillagok megfigyeléséhez az árbocrudat használta mérőeszközü: *descendit ab arbore summa / Arctophylax* („az árboc tetejéről lekúszik az Ökörhajcsár [csillagkép]”). A Sarkcsillag magasságának méréséhez azonban Ptolemaiosz korára (Kr. u. 2. század első fele) már kifejlesztettek egy sík asztrolábium-szerű szerkezetet (a félgömb-alakú armilláris, vagy éggömb kétdimenziós megfelelőjét), amelynek leírása a 4. századi alexandriai Theón elveszett művében szerepelt.⁸⁹ Ez egy olyan mechanikusan működő műszer volt, amelynek egyik oldalán feltüntették az éggömböt a napfordulók és a zodiákusok köreivel, az ekliptikus és a jelentősebb állócsillagok helyzetét, valamint a másik oldalon egy nézőkét (*dioptra*) helyeztek el, amin keresztül nézve meg lehetett állapítani a szélességi fokot. Egyelőre hasonló műszer nem került elő hajóroncsokból, de el kell fogadnunk azt a véleményt, hogy ezt a szerkezetet minden hajó fedélzetén alkalmazhatták.⁹⁰ Műszerek hiányában a hajósok hüvelykujjukat vagy kezüket használták a Sarkcsillag magasságának meghatározásához – erre az egyszerű módszerre az arab hajósok körében is akad példa.⁹¹ A szélességek meghatározásának viszonylag pontos módszerével a következőképpen hajóztak. Először is ismerniük kellett a célállomás szélességi fokát (pl. Bonifacio-szoros = 41° 18' É; Messinai-szoros = 38° É; Rhodosz = 36° 25' É), amihez a földrajztudósok viszonylag pontos szárazföldi mérésekkel járultak hozzá. A kiinduló állomástól először északi vagy déli irányban addig hajóztak a hosszúsági kör mentén, ameddig el nem érték az adott szélességet, majd 90°-ban elfordultak, és keleti vagy nyugati irányban – az adott szélességi kör mentén – elhajóztak a célkikötőbe. Ennek pontosságát úgy ellenőrizték, hogy az asztrolábiumban végig azonos magasságon kellett tartani éjszaka a Sarkcsillagot, nappal a déli Napot.

(27:27) **sodródtunk az Adriai-tengeren** (διαφερομένων ἡμῶν ἐν τῷ Ἀδρίᾳ) – A *διαφέρω* ige használata azt sejteti, hogy a hajó „ide-oda hányódott”. Az Adriai-tenger megnevezése sok kérdést vet fel, mivel a mi térképeinken Pálék a Jón-tengeren hányódtak. Sztrabón így ír az Adria és a Jón-tenger megkülönböztetéséről: „A torkolata egy és ugyanaz mindkettőnek: az ióni abban különbözik a másiktól [az adriaitól] hogy ez a név csak a tengernek az első részére vonatkozik, míg az Adria a belső, a szögletesen terjedő részt jelölte” (VII. 5.9. C 317). Amivel tulajdonképpen ugyanazt mondja, amit a mai földrajzkönyvek is: az Adria délen a 71 kilométer széles Otrantói-szorossal kapcsolódik a Jón-tengerhez, amely ily módon az Adriai-tenger déli előtengere Szicília, Calabria, a Salentói-félsziget és Albánia délnyugati, illetve Görögország nyugati partjai között.⁹² Csakhogy korábban maga Sztrabón tett egy olyan megjegyzést, miszerint „az Ión-öböl az Adriai-tenger egyik része” (ὁ δ' Ἰόνιος κόλπος μέρος ἐστὶ τοῦ νῦν Ἀδρίου λεγομένου, II. 5.20. C 123). Ez utóbbit erősíti meg Pauszaniasz a 2. században, aki azt írja, az Itália és Szicília közötti Messinai-szoros köti össze az Adriai- és a Tirrén-tengert (*Perieg.* V. 25.3). Az ugyancsak a 2. század közepén Alexandriában alkotó Ptolemaiosz (*Geog.* III. 4.1; III. 15.1) különbséget tesz az Adriai-öböl (ὁ Ἀδριατικὸς κόλπος) és az Adriai-tenger (τὸ Ἀδριατικὸν πέλαγος) között. Az előbbi nála az, amit mi Adri-

⁸⁸ Luc. *Phars.* VIII. 167–184; vö. Taylor 1971, 46–48; Medas 2004, 159–161.

⁸⁹ Neugebauer 1949, 240–243, modelljét lásd Neugebauer 1983, 278–281; Evans 1998, 156.

⁹⁰ Hyde 1947, 319.

⁹¹ Taylor 1971, 49; Evans 1998, 248–149.

⁹² Ivetic 2022.

ai-tengernek nevezünk, az utóbbi pedig szerinte Szicília és Kréta partjáig húzódik. Ez a kérdés azért is fontos, mert segíthet eldönteni azt, hogy Pálékat melyik Máltán érte a hajótörés: a mai Horvátországhoz tartozó Mljet szigetén (*Melita Illyrica*) vagy Máltán (*Melita Africana*).⁹³ (Erről bővebben lásd a 28:1-hez fűzött kommentárt.)

(27:28) **leengedték a mélységmérőt** (βολίσαντες ... πάλιν βολίσαντες) – A mélységmérő lebocsátása a βολίζω igével van kifejezve. A mérés először „húsz ölt mutatott”, majd „tizenöt ölt mérték” (27:28). A Lukács által használt *orgüia* = 4 könyök (*péchüsz*) vagy 6 láb (*pusz*), egy sztadion századrésze, értékét általában 1,78–2,10 méter között adják meg, vagyis először 35–42 métert, másodsor 26–31 méter mélységet mérték. A víz mélységét egyébként a tenger színe alapján is meg lehet becsülni. A hajózási kézikönyvek szerint a barna és sárgásbarna szín 2 méteres, vagy annál kevesebb; a zöld 2–5 méteres; a kékeszöld 5–25 méteres; a sötétzöld vagy sötétkék szín pedig 25 méteresnél nagyobb mélységet jelez.⁹⁴ Az ókori irodalomban az egyetlen utalás a víz színe és mélysége közötti összefüggésre Apollóniosz Rhodiosznak az Argó-hajóról szóló eposzában olvasható.⁹⁵ Lukács azonban nem erre a módszerre, hanem egy mélységmérő eszközre utal, amit különösen a partok közelében, vagy a zátonyokkal, homokpadokkal teli vizekben használtak. Ennek legegyszerűbb módja a mélységmérő rúd alkalmazása volt, amit Egyiptomban már a Kr. e. 3. évezred közepén is alkalmaztak.⁹⁶ Bár ez a módszer csak kb. 2 méteres vízmélységig volt kényelmes, és a hajónak álló helyzetben kellett lennie, valószínűleg az egész ókor folyamán használták. A régészeti maradványok nagy száma alapján nyugodtan kijelenthetjük, hogy a kőből vagy ólomból készült mélységmérő súlyok is igen népszerűek lehettek az ókori hajósok körében. Ezeket egy zsinórra fűzték fel, miután valamilyen ragadós anyaggal (faggyúval, viasszal, gyantával vagy kátránnyal) kívülről bekenték, hogy a tenger fenekére érve magukhoz ragasszák az ott található dolgokat.⁹⁷ Hérodotosz személyesen is megtapasztalta, hogy „odafelé [ti. Egyiptomba] hajózunk, és a szárazföldtől egynapi hajóútra leeresztjük a mérőzsinórt, az iszapot húz fel, noha a víz mélysége tizenegy öl; ebből kiviláglik, hogy a víz egészen idáig elsodorja a földet”.⁹⁸ Rossz látási körülmények közepette igen nagy hasznára lehetett a hajósoknak a mélységmérők használata,⁹⁹ ami az ókori hajósok alapfelszerelése közé tartozott – JOHN OLESON megfogalmazásában egyenesen a legfontosabb navigációs eszköz volt¹⁰⁰ –, annak ellenére, hogy a Földközi-tengernek viszonylag szűk a kontinentális talapzata: a tenger területének mindössze 20%-a sekélyebb 200 méternél.¹⁰¹

⁹³ Meinardus 1974; Warnecke 1993; Buzov 2012.

⁹⁴ Beresford 2013, 194–195.

⁹⁵ Ὡς ἄρ' ἔφη: ὁ δὲ χεῖρα τανύσατο, δείξε δ' ἄπωθεν / φωνήσας πόντον τε καὶ ἀγχιβαθεῖς στόμα λίμνης, Apol. Rhod. Arg. IV. 1571–1572.

⁹⁶ Wachsmann 1998, fig. 2.15; Oleson 2008, 131.

⁹⁷ Egy Tel Dor (Izrael) közelében talált bizánci mélységmérő-súlyon még megtalálták a marhafaggyú maradványait a régészek, lásd Rosen et al. 2001.

⁹⁸ Hérod. II. 5.2. Murakózy Gyula ford.

⁹⁹ Ezekből a Mediterráneum területén 177 db-ot katalogizált John Oleson (Oleson 2008, 131). A mélységmérő súlyok több mint 80%-a a Kr. e. 2–Kr. u. 2. század közötti időszakból származik, ami egybeesik a földközi-tengeri kereskedelem virágkorával.

¹⁰⁰ Oleson 2000, 294.

¹⁰¹ Beresford 2013, 197. n. 93.

(27:29) **a tatról kivetettek négy horgonyt** (ἐκ πύμνης ῥίψαντες ἄγκυρας τέσσαρας) – A hajónak nemcsak a tatján, hanem az orr-részében is voltak horgonyok: „horgonyokat akarnának kivetni a hajó orrából” (30. v.), amelyeket gyorsan lecsapó vihar esetén nem tudtak kézzel felhúzni, ezért „elvágták a horgonyokat és a tengerben hagyták őket” (40. v.). Lukács leírása ismét rendkívül pontos, és élesszemű megfigyelőre vall. Az ókorban ugyanis valamennyi nagyobb teherhajó több horgonyt is szállított. Ezek lehettek egyszerű átfúrt kődarabok, amiket a római korban felváltottak az ólompántokkal megerősített íjas fahorgonyok, ezeket viszont a Kr. u. 2. századtól kezdték lecserélni részben vagy teljesen vasból készült horgonyokra.¹⁰² A Kr. u. 5. században a dél-francia partok előtt elsüllyedt *Dramont E* jelzésű hajóroncsra, amely eredetileg 14,1 m hosszú és 6,15 m széles volt, kapacitása pedig 20,5 tonna áru volt, összesen tíz horgony került elő. A Bodrummal szemben elsüllyedt, ugyancsak bizánci, 19 m hosszú és 8 m széles, kb. 1100 amphora kapacitású *Yassiada*-roncsra pedig tizenegy horgony találtak. Mivel a Pál apostolt szállító hajó ezeknél jóval nagyobb méretű volt, analógiás alapon kijelenthetjük, hogy a horgonyok száma is bizonyosan tíznél több lehetett.

(27:29) **fohászzkodva várták, hogy megvirradjon** (ἠύχοντο ἡμέραν γενέσθαι) – A „fohászzkodásnak” fordított ἠύχοντο nemcsak imádkozást jelent, hanem fogadkozást, fogadalmak tételét is, természetesen ebben a korban még a pogány istenségeknek. A Földközi-tengeren a szamothrakéi Kabirok mellett Poszeidón (Neptunus), Iszisz, Szarapisz és Aphrodité (Venus) számított a hajósok első számú védelmezőjének.¹⁰³ A mediterrán térségben számos olyan ábrázolás maradt fenn, amely Isziszt széltől dagadó kibontott vitorlával jelenítette meg,¹⁰⁴ az „ezernevű” egyiptomi istennő tengerre utaló elnevezései között pedig szerepel az *Euploia* („Jól hajózó”), a *Pelagia* („Tengeri”), a *Szótéria* („Megmentő”), a *Pharia* („Világítótorony”) vagy a *Kübernétisz* („Kormányos”).¹⁰⁵ Iszisz tiszteletére ünnepelték a hajózási idény kezdetét jelentő *Ploiaphészia*-ünnepet, amit latinul *Navigium Isidis*nek neveztek.¹⁰⁶ Egy hellenisztikus kori epigramma szerint Aphroditének azért van annyi szentélye a tengerparton, mivel ő teszi biztonságossá a hajózást,¹⁰⁷ három másik epigramma pedig azt fejtegeti, hogy ha a hajós áthalad az Alexandria közelében található Zephürion-fokon, ahol Aphrodité szentélye áll, mindenképpen az istennőhöz kell imádkoznia jó szélért.¹⁰⁸ A viharból vagy hajótörésből megmenekült hajósok festett vagy faragott fogadalmi táblákon örökítették meg szabadulásukat: „s hogy sokan átélték mégis, fogadalmi / táblák száza reá a biztonság templomainkban; / hisz – ki ne tudná? – mind Isisből élnek a festők” – írja a római satíraszerző (Iuv. *Sat.* XII. 26–28).

¹⁰² Throckmorton 1972, 77–78; Kapitän 1984.

¹⁰³ Poszeidón: Pevnick 2014; Iszisz: Bricault 2006, 13–154; Szarapisz: Bricault 2006, 155–170; Aphrodité: Demetriou 2012, 92–96.

¹⁰⁴ „Isis à la voile”, Bricault 2006, 44–80.

¹⁰⁵ Az utóbbi a nagyobb keleti kikötőkben és Portusban: Bricault 2006, 101–180.

¹⁰⁶ Bricault 2006, 134–180.

¹⁰⁷ *Anthologia Palatina* IX. 144, ed. Beckby.

¹⁰⁸ Poszeidipposz 39, 116, 119, edd. Austin–Bastianini.

(27:30) **matrózok** (ναῦται) – Egy hajó személyzete a kapitányból, a kormányosból, a legénységet irányító fedélzetmesterből és a navigátorból állt, aki meghatározta a hajó irányát és a helyzetét.¹⁰⁹ A nagyobb teherhajókra a tulajdonos vagy a hajóstársaság általában kinevezett egy gazdasági vezetőt, egy hajókincstárnokot is, aki az üzleti ügyekért felelt, és szükség esetén utasíthatta a kapitányt az útvonal megváltoztatására, ha az áru megsemmisülésének veszélye, vagy más üzleti ügy ezt megkívánta. A hajószemélyzethez általában még legalább 6-8, de akár 15-20 közönséges tengerész (ναύτης) is tartozott, ők kezelték a hajót, és a kikötőkben a ki- és berakodásban is segédkeztek. A római korban a hajózó legénység nemcsak létszámban, hanem szakmai differenciáltság tekintetében is növekedett a korábbi korszakokhoz képest, bár ez a folyamat minden bizonnyal már a hellenisztikus korban megkezdődött. A hajó legénysége a tengeren egységes és fegyelmezett csapatot alkotott, legalábbis abban az ideális esetben, amit a 3. századi Philosztratosz írt le a *Tüanai Apollóniosz életrajzában*.¹¹⁰

És miközben így társalgott, meglátta, amint egy háromárbocos hajó fut ki a kikötőből, amelyen a matrózok mind a saját feladatukat végezték, hogy felkészítsék a hajót a tengerre. Éppen ezért hallgatósága figyelmét felhívva azt mondta nekik: „Nézzétek annak a hajónak a legénységét! Közülük egyesek a vontatócsónakban eveznek, mások felhúzzák és rögzítik a horgonyokat, megint mások szélnek feszítik a vitorlákat, ismét mások a hajóorrban és a taton figyelnek. Mármost, ha ennek a közösségnek akár egyetlen tagja is elhanyagolná a saját feladatát, vagy nem hozzáértő módon végezné el azt, igencsak rossz útjuk lenne, és ők maguk testesítenék meg a vihart. Ha azonban egymással azon versengenének, és csakis abban fáradoznának, hogy egyikük épp annyira jónak mutassa magát, mint a másik, akkor az a hajó minden kikötők legjobbika lenne, és minden útjuk ragyogó időben és remek hajózási feltételek mellett teljesülne, és a saját érdekükben gyakorolt elővigyázatossági intézkedések épp annyira értékesek lennének, mintha maga Poszeidón Aszphaleiosz vigyázna rájuk.

A nagyobb hajókon a legénységet három részre osztották. Legalul helyezkedtek el az „evezősök” (*remiges*), akik a hajó kisegítő felszereléseit, például a vízkiemelő pumpákat is kezelték. Fölöttük álltak a „középső matrózok” (*mesonautae*, gör. μεσοναύτης), akiknek feladata nem világos. (Az olasz *mezzimarinari* olyan fiatalkorú hajósinasokat jelent, akik a fedélzeten végeztek kisebb szolgálatokat, de nem biztos, hogy ez visszavetíthető az antikvitásba.) A „hajósok” (*nautae*) jelentették a legénység legfelső csoportját, ők kezelték a horgonyokat és a vitorlákat. A „tiszték” között volt a kormányos (*gubernator*, gör. κυβερνήτης); az első tiszt (*proretes*, gör. προρετής); valamint a fedélzetmester (*pausarius*, gör. κελυστής). Ugyancsak Philosztratosz ír arról, hogy az Indiába tartó kereskedőhajók fedélzetén több κυβερνήτης is szolgált, nyilvánvalóan azért, hogy egymást váltani tudják: „sok kapitány volt a hajó fedélzetén a legidősebb és a legtapasztaltabb vezetése alatt”.¹¹¹ A τοίχαρχος-nak csak görög elnevezése ismert, és LIONEL CASSON szerint ő volt a felelős az utasokért, mivel az ókorban – eddigi tudomásunk szerint – nem léteztek külön személyszállító hajók, hanem a magánszemélyeket is a teherhajókon szállították. Ez alól természetesen kivételt

¹⁰⁹ Rougé 1981, 182–185.

¹¹⁰ Philosztratosz, *Vita Apollonii* IV. 9. [129–130]

¹¹¹ πολλοὶ μὲν κυβερνήται τῆς νεῶς ταύτης ὑπὸ τῷ προεβυτάτῳ τε καὶ σοφωτάτῳ πλέουσι, *Vita Apollonii* III. 35. vö. Aelianus, *VH* IX. 40, ahol a karthágói hajókon említenek két κυβερνήτης-t, lásd Rougé 1966, 223–224.

képeztek a császár tulajdonában lévő „yachtok”. A teherhajókon nem lehetett túl kényelmes az utazás, hiszen csak egyetlen kabin állt a fedélzeten, amelyben az úgynevezett *diaetarius* lakott. Nem tudjuk pontosan, ki lehetett ez a személy, de CASSON szerint valamiféle írnok volt, aki a hajó és a rakomány könyveléséért volt felelős. A matrózokat részint a kikötőkben bérelhették fel, akár egy-egy útra, akár hosszabb időre, de az egyszerű hajósok akár a tulajdonos, akár a kapitány rabszolgái is lehetettek. Egy bizonyos csak: a züllött, részeges és verekedő matrózoknak a rómaiak körében éppoly rossz hírük volt, mint a későbbi korokban.

(27:37) **a hajón ... összesen kétszázhatvenhat lélek utazott** (ἤμεθα δὲ αἱ πᾶσαι ψυχαὶ ἐν τῷ πλοίῳ διακόσμαι ἑβδομήκοντα ἕξ) – Mint fentebb is említettük, az ókorban nem létezett külön személyszállító hajózás, hanem teherhajókon vitték az utasokat, meglehetősen kényelmetlen körülmények között, ahol mindenkinek magának kellett a saját ellátásáról gondoskodnia. Nehéz megbecsülni, hogy mekkora lehetett az a hajó, amelyen 276 ember fért el, de önmagában ez a szám is alátámasztja azt, hogy a Pálékat szállító hajó a nagyobb gabonaszállítók közé tartozott, bár voltak ennél is nagyobbak: például a Jozsef ben Mattitjáhut (a későbbi Flavius Josephust) Rómába szállító hajón 600-an utaztak.¹¹² Eddig ilyen méretű hajó nem került elő a tenger alól. Az Alexandriából kihajózó *Iszisz*, amelyet Lukianosz írt le, 55 méter hosszú és 14 méter széles volt, és CASSON kalkulációja szerint 1228 tonna rakodókapacitással rendelkezett. Caesarea kikötőjétől nem messze, 1983-ban találtak egy, a Kr. e. 1. század végéről vagy a Kr. u. 1. század elejéről származó kereskedelmihajó-roncot, amely 40 méter hosszú és 12 méter széles volt. Leginkább ez a méret közelíti meg azt, amelyen Pál apostol utazhatott.¹¹³

(27:38) **a gabonát a tengerbe szórva** (ἐμβαλλόμενοι τὸν σῖτον εἰς τὴν θάλασσαν) – Mint tudjuk, az egyiptomi gabona létfontosságú volt Róma ellátása szempontjából.¹¹⁴ Claudius császár idején, Kr. u. 48-ban egy éhínség tört ki, amelyről az *Apostolok cselekedetei* is beszámol (11:28).¹¹⁵ Ennek hatására az uralkodó a gabonaellátást illetően több intézkedést is hozott. Például az általa biztosított adózási előnyöket csak a 10 000 *modius* (68 tonna) vagy annál nagyobb mennyiségű gabonát szállító hajóknak garantálták.¹¹⁶ Valószínű, hogy a gabonát zsákokban tárolták, mert a kikötőkbe érkezve „gabonamérő-zsákhordók” (σιτομετροσακκοφόροι) segítettek a gabona kirakodásában. Ez a folyamat némelykor hosszúra nyúlt: egy egyiptomi papirusz szerint az Epeiph hó 6-án (június 30.) Alexandriából Portus/Ostiába beérkezett hajót csak Epeiph 18-ára (július 12.) sikerült kirakodni.¹¹⁷ Ugyanakkor ha figyelembe vesszük a Pál hajóján utazók létszámát, akik a vészhelyzetre való tekintettel bizonyosan részt vettek a zsákok kidobásában, ez nem tarthatott napokig.

(27:39) **nem ismerték fel a szárazföldet** (τὴν γῆν οὐκ ἐπεγίνωσκον) – A partvonal alapvetően fontos tájékozási pontot jelentett a földközi-tengeri hajósoknak, akik a hegyek sziluettjéből is meg tudták állapítani, merre járnak. Ez esetben olyan rosszak lehettek a látási viszonyok, hogy az

¹¹² Jos. *Vita* III. 15. ed. Mason (2001), p. 24.

¹¹³ Fitzgerald 1990, 1995.

¹¹⁴ Casson 1980; Garnsey 1983; Kessler–Temin 2007; Erdkamp 2009.

¹¹⁵ Graham 2024. – Az 1Kor 7:26 utalása is erre vonatkozhat, lásd Danylak 2008.

¹¹⁶ Casson 1971, 171. n. 23.

¹¹⁷ BGU I 27 = SP I 113 = TM 28211 (Rómában íródott, de Fajúmban került elő, 2–3. század)

öböl és a partvonal alakja nem segített a hely felismerésében, már csak a szárazföldre érve tudták meg, hogy Málta szigetére jutottak (lásd a 28:1-hez írt kommentárt).

(27:39) **a hajót erre kifuttatni** (ἐξῶσαι τὸ πλοῖον) – A sík, homokos tengerpartra vagy egy tengerbe nyúló homokpadra rá lehet futtatni a hajót; ez a terv sikerült is, hiszen később azt olvassuk, hogy a hajó „orra mozdíthatatlanul befúródott [a homokba], míg a tatja kezdett szétesni a hullámeréstől” (41. v.), ami igen magas hullámokra utal.

(27:40) **elvágták a horgonyokat** (τὰς ἀγκύρας περιελόντες) — Lásd fent a 27:29-hez írt kommentárt.

(27:40) **a kormányvezők tartóköteleit is kioldották** (ἀνέντες τὰς ζευκτηρίας τῶν πηδαλίων) – A hajót kettős kormányvezető-lapáttal (πηδάλια, lat. *gubernacula*) irányították, melyeket a tat két oldaláról engedtek a vízbe. Amikor nem volt rájuk szükség, kihúzták őket a vízből és kötelekkel a hajó oldalához rögzítették. Hogy Pálék hajóját biztosan ki tudják futtatni a homokpadra, úgy látszik, újra szükség volt a kormányvezők használatára, ami hatalmas fizikai erőt kívánhatott a kormányosoktól. A rómaiak valamikor az 1–2. század folyamán tértek át az ennél jóval egyszerűbben kezelhető rudas fartőkekormányra, amelynek kezeléséhez egyetlen kormányos elegendő volt.¹¹⁸

(27:40) **az orrvitorlát szélirányba felvonva** (ἐπάραντες τὸν ἀρτέμωνα τῆ πνεούση) – A Lukianosz által leírt *Iszisz*-hajó háromárbcos gabonaszállító volt (Luc. *Nav.* 14.1). A fővitorlát (ιστίον, lat. *velum*) a hajó közepén elhelyezett főárbc tartotta, amelynek kereszttrúdja felett egy háromszög alakú csúcsvitorla (lat. *sippara* vagy *suppara*) volt kifeszítve. A mellékárbc és a hajó orrából előrenyúló árbcórúd tartotta az ún. artemón-(ἀρτέμων)vitorlát, amelynek a sebesség biztosítása mellett az irányításban is fontos szerepe volt. Pálék hajóján már korábban bevonhatták az artemón-vitorlát, majd a fővitorlát és a csúcsvitorlát szedték le, amivel lecsökkentették a hajó sebességét (erről lásd fentebb a 27:17-hez írt kommentárt). A hajó irányításához azonban szükség volt némi vitorlázatra, ezért döntöttek úgy, hogy a kis elővitorlát újra felvonják.

(27:43) **megparancsolta, hogy először az úszni tudók ugorjanak ki és érzék el a szárazföldet** (ἐκέλευσέν τε τοὺς δυναμένους κολυμβᾶν ἀπορίψαντας πρώτους ἐπὶ τὴν γῆν ἐξιέναι) – Josephus a fent említett *Életrajzában* (*Vita* III. 15) megörökítette, hogy az ő hajójuk is az Adriai-tengeren süllyedt el, és miután utastársaival a vízbe ugrott, egész éjszaka úszva tudott csak partot érni. Ez figyelemre méltó teljesítmény volt ahhoz képest, hogy Josephus Jeruzsálemben nőtt fel, ahol nem sok lehetőség volt az úzás gyakorlására. Ugyanakkor a római arisztokrácia köreiben népszerű sportnak számított az úzás, s egy ízben maga a fiatal Octavianus is úszva menekült meg egy hajótörésből (Suet. *Aug.* 8.1). A nagyobb római fürdőekben sokszor a mai standardoknak is megfelelő méretű (50 méteres, vagy akár annál is hosszabb) úszómedencék (*natatio*) épültek, ahol lehetett az úzást gyakorolni.¹¹⁹

¹¹⁸ Mott 1997. – Blussus folyami hajójának ábrázolásán ilyen fartőkekormány látható (Kr. u. 1. század, Mainz), de lehet, hogy ez a technológiai újítás csak lassabban terjedt el a nagyméretű kereskedelmi hajókon, lásd Sleswyk 1982.

¹¹⁹ Yegül 1992.

(28:1) **a szigetet Máltának nevezik** (Μελίτη ή νήσος καλεῖται) – Pál hajótörésének pontos helyszíne erősen vitatott a teológiai és történeti szakirodalomban. Ennek egyik oka, hogy Μελίτη néven több földrajzi helyet is ismerünk a Mediterráneumban. Az elmúlt száz évben nagyjából három lehetséges helyszín kristályosodott ki a szakirodalomban: (1) a mai Málta (Máltai Köztársaság) Sziciliától 80 km-re délre, Tunéziától 284 km-re keletre, melynek területe 316 km²; (2) a Horvátországhoz tartozó Mljet szigete, Dubrovniktól északra, amely 37 kilométer hosszú és 3 kilométer széles; (3) a görögországi Jón-szigetcsoport egyik tagja, Kefalonia, melynek hosszúsága 48 km, szélessége 30 km.¹²⁰ Mljet mellett – a névazonosságon kívül – az szól, hogy a szigeten még a modern korban is számos mérgeskígyó élt (a kígyókról lásd még a 28:4-hez írt kommentárt), gyér számú lakossága valószínűleg illírekből állhatott, akiket ugyancsak lehetett „barbárnak” tekinteni. Kefalonia esetében a Pálék hajójának útvonalához közel eső helyről van szó, ahol szintén megfigyelték a viperákat, ám ezt a helyet soha nem nevezték Μελίτη-nek, és lakói is görögök voltak. Végelemzésben teljesen egyet értek BRIAN M. RAPSKE megállapításával: „traditional Malta continues to be the most likely location of Paul’s shipwreck”.¹²¹ A felsorolt három lehetséges helyszín közül Málta szigete fekszik legközelebb az alexandriai flotta szokásos útvonalához, amely a Messinai-szoroson keresztül haladt.¹²² A régészeti és epigráfiai kutatások szerint Málta az első század közepén még nem kapott *municipiumi* rangot, a szigetet az ún. „első ember” irányította (erről lásd a 28:7-hez fűzött kommentárt).¹²³ A szigeten a pun nyelvet beszélő őslakók (a Kr. e. 3–1. századig vert pénzeken is pun szimbólumok és pun betűk szerepelnek) már bizonyos fokú romanizációt is mutattak, erre vallanak az előkerült római feliratok, amelyek túlnyomórészt a görög nyelv befolyását mutatják. A sziget első embere, „Publius” viszont már latin nevet visel.¹²⁴ (Erről lásd még a 28:7-hez írt kommentárt.) Végül ugyancsak Málta mellett szóló érv, hogy három hónap elteltével Pálék az alexandriai flottához tartozó hajóval indulnak tovább, amely a szigeten vészelt át a viharos téli időszakot (lásd még a 28:11-nél).

Diodórosz leírása szerint (V. 12.1–4) Melité, Gaulosz és Kerkina mindegyike rendelkezett egy névadó városi központtal, valamint kikötőkkel, amelyek védelmet nyújtottak a hajóknak a kedvezőtlen időjárás ellen. A Kr. e. 4. században író Pszeudo-Szkülausz szerint Melité szigetén két település volt: a névadó Melité városa és egy kikötő (*Periplus* 111). Ptolemaiosz Kr. u. 2. századi leírásában is visszaköszön a kettő: *Melite* mellett egy második város neve: *Chersonesos*, valamint két szentély: a Héra-templom és a Héraklész-templom (*Geographia* IV. 3.13). Mindegyikük elhelyezkedése jelentős viták tárgyát képezi, bár Melitét általában Mdina-Rabat közelébe helyezik. A 372 feltárt sír ellenére, amelyek általában Rabat nyugati és délnyugati része mentén helyezkednek el, kevés nyoma maradt a római kori településnek. A *Domus Romana* előtti Esplanade Múzeum az ásatásokból előkerült kerámiát őriz, amelynek datálása a Kr. e. 4. századtól a Kr. u. 4. századig terjed.¹²⁵ (Lásd még a 28:7-hez fűzött jegyzetet.)

¹²⁰ Orr 1963; Meinardus 1974; Hemer 1975; Suhl 1991.

¹²¹ Rapske 1994, 42–43.

¹²² McKenzie 2023.

¹²³ Brown et al. 2021; Cardona 2021.

¹²⁴ Cardona 2022; Azzopardi 2023.

¹²⁵ Anastasi 2019, 19–21.

(28:2) **a barbárok pedig nem hétköznapi emberiséggel bántak velünk** (οἱ τε βάρβαροι παρεῖχαν οὐ τὴν τυχοῦσαν φιλανθρωπίαν ἡμῖν) – Lukács kétszer is utal arra, hogy a sziget lakói „barbárok” (βάρβαροι), de vajon hogyan kell értenünk ezt a dehonesztáló kifejezést? Azért is furcsa ennek a szónak a használata, mivel Lukács általában a „nemzetek” (τὰ ἔθνη) néven említi a nem-zsidókat. Az egyik kézenfekvő magyarázat szerint, mivel a sziget lakói pun nyelven beszéltek, nem tudtak görögül kommunikálni Pálékkal, vagyis a „barbár” itt a szó eredeti értelmében „dadogót”, azaz görögül nem, vagy rosszul beszélőt jelent.¹²⁶ JOSHUA W. JIPP szerint Lukács itt egy ősi irodalmi toposzhoz nyúlt vissza, amely szerint a barbárok, akik nem ismerik a civilizált szokásokat, így a vendégbarátság intézményét sem, és ahelyett, hogy oltalmaznák a szerencsétlen hajótörötteket, megölik őket.¹²⁷ Érdekes, hogy Vergilius eposzában a partra vetődő Ilioneus is azt kérdezi Kart-hágó királynőjétől: „milyen emberi törzs ez, mily barbár a szokása, / messzire űzné el fővenytől azt, aki vendég?” (*Aen.* I. 538–539. Kartal Zs. ford.). Úgy tűnik, Seneca és Dión Khrüszosztomosz (*A vadász* VI. 51–54) is egyetértettek abban, hogy a civilizált emberi viselkedés netovábbja, ha menedéket nyújtunk egy bajba jutott idegennek, különösen a hajótörötteknek.¹²⁸ Lukács tehát a βάρβαροι és a φιλανθρωπία kifejezéseket ütközteti egymással ebben a mondatban: „a (nyelvük alapján) barbárok, akikkel alig lehetett kommunikálni, mégis rendkívül civilizáltan viselkedtek, amikor menedéket nyújtottak és befogadtak minket, szerencsétlen hajótörötteket”. Ennek értelmezéséhez tudnunk kell, hogy a φιλανθρωπία a latin *humanitas* megfelelője, ami a görög–római kultúrában elsősorban *tanult* viselkedés volt, és a „magasabb műveltséghez” kötődött. Ebben a mondatban tehát az is benne van, hogy „bár a barbárok híjával voltak minden műveltségnek, mégis a *philanthropia* magasztos elvei alapján cselekedtek”. A φιλανθρώπος jelzőt ugyanebben az értelemben használja Lukács a Pált kísérő katonai osztag vezetőjére, Iulius századosra, mikor az Szidónban megengedte, hogy az apostol „barátaihoz elmenve gondoskodásukban részesüljön” (Csel 27:3) – miközben a sztereotípiák alapján azt vártuk volna egy *centuriótól*, hogy brutálisan viselkedjen az őrizetére bízott fogollyal.¹²⁹ A sziget főemberéről, Publiusról (lásd alább a 28:7-hez írt kommentárt) szintén megállapítja, hogy „barátságosan” (φιλοφρόνως, Csel 28:7) viselkedett velük.

(28:4) **az isteni igazságosság nem hagyta őt életben** (ἡ Δίκη ζῆν οὐκ εἴασεν) – Azok, akik ellenzik *Melité* Máltával történő azonosítását, leginkább arra hivatkoznak, hogy a szigeten napjainkban csupán az emberre ártalmatlan siklófélek (*Colubridae*) egyedei található meg, pedig Lukács egyértelműen „vipérának”, illetve „fenevadnak” (ἔχιδνα, 28:3; cf. θηρίον, 28:5) nevezi a Pál kezébe maró kígyót. Ezzel szemben a horvátországi Mljet szigetén őshonos a homoki vipera (*Vipera ammodytes ammodytes*), amely a 19. században még nagy számban élt a szigeten, de miután 1910-ben betelepítették az indiai mongúzt, szinte teljesen eltűnt. Ez azonban nem számít döntő bizonyítéknak amellet, hogy Málta nem lehet azonos Pál szigetével. A római kor óta számos fajkihalás történt, nemhogy kisebb szigeteken, de sokkal nagyobb területeken is. A 316 km²-en elterülő Málta

¹²⁶ Hérod. II. 57; Ovid. *Trist.* V. 10.37; 1 Kor 14:11. Ezt támogatja Hemer 1989, 152–153.

¹²⁷ A legősibb példa természetesen a küklópszok szigete Homérosznál, de Hérodotosz (IV. 14) szerint a tauroszi Kherzonnészosz lakói is feláldozták a hajótörötteket.

¹²⁸ Jipp 2013.

¹²⁹ Lukács másutt is direkt rájátszik a sztereotípiákra, lásd Brink 2014, 66.

és Gozo a Kr. u. 1. században még aligha lehetett olyan sűrűn lakott, mint napjainkban, amikor a két sziget népessége mintegy félmillió főt tesz ki (népsűrűsége 1650 fő/km²). (Ezzel szemben a 100 km²-es Mljet szigeten mindössze alig több mint ezren laknak.) Nem kell túl nagy fantázia hozzá, hogy Máltán a lakosság lélekszámának növekedésével egyszerűen kiirtották a mérgeskígyókat a szigetekről. Ugyanakkor az is igaz, hogy a történelmi korokban az *Apostolok cselekedetein* kívül más feljegyzés nem említi a viperákat.

A 28:2-ben olvasható epizódhoz hasonlóan Lukács ezt a jelenetet is példázatnak szánta. Csaknem ugyanaz a történet játszódik le, mint Lüsztarában (Csel 14:8–19), csak éppen megfordítva. Lüsztarában a béna lábú ember csodás gyógyulását látva a helyiek így kiáltottak fel: „Az istenek jöttek le mihozzánk emberi ábrázatban!” Lukács hangsúlyozza, hogy a sokaság „lükaóniai nyelven” (Λυκαονιστί) beszélt – ami tovább erősíti a párhuzamot a „barbárnak” nevezett máltaiakkal. Barnabást azon nyomban kinevezik Zeusznek, Pált pedig Hermésznek. „Zeusz papja pedig, akinek temploma az ő városuk előtt volt, felkoszorúzott bikákat hajtva a kapukhoz, a sokasággal együtt áldozni akart” – ám Pál és Barnabás köntösüket megszagatva elkezdték lebeszélni az embereket arról, hogy nekik áldozzanak. Ekkor érkeztek meg a pizidiai Antiokhiából és Ikonionból való meg nem tért zsidók, akik a lüsztaraiak előtt rágalmazni kezdték az apostolokat. Ennek következménye az lett, hogy az imént még „földre szállt Hermésznek” tartott Pált megkövezték. A jelenet valószínűleg nagyjából egy óra alatt zajlott le. Máltán épp a fordítottját látjuk ennek a történetnek: amikor a „barbárok” látják, hogy Pált kezét egy vipera marta meg, egymás között így beszéltek: „Bizonyára gyilkos ez az ember, aki a tengerből kimenekült ugyan, de az isteni bosszúállás nem engedi, hogy életben maradjon” (πρὸς ἀλλήλους ἔλεγον πάντως φονεὺς ἐστὶν ὁ ἄνθρωπος οὗτος, ὃν διασωθέντα ἐκ τῆς θαλάσσης ἡ Δίκη ζῆν οὐκ εἶασεν, Csel 28:4). Az „isteni bosszúállás” – az eredetiben Δίκη – koncepciója ezek szerint nemcsak a görögöknél, hanem a barbároknál is megfigyelhető. Pál megmenekült a hajótörésből, tehát nem bűnös; de megmarta a vipera, tehát mégis bűnös; viszont a kígyóméreg nem fogott rajta, tehát nem bűnös. Sőt mi több: „mikor hosszan várakoztak, és látták, hogy semmi rendkívüli nem történik vele, megváltoztatták véleményüket, és azt mondták róla, hogy isten.”¹³⁰ Végső soron a jelenet célja, hogy a Pállal történt csodán keresztül demonstrálja a hit és a Szent Szellem erejét a „barbár” szigetlakók előtt.¹³¹

(28:7) a sziget első emberének, Publiusnak birtokai (χωρία τῷ πρώτῳ τῆς νήσου ὀνόματι Ποπλίῳ) – Már 1536 óta ismert L. Castricius Prudens római lovag az „isteni Augustusnak” szóló görög nyelvű dedikációja, melyben ezt olvassuk: Λ(ούκιος) · Κα[στρί]κιος · Κυρ(είνα) · Προύδηγς · ἰππεὺς · Ρωμ(αίων) · πρῶτος · Μελιταίων · καὶ · πάτρων · ἄρξας · καὶ · ἀμφιπολεύσας · θεῷ · Αὐγούστῳ (IG XIV 603).¹³² A Tiberius-kori (Kr. u. 14–37) feliratban Prudens önmagát a „sziget első emberének” (πρῶτος Μελιταίων), „patrónusnak” (πάτρων) és „arkhónnak” (ἄρχων) nevezi. A πρῶτος általában a közösség kiemelkedő tagjára vonatkozott, és nem világos, hogy önmagában

¹³⁰ Clabeaux 2005; Ladouceur 1980; De Vos 2023. – Többen is felteszik a kérdést: miért nem utasította el Pál, hogy „istennek mondták őt”. Erre talán az lehet a válasz, hogy mindezt *nem nyilvánosan* tették, hanem csak egymás között beszélgetve, ráadásul nem társult hozzá semmilyen imádat (leborulás, áldozatbemutató stb.), mint korábban Lüsztarában.

¹³¹ Van der Bergh 2023.

¹³² Azzopardi 2023, 7–8.

véve tisztség volt-e, vagy pusztán megtisztelő cím.¹³³ Prudens lehetett a máltaiak érdekeit Rómában képviselő közösség patrónusa.¹³⁴ Cicero elbeszéli egy gazdag máltai polgár, Diodorus történetét, aki Verres kormányzósága idején Lilübaionban lakott, amikor ezüstgyűjteményére a kapzsi Verres szemet vetett (Cic. *Ver.* II. 4.39–41). Diodorus nemcsak gazdag volt, és szoros kapcsolatokat ápolt Máltával és Szicíliával is, hanem a római barátokhoz is fordulhatott segítségért. Nem világos, hogy Diodorus miért költözött Lilübaionba, talán egy helyi nőt vett feleségül, vagy azért költözött ide, hogy kihasználja a kikötőváros nyújtotta nagyobb társadalmi és kereskedelmi lehetőségeket.¹³⁵ Cicero egy további, a szélesebb római politikában részt vevő máltai polgárra utal: Kr. e. 46 őszen levelet írt Rexnek (vagy Q. Marcius Rexnek, vagy P. Rupilius Rexnek) egy régi barátja, a máltai A. Licinius Aristoteles érdekében, akivel régóta vendégbarátság és bensőséges ismeretség kötötte össze (*antiquissimus est hospes meus et praeterea coniunctus magno usu familiaritatis*, *Ad Fam.* XIII. 52). A levélben Cicero azt állítja, hogy ő biztosította Aristoteles Caesartól való függetlenségét és szabadságát. Aristotelesnek bizonyára jelentős vagyonnal és tekintéllyel kellett rendelkeznie ahhoz, hogy Cicero baráti köréhez tartozzon, és még Caesar figyelmét is magára vonja.¹³⁶ Ami a *divus Augustus*nak (θεῶν · Αὐγούστῳ) szentelt dedikációt illeti, számos gozói felirat utal a császárkultusz papjaira és egyik papnőjére. Lutatia, *sacerdos Augustae*, valamint férje, M. Livius Optatus, „Gaulos [Gozo] *flamenje*”, Ceres istennő alakjában Augustus második feleségét, Tiberius császár édesanyját, Livia Augustát tisztelte (*CIL X 7501*).

A római kori (Kr. e. 40 körüli) Málta legteljesebb leírását a szicíliai görög történész, Diodórosz hagyta ránk (V. 12.1–3). A történész dicsérte a sziget gazdagságát és lakosainak tehetős voltát: szerinte külön dicséretet érdemel a kikötők száma és kiválósága, valamint a kézművesek – különösen a textilmunkások – ügyessége, és a házak pompája (V. 12.3). Ami az *Apostolok cselekedeteiben* szereplő Publius birtokait (χωρία) illeti, itt olyan római villagazdaságokra gondolhatunk, amelyeknek volt egy mezőgazdasági termeléssel foglalkozó része (*pars rustica*), és volt egy birtokközpontja (*pars urbana*), melynek mérete, díszítése, felszereltsége kifejezte a tulajdonos társadalmi státuszát és gazdagságát.¹³⁷ A hajótörötteket bizonyosan ez utóbbiban látták vendégül. Az ún. *Domus Romana* 1881-es felfedezéséig kevés bizonyíték volt arra, hogy Diodórosznak a szigeten található díszes házakról szóló leírását alátámasszuk. A *Domus Romana* Mdina délnyugati peremén található. Itt fedezték fel 1881. február 3-án a középkori Mdina erődítményei előtt húzódó sétány mentén végzett faültetés során egy mozaik töredékeit.¹³⁸ A felfedezés hírért elvitték a közmunkák főfelügyelőjének, és az ezt követő ásások ANTONIO CARUANA, a közkönyvtár könyvtárosa vezetésével egy fényűző külvárosi kúriát tártak fel.¹³⁹ A *Domus Romana* építését a Kr. e. 2. század utolsó negyedére vagy a Kr. e. 1. század első negyedére datálják.¹⁴⁰ A ház hellenisztikus mintára épült, középpontjában egy tizenhat festett dór oszloppal díszített *peristylummal*, amely körül a

¹³³ Busittil 1972, 162–163; Lowe 2021.

¹³⁴ Busittil 1972, 163–164; Lowe 2021.

¹³⁵ Busittil 1968, 33–34; Lowe 2021.

¹³⁶ Busittil 1967; Cassia 2008, 157; Lowe 2021.

¹³⁷ A szigeten talált római villákról lásd Bonanno 1977.

¹³⁸ Bugeja 2004, 53.

¹³⁹ Caruana 1882, 91.

¹⁴⁰ Bonanno 2018, 255; Sagona 2015, 268.

fogadószobák voltak elrendezve. A *Domus Romana* hiányos alaprajza miatt nem lehet megállapítani a ház és a szomszédos ingatlanok viszonyát.¹⁴¹ A *Domus Romana*ban több szobortöredéket is találtak, köztük a császári család tagjait Kr. u. 50 körülről (Claudius császárt; Claudia Antoniát, a császár lányát; valamint egy togát viselő fiút, talán a fiatal, leendő császárt, Nerót, röviddel azután, hogy Claudius Kr. u. 49-ben örökbe fogadta). Ez arra mutat, hogy a villa abban az időben, mikor Pálék a szigeten laktak, bizonyosan használatban volt.

(28:11) **egy alexandriai hajóval, amely a szigeten telelt át, s amelynek orrdíszé a Dioszkuroszokat ábrázolta** (ἀνήχθημεν ἐν πλοίῳ παρακεχειμακóτι ἐν τῇ νήσῳ, Ἀλεξανδρινῶ, παρασημῶ Διοσκουόροις) – Szicíliai Diodórosz a Máltáról szóló leírásában kiemeli, hogy „Szicília déli részén három sziget fekszik a tengeren, mindegyiknek van egy-egy városa és kikötője, amelyek biztonságot nyújthatnak az időjárás viszontagságaiba került hajóknak” (V. 12.1). Melité szigetről azt írja, hogy „számos kikötővel rendelkezik, amelyek kivételes előnyöket kínálnak” (V. 12.2). Külön is kiemeli, hogy a szigetet a főníciaiak éppen azért telepítették be, mert „biztonságos menedékhelyet találtak benne, mivel jól ellátott kikötőkkel, és a nyílt tengeren feküdt. Ez az oka annak, hogy a sziget lakói, mivel a tengeri kereskedők révén sok tekintetben segítséget kaptak, gyorsan fejlődtek életmódjukban, és hírnevük is egyre gyarapodott” (V. 12.3). Még Gozóval kapcsolatban is megjegyzi: „E sziget után következik egy másik, amely a Gaulus nevet viseli, a nyílt tengeren fekszik, és jól elhelyezkedő kikötőkkel ékeskedő főníciai gyarmat” (V. 12.4). Mivel a sziget nem esett túl messze a Puteoli–Alexandria–Puteoli gabonakereskedelmi útvonaltól, amelynek egyik természetes kikötője volt Syracusae (lásd a 28:12 versben), nem csoda, ha Pálék egy másik teherhajót is találtak a sziget egyik kikötőjében, amely Itália felé tartott. Figyelemre méltó, hogy Lukács itt ugyanazt a kifejezést használja, mint fentebb a 27:12-ben: a hajó „orrdíszé” (παράσημος) a Dioszkuroszokat (latin nevükön Castor és Pollux) ábrázolta.¹⁴²

(28:12) **partra szálltunk Szirakúzában** (καταθέντες εἰς Συρακούσας) – Seneca Marciához szóló vigasztalásában írja: „Láthatod majd a világ legvédettebb kikötőjét, ennél különbet sem a természet, sem emberkéz nem alkotott a hajórajok védelmére; oly biztonságos ez, hogy a legvadabb orkánok dühe is megtörik rajta” (*Cons. Marc.* 17.4. Révay József ford.). Szirakúza (*Syracuseae*) városa Szicília délkeleti sarkában található, és magában foglalta Ortügia szigetét is. Ortügia, amely a szirakúzai természetes kikötő bejáratának védelmét biztosította kelet felől, jól védhető hely volt, édesvízforrással. A görög telepesek ezért ezt a szigetet foglalták el először, s ide építették a legkorábbi szentélyeiket, köztük Athéné és Apollón templomát. A keskeny sziget még azután is a város fellegvéra maradt, hogy kb. Kr. e. 550-ben egy töltéssel csatlakoztatták a szárazföldre. A (fél)szigettől délre fekvő Nagykikötő mellett egy második, jóval kisebb kikötőt is kialakítottak. Ezek a létesítmények Szirakúzá a Nyugat-Mediterráneum egyik legfontosabb kikötőjévé tették. A szárazföldön Ortügiától ÉNy-i irányban helyezkedett el a város kereskedelmi és közigazgatási központja, az Akhradina-negyed. Az agora, az üzletek és a középületek ezen a területen voltak, a kikötők rakpartjai és szárazdokkjai mellett. Akhradínától nyugatra feküdt Neapolisz, ahol a színház,

¹⁴¹ Caselli 2008, 36–37.

¹⁴² Ennek egyes teológusok véleményem szerint túlzottan nagy jelentőséget tulajdonítanak (pl. Backhaus 2015), bár az valóban feltűnő, hogy Lukács mennyire odafigyel ezekre a részletekre.

az amfiteátrum és számos jelentős műemlék állt. Szirakúza városfalai kb. 31 km hosszan húzódtak, Dionüsziosz türannosz építtette őket a Kr. e. 4. század elején.¹⁴³

(28:13) **kerülővel eljutottunk Rhégionba** (περιελθόντες κατηντήσαμεν εις Ρήγιον) – Lukács nem részletezi, hogy lehetett „kerülővel” Rhégionba jutni, amely légvonalban kb. 110 km-re fekszik Szirakúzától északra, és azt sem árulja el, mennyi ideig tartott ez a kitérő. Mindenesetre megérkeztek a Messinai-szoros itáliai partján fekvő Rhégionba (Rhegium), amely a modern Reggio Calabria település alatt található. Az ókori város kereskedelmi központja az egykori kikötő peremén összpontosult, a mai modern város nyugati részén, amelyet északon a Torrente S. Lucia, délen a Torrente Calopinace határol.¹⁴⁴ Bár Rhegium nem rendelkezett olyan nagyszerű kikötővel, mint a szemközti szicíliai parton fekvő Messana, a calabriai partokon egyike volt a legalkalmasabb kikötőknek.¹⁴⁵ Az ókori várostól északra fekvő, modern, sarlós alakú Porto Reggio a huszadik században épült Messana kikötőjének mintájára.¹⁴⁶ A Torrente dell’Annunziata egykor a keleti hegyvidékről a medence felé áramlott, és a Via Giunchi (Rada dei Giunchi) körül építtette ki a partvonalat.¹⁴⁷ A közelmúltban végzett víz alatti régészeti kutatások szerint a Thuküdidész által leírt rhegiumi Artemisz-templom az 1562-ben egy földrengés következtében elsüllyedt Calopinace-dombon helyezkedett el, bár a kutatási eredményeket egyelőre még nem publikálták.¹⁴⁸ A déli Punta Calamazzi és az északi Rada dei Giunchi kis hegyfokai együttesen egy kiválóan védett öblöt alkothattak a szoros calabriai partvidékén, de az ókori Rhegium kikötője továbbra sem ismert. Valószínűnek tűnik, hogy a tengerpart, a Punta Calamazzi és a Rada dei Giunchi együttesen megfelelő természetes kikötőhelyeket alkottak. Thuküdidész feljegyzi, hogy az athéniai Kr. e. 415-ben az egyik ilyen kiemelkedésről („a városon kívül, Artemisz templomának közelében”) szálltak partra, míg Cicero Reggio Emiliából és a Rhegiumtól délre fekvő Leukopetrából utazott Szicíliába.¹⁴⁹

(28:13) **megérkeztünk Puteoliba** (ἦλθομεν εις Ποτιόλους) – Az alexandriai flotta legfontosabb itáliai kikötőjének Puteoli számított. A város neve görögül *Dikaiarchia*, de Lukács ezt nem használja. A többnyire flottában haladó gabonaszállítók érkezését Seneca írta le érzékletesen: „Hirtelen alexandriai hajók tűntek föl ma előttünk, úgynevezett postahajók, amelyeket előre szoktak küldeni, hogy a flotta érkezését jelentsék. Campania számára igazi öröm a megpillantásuk. Puteoli egész lakossága a mólón gyülekezik, és pusztán a vitorlafajta alapján bármilyen nagy hajórajban felismeri az alexandriai hajókat: mert a csúcsvitorlát csak ezeken szabad kifeszíteni, amelyet más hajók csak nyílt tengeren használnak” (Sen. *Epist.* 77.1. Bollók János és Takács László ford.). A görög alapítású Puteoli egész gazdasága a keletről beáramló tengeri kereskedelem köré épült. Sztrabón

¹⁴³ A város történetéről átfogóan lásd Evans 2016.

¹⁴⁴ D’Amore 2007.

¹⁴⁵ Guidoboni et al. 2000, 50. Bova Marina és Pellaro szintén népszerű és alkalmas partraszállási helyek voltak, bár a két édesvízű folyó közelsége miatt Rhegium volt a legkedvezőbb hely a letelepedésre. Polübiosz (X. 1.1) megjegyzi, hogy Itália déli partvidékén egyetlen jó kikötő sincs Rhegium és Tarentum között.

¹⁴⁶ Guidoboni et al. 2000, 67.

¹⁴⁷ Guidoboni et al. 2000, 67.

¹⁴⁸ Thuk. VI. 44.3. Cf. Chillà 2002, 443

¹⁴⁹ Thuk. VI. 44.2–3; Cic. *Phil.* I. 3, *Ad Att.* XVI. 7; Guidoboni et al. 2000, 67; Chillà 2002, 442; Andronico 2002, 209–210.

nem szentelt különösebb figyelmet Puteoli kikötőjének, mindössze megállapította, hogy „a város igen nagy kereskedelmi piac lett, minthogy homokjának alkalmas volta miatt művészileg kiépített kikötői vannak... a homokot ugyanis mészkővel vegyítve töltéseket hánynak a tengerbe és a nyílt partokat öblökké alakítják, úgyhogy a legnagyobb teherhajók is biztosan köthetnek ki” (V. 4.6. C 245). Puteoli kikötőjének nagy része mára tenger alá került. A terület térképezése és feltárása 1959-ben NINO LAMBOGLIA irányításával kezdődött, és kisebb-nagyobb megszakításokkal folyamatosan zajlik. Mára elég jól ismerjük a terület topográfiáját: nyugaton, Baiae előtt egy hatalmas, zárt öböl, a *Lacus Baianus* helyezkedett el. Ezt egy keskeny, betonnal szegélyezett csatorna kötötte össze a tengerrel. A terület keleti részén, Puteolinál helyezkedett el a *Portus Iulius*, amelyet Kr. e. 37-ben Octavianus és Agrippa építtetett ki hadikikötőnek.¹⁵⁰ E mögött volt a *ripa Puteolana*, ahová a gabonaszállítmányok futottak be, s amelyekről fentebb Sztrabón leírását is idéztük.¹⁵¹ Puteoli kikötőjének betonból készült rakpartját Antoninus Pius idején állították helyre.¹⁵² A kikötő épületei olyan híresek voltak, hogy a 3–4. században szuvenírként árusított üvegpoharakon ábrázolták őket, amiket a városba látogatók szerte hordtak a Birodalomban. Leghíresebb és legszebb példányuk ma a prágai Nemzeti Múzeumban található.¹⁵³ JOHN D’ARMS meggyőzően cáfolta azokat a feltételezéseket, amelyekkel Puteoli szerepének 2–3. századi hanyatlását akarták alátámasztani.¹⁵⁴ Az ő érveit fejlesztette tovább GIUSEPPE CAMODECA, aki szerint a *procurator portus Puteolanorum* tisztsége már a korai császárkorban kialakult és alapvetően a gabonaszállításokkal függött össze. A Traianus-kori *Augusti servus dispensator a frumento Puteolis et Ostis* tisztség is arra mutat, hogy a 2. század elején még mindkét kikötő egyformán fontos szerepet játszott Róma gabonaellátásában.¹⁵⁵ Nincs okunk kételkedni abban, hogy ez Ostia szerepének növekedése után is így volt.

(28:14) **ott testvérekre találtunk** (εὐρόντες ἀδελφούς) – A római Itália legrégebb és legfontosabb kikötője kétségkívül a Nápolyi-öbölben fekvő Puteoli (Pozzuoli) volt.¹⁵⁶ A város lakossága teljességgel kozmopolita jellegű volt: különösen a keletiek (szírek, egyiptomiak, föníciaiak, arabok stb.) számaránya volt magasan felülreprezentált.¹⁵⁷ A *JWE* I. kötetében csak Nápolyban talált zsidó feliratokat közöltek, Pompeiiben viszont a korai keresztények nyomaira is bukkanhatunk.¹⁵⁸ Ez utóbbi azért fontos, mert a település a Kr. u. 79-es vulkánkitörésben elpusztult, így a kereszténység megjelenése a városban mindenképpen ez *előtt* kellett, hogy megtörténjen (*terminus ante quem*). Márpedig, ha Pompeiiben, ebben a kb. 12 000 lakosú közepes méretű városban 79-re jelen voltak a keresztények, akkor a minimum tízszer ekkora lélekszámú, keletiekkel telezsúfolt, hatalmas kikötőben még ennél is korábban meg kellett jelenniük.

¹⁵⁰ Camodeca 1987.

¹⁵¹ Picard 1959; Camodeca 1987; Cerando et al. 2001; Piromallo 2004.

¹⁵² *opus pilarum*, *CIL X* 1640-1641.

¹⁵³ Popkin 2018.

¹⁵⁴ D’Arms 1974.

¹⁵⁵ *CIL X* 1562; Camodeca 1994.

¹⁵⁶ A város gazdaságáról és társadalmáról átfogóan lásd Dubois 1907; Jaschke 2010.

¹⁵⁷ De Romanis 1993; Soricelli 2007.

¹⁵⁸ Leary 1994; Wayment–Grey 2015; Longenecker 2019.

Bibliográfia

- ANASTASI, Maxine 2019. *Pottery from Roman Malta*. Oxford: Archaeopress.
- ANDRONICO, Emilia 2002. Topografia archeologica di Reggio Calabria. In B. Gentili – A. Pinzone (eds.): *Messina e Reggio nell'antichità: storia, società, cultura: atti del convegno della S.I.S.A.C., Messina-Reggio Calabria 24-26 maggio 1999*. Messina: Di.Sc.A.M, 197–246.
- ARNAUD, Pascal 2005. *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en la Méditerranée*. Paris: Errance.
- AUJAC, Germaine 1966. *Strabon et la science de son temps*. Paris: Belles Lettres.
- AZZOPARDI, George 2023. *The Roman Municipia of Malta and Gozo: The Epigraphic Evidence* (Archaeopress Roman Archaeology 103.) Oxford: Archaeopress.
- BACKHAUS, Knut 2015. Paulus und die Dioskuren (Apg 28.11): Über zwei denkwürdige Schutzpatrone des Evangeliums. *New Testament Studies* 61(2): 165–182.
- BERESFORD, James 2013. *The Ancient Sailing Season* (Mnemosyne Supplements 351). Leiden: Brill.
- BLACKMAN, David J. – BRANIGAN, Keith 1975. An archaeological survey on the south coast of Crete between Ayiofarango and Chrisostomos. *Annual of the British School at Athens* 70: 17–36.
- BONANNO, Anthony 1977. Distribution of villas and some aspects of the Maltese economy in the Roman period. *Journal of the Faculty of Arts* (University of Malta) 6(4): 73–81.
- BONANNO, Anthony 2018. Roman Villas in the Maltese Archipelago. In Annalisa Marzano – Guy P.R. Métraux (eds.): *The Roman Villa in the Mediterranean Basin*. Cambridge: Cambridge University Press, 255–265. DOI: 10.1017/9781316687147.017
- BOWSKY, Martha W. Baldwin 1994. Cretan Connections: The Transformation of Hierapytna. *Cretan Studies* 4: 1–44
- BOWSKY, Martha W. Baldwin 1995. Eight Inscriptions from Roman Crete. *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 108: 263–280.
- BRESSON, Alain 2011. Naviguer au large du cap Triopion. *Anatolia Antiqua* 19: 395–409.
- BRICAULT, Laurent 2006. *Isis, Dame des flots* (Aegyptiaca Leodiensia 7.) Liège: Centre Informatique de Philosophie et Lettres.
- BRICAULT, Laurent 2019. Sarapis and the Sea. In *Isis Pelagia: Images, Names and Cults of a Goddess of the Seas* (Religions in the Graeco-Roman World 190.) Leiden: Brill, 232–276.
- BRINK, Laurie 2014. *Soldiers in Luke-Acts: Engaging, Contradicting, and Transcending the Stereotypes* (WUNT II. 362.) Tübingen: Mohr Siebeck.
- BROCKE, Christoph Vom 2001. *Thessaloniki – Stadt des Kassander und Gemeinde des Paulus* (WUNT 2. Reihe 125.) Tübingen, Mohr–Siebeck.
- BROEKAERT, Wim 2008. Creatio ex nihilo? The origin of the *corpora naviculariorum* reconsidered. *Latomus* 67(3): 692–706.
- BROEKAERT, Wim 2009. Tied down, wings cut? The relation between the State and the *navicularii* during the Later Roman Empire. In Borja Antela-Bernárdez – Toni Naco del Hoyo (eds.): *Transforming Historical Landscapes in the Ancient Empires* (BAR International Series 1986.) Oxford: Archeopress, 169–173.

- BROEKAERT, Wim 2013. *Navicularii et negotiantes: a prosopographical study of Roman merchants and shippers* (PHAROS 28.) Rahden: Verlag Marie Leidorf.
- BROWN, Robert – CARDONA, David – LOWE, Benedict – TANASI, Davide – WILKINSON, Andrew 2021. The Melite Civitas Romana Project: The Case for a Modern Exploration of the Roman Domus, Malta. *Open Archaeology* 7(1): 1618–1635.
- BUGEJA, Anton 2004. Ancient mosaic pavement discovered at Notabile: a historical appreciation. *Melita Historica* 15(1): 53–66.
- BUSUTTIL, Joseph 1967. Aulus Licinius Aristotelis. *Melita Historica* 4(4): 257–259.
- BUSUTTIL, Joseph 1968. Diodorus Melitensis. *Melita Historica* 5(1): 32–35.
- BUSUTTIL, Joseph 1972. Lucius Castricius Prudens. *Journal of the Faculty of Arts* 5(2): 162–167.
- BUZOV, Marija 2012. Is Mljet–Melita in Dalmatia the Island of St. Paul’s Shipwreck? *Histria Antiqua* 21: 491–505.
- CAMODECA, Giuseppe 1987. *Le antichità di Pozzuoli, la Ripa Puteolana ed i resti sommersi del Portus Iulius*. Napoli: Gaetano Macchiaroli.
- CAMODECA, Giuseppe 1994. Puteoli porto annonario e il commercio del grano. In *Le ravitaillement en blé de Rome et des centres urbains des débuts de la République jusqu’au Haut Empire. Actes du colloque internationale de Naples 1991* (Collection Jean Berard 11. Collection de l’École française de Rome 196.) Rome: École française de Rome, 103–128.
- CARDONA, David 2021. Past, present, future: an overview of Roman Malta. *Open Archaeology* 7(1): 231–255.
- CARDONA, David 2022. *Roman Architecture in Malta* (Heritage Malta Monographs 2.) Kalkara: Heritage Malta Publishing.
- CARUANA, Antonio Annetto 1882. *Report on the Phoenician and Roman Antiquities in the Group of Islands of Malta*. Malta: Government Printing Office.
- CASELLI, Antonio 2008. Revisiting the Roman domus in Rabat, Malta, through a consideration of its mosaic flooring. *Malta Archaeological Review* 9: 32–39
- CASSIA, Margherita 2008. L’arcipelago maltese sotto il dominio romano. In Anthony Bonanno – Pietro Militello (eds.): *Malta in the Hybleans, the Hybleans in Malta*. Palermo: Officina di Studi Medievali, 133–194.
- CASSON, Lionel 1950. The Isis and her voyage. *Transactions and Proceedings of the American Philological Association* 81: 43–56.
- CASSON, Lionel 1971. *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton: Princeton University Press.
- CASSON, Lionel 1980. The role of the state in Rome’s grain trade. *Memoirs of the American Academy in Rome* 36: 21–33.
- CERANDO, Giuseppe – GIALANELLA, Constanza – PELLANDRA, D. I. 2001. Tra terra e mare: nuove ricerche lungo la ripa puteolana. In *Forma Maris. Forum Internazionale de Archeologia Subacquea, Pozzuoli, 22-24 Settembre 1998*. Napoli: Massa, 73–85.
- CHANOTIS, Angelos 2000. Hellenistic Lasaia (Crete): A Dependent Polis of Gortyn. New Epigraphic Evidence from the Asklepion near Lasaia. *Eulimene* 1: 55–60.

- CHILLÀ, D. M. 2002. Il versante orientale dello Stretto di Messina. Rhegium il suo porto e il Sistema di approdi vicini. In B. Gentili – A. Pinzone (eds.): *Messina e Reggio nell'antichità: storia, società, cultura: atti del convegno della S.I.S.A.C., MessinaReggio Calabria 24-26 maggio 1999*. Messina: Di.Sc.A.M., 441–454.
- CLABEAUX, John 2005. The story of the Maltese viper and Luke's apology for Paul. *Catholic Biblical Quarterly* 67(4): 604–610.
- COONES, Paul 1986. *Euroclydon: A Tempestuous Wind* (School of Geography, University of Oxford Research Paper 36.) Oxford: School of Geography.
- D'AMORE, Lucia 2007. *Iscrizioni greche d'Italia: Reggio Calabria*. Roma: Quasar.
- D'ARMS, John H. 1974. Puteoli in the Second Century of the Roman Empire: A Social and Economic Study. *Journal of Roman Studies* 64: 104–124.
- DABROWA, Edward 1979. Les troupes auxiliaires de l'armée romaine en Syrie au Ier siècle de notre ère. *Dialogues d'histoire ancienne* 5: 233–254.
- DANYLAK, Barry N. 2008. Tiberius Claudius Dinippus and the food shortages in Corinth. *Tyndale Bulletin* 59(2): 231–270.
- DE ROMANIS, Francesco 1993. Puteoli e l'oriente. In Fausto Zevi (ed.): *Puteoli*. Napoli: Banca di Napoli, 61–72.
- DE VOS, Craig S. 2023. A Nicandrian Nero? The Symbolic Significance of the Viper in Acts 28.1–6. *New Testament Studies* 69(4): 422–428.
- DEMETRIOU, Denise 2012. *Negotiating Identity in the Ancient Mediterranean. The Archaic and Classical Greek Multiethnic Emporia*. Cambridge, Cambridge University Press.
- DUBOIS, Charles 1907. *Pouzzoles Antique. Histoire e topographie*. Paris: Albert Fontemoing.
- DUNSCH, Boris 2014. 'Describe nunc tempestatem': Sea Storm and Shipwreck Type Scenes in Ancient Literature. In Carl Thompson (ed.): *Shipwreck in Art and Literature*. London: Routledge, 42–59.
- ERDKAMP, Paul 2009. *The Grain Market in the Roman Empire*. Cambridge, Cambridge University Press.
- EVANS, Arthur 1928. *The Palace of Minos: A Comparative Account of the Successive Stages of the Early Cretan Civilization as Illustrated by the Discoveries at Knossos*. London: Macmillan.
- EVANS, James 1998. *The History and Practice of Ancient Astronomy*. Oxford: Oxford University Press.
- EVANS, Richard 2016. *Ancient Syracuse: From Foundation to Fourth Century Collapse*. London–New York: Routledge.
- FITZGERALD, Michael Andrew 1990. The Ship of Saint Paul: Comparative Archaeology. *Biblical Archaeologist* 53(1): 31–39.
- FITZGERALD, Michael Andrew 1995. *A Roman Wreck at Caesarea Maritima, Israel: A Comparative Study of Its Hull and Equipment*. Houston, TX: Texas A&M University.
- GAL, David – SAARONI, Hadas – CVIKEL, Deborah 2023. Windward sailing in Antiquity: the elephant in the room. *International Journal of Nautical Archaeology* 52(1): 179–194.
- GARNSEY, Peter 1983. Grain for Rome. In Peter Garnsey – Keith Hopkins – Charles Richard Whitaker (eds.): *Trade in the Ancient Economy*. London: Chatto and Windus, 118–130.

- GRAHAM, Daryn 2024. Imperial Responses to the Food Crisis that Began Under Claudius. *Mou-seion* 20(1): 26–52.
- GRÜLL Tibor 2014. Mediterrán kikötővárosok a római korban. *Ókor* 13(1): 61–75.
- GRÜLL Tibor – CSALOG Eszter 2002a. Apostolok cselekedetei 1–14. fejezet. *Új Exodus* 13(2): 74–96.
- GRÜLL Tibor CSALOG Eszter 2002b. Apostolok cselekedetei 15–28. fejezet. *Új Exodus* 13(3): 75–96.
- GUARDUCCI, Margherita – HALBHERR, Federico 1939. *Inscriptiones Creticae opera et consilio Friderici Halbherr collectae, II: Tituli Cretae Occidentalis*. Roma: Libreria dello Stato.
- GUIDOBONI, Emanuela – MUGGIA, Anna – VALENSISE, Gianluca 2000. Aims and methods in territorial archaeology: possible clues to a strong fourth-century AD earthquake in the Straits of Messina (southern Italy). In W. G. McGuire – D. R. Griffiths – P. L. Hancock – I. S. Stewart (eds.): *The Archaeology of Geological Catastrophe*. London: Geological Society of London, 45–70.
- HAGGIS, Donald C. 1996. The port of Tholos in eastern Crete and the role of a Roman *horreum* along the Egyptian ‘Corn Route’. *Oxford Journal of Archaeology* 15(2): 183–209.
- HARRIS, J. Rendel 1909. Clauda or Cauda? A Study in Acts XXVII. 16. *Expository Times* 21(1): 17–19.
- HEMER, Colin J. 1975. Euraquilo and Melita. *Journal of Theological Studies* 26(1): 100–111.
- HEMER, Colin J. 1985. First Person Narrative in Acts 27–28. *Tyndale Bulletin* 36: 79–109.
- HEMER, Colin J. 1989. *The Book of Acts in the Setting of Hellenistic History* (WUNT 49.) Tübingen: Mohr Siebeck.
- HIRSCHFELD, Otto 1870. Annona. Die Getreideverwaltung in der römischen Kaiserzeit. *Philologus* 29: 1–96.
- HOHLFELDER, Robert L. – VANN, Robert L. 2000. Cabotage at Aperlae in Ancient Lycia. *International Journal of Nautical Archaeology* 29(1): 126–135.
- HOUSTON, George W. 1987. Lucian’s Navigium and the Dimensions of the Isis. *American Journal of Philology* 108(3): 444–450.
- HYDE, Walter Woodburn 1947. *Ancient Greek Mariners*. Oxford: Oxford University Press.
- ISAAC, Benjamin 1981. The Decapolis in Syria. A Neglected Inscription. *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 44: 67–74.
- IVETIC, Egidio 2022. *History of the Adriatic: A Sea and Its Civilization*. Cambridge: Polity Press.
- JANNI, Pietro 1996. *Il mare degli Antichi*. Bari: Edizioni Dedalo.
- JASCHKE, Kathrin 2010. *Die Wirtschafts- und Sozialgeschichte des antiken Puteoli*. Rahden/Westfalen: Verlag Marie Leidorf.
- JIPP, Joshua W. 2013. Divine Visitations and Hospitality to Strangers in the Malta Episode: An Interpretation of Acts 28:1–10 and its Literary Function in Luke-Acts. In *Divine Visitations and Hospitality to Strangers in Luke-Acts* (Novum Testamentum Supplements 153.) Leiden: Brill, 253–287.
- KAPITÄN, Gerhard 1984. Ancient Anchors – Technology and Classification. *International Journal of Nautical Archaeology* 13(1): 33–44.

- KESSLER, David – TEMIN, Peter 2007. The organization of the grain trade in the early Roman Empire. *Economic History Review* 60(2): 313–332.
- LADOUCEUR, David 1980. Hellenistic Preconceptions of Shipwreck and Pollution as a Concept for Acts 27–28. *Harvard Theological Review* 73(3–4): 435–449.
- LEARY, Timothy John 1994. Jews and Christians in Campania: some evidence for the first century surveyed. *Akroterion* 39(3): 121–125.
- LEIDWANGER, Justin 2020. *Roman Seas. A Maritime Archaeology of Eastern Mediterranean Economies*. Oxford: Oxford University Press.
- LONGENECKER, Bruce W. 2019. Pompeian Artifacts and Jesus-Devotion: The Contours of the Issue in the Early Twenty-First Century. *Vigiliae Christianae* 73(3): 271–296.
- LOWE, Benedict 2021. A Most Notable Dwelling: The Domus Romana and the Urban Topography of Roman Melite. *Open Archaeology* 7: 37–50. DOI: 10.1515/opar-2020-0121
- MARRINER, Nick – MORHANGE, Christophe – DOUMET-SERHAL, Claude 2006. Geoarchaeology of Sidon's ancient harbours, Phoenicia. *Journal of Archaeological Science* 33(11): 1514–1535.
- MARRINER, Nick – MORHANGE, Christophe 2006. Sidon's ancient harbours. *Archaeology and History in Lebanon* 24: 138–149.
- MAURO, Chiara Maria 2022. An analysis of the 'closed harbours' in Strabo's *Geography*: Background, nature and meaning of the expression. *Annual of the British School at Athens* 117: 285–309.
- MCKENZIE, Jessica 2023. *The Strait of Messina in the Roman World: Connectivity, Space, and Identity between Italy and Sicily (300 BCE–400 CE)*. PhD diss. Macquarie University, Sydney.
- MEDAS, Stefano 2004. *De rebus nauticis: L'arte della navigazione nel mondo antico*. Roma: L'Erma di Bretschneider.
- MEINARDUS, Otto 1974. Melita Illyrica or Africana: An Examination of the Site of St. Paul's Shipwreck. *Ostkirchliche Studien* 32: 21–36.
- METZGER, Henri 1954. *Les routes de saint Paul dans l'Orient grec* (Cahiers d'archéologie biblique 4.) Neuchâtel–Paris: Delachaux et Niestlé.
- MICHAELIDES, Demetrios 2009. A boat-shaped lamp from Nea Paphos. *Cahiers du Centre d'Études Chypriotes* 39: 197–226.
- MILES, Gary B. – TROMPE, Garry 1976. Luke and Antiphon: The Theology of Acts 27–28 in the Light of Pagan Beliefs about Divine Retribution, Pollution, and Shipwreck. *Harvard Theological Review* 69(3–4): 259–267.
- MOMMSEN, Theodor 1895/1910. Zu Apostelgeschichte 28,16. *Sitzungsbericht Berliner Akademie* pp. 495–503. (= *Gesammelte Schriften* VI. Berlin, pp. 546–554)
- MORRISON, John Sinclair – WILLIAMS, Roderick Trevor 1968. *Greek Oared Ships 900–322 B.C.* Cambridge: Cambridge University Press.
- MOTT, Lawrence V. 1997. *The Development of the Rudder. A Technological Tale*. London: Chatham.
- MOURTZAS, Nikos – KOLAITI, Eleni 2021. Palaeogeography of Ancient Lasaiia (SE Crete, Greece). The Evolution of a Harbour from the Minoan Palatial Period to Roman Times. *Méditerranée* May 21, 2021. URL: journals.openedition.org/mediterranee/12549

- MURRAY, William M. 1987. Do modern winds equal ancient winds? *Mediterranean Historical Review* 2(2): 139–167.
- NEUGEBAUER, Otto 1949. The Early History of the Astrolabe. *Studies in Ancient Astronomy IX. Isis* 40: 240–256.
- NEUGEBAUER, Otto 1983. *Astronomy and History: Selected Essays*. New York–Berlin: Springer.
- NIETO, Xavier 1997. Le commerce de cabotage et de distribution. In Patrice Pomey (ed.): *La navigation dans l'antique*. Paris: Édisud, 146–159.
- OGILVIE, Robert M. 1958. Phoenix. *Journal of Theological Studies* 9(2): 308–314.
- OLESON, John Peter 2000. Ancient sounding weights: contribution to the history of Mediterranean navigation. *Journal of Roman Archaeology* 13(1): 293–310.
- OLESON, John Peter 2008. Testing the Waters: The Role of Sounding Weights in Ancient Mediterranean Navigation. In Robert L. Hohlfelder (ed.): *The Maritime World of Ancient Rome* (Memoirs of the American Academy in Rome Suppl. 6.) Ann Arbor, MI: University of Michigan Press.
- OPAIȚ, Andrei – DAVIS, Dan – BRENNAN, Michael Lee 2018. Roman commerce and elite markets in the eastern Mediterranean: a case study of three 2nd-century shipwrecks off Knidos. In Alexandru Avram – Livia Buzoianu – Vasilica Lungu (eds.): *Koinè et mobilité artisanale entre la Méditerranée et la mer Noire dans l'Antiquité* (Pontica 51. Supplementum 5.) Constanța: Musée d'histoire nationale et d'archéologie Constanța, 299–334.
- ORR, Robert W. 1963. Paul's Voyage and Shipwreck. *Evangelical Quarterly* 35: 103–104.
- OVADIAH, Asher – MUCZNIK, Sonia 1996. A Fragmentary Roman Zodiac and Horoscope from Caesarea Maritima. *Liber Annuus* 46: 375–380, Pls. 31–32.
- PESTMAN, Pieter Willem 1981. *A Guide to the Zenon Archive*, vols. 1–2. (Papyrologica Lugduno-Batava 21.) Leiden: Brill.
- PEVNICK, Seth D. 2014. (ed.): *Poseidon and the Sea: Myth, Cult and Daily Life*. Tampa, FL: Tampa Museum of Art.
- PICARD, Charles 1959. Pouzzoles et le paysage portuaire. *Latomus* 18: 23–51.
- PIGONNEAU, Henri 1886. L'annonne romaine et les corps de naviculaires particulièrement en Afrique. *Revue de l'Afrique Française et des Antiquités Africaines* 4: 225–227.
- PIROMALLO, Marco 2004. Puteoli, porto di Roma. In *Le strutture dei porti e degli approdi antichi*. Roma: Rubettino, 267–278.
- POMEY, Patrice – TCHERNIA, André 1978. Le tonnage maximum des navires de commerce romains. *Archaeonautica* 2: 233–251.
- POMEY, Patrice 1997. Le voyage de Saint Paul (con André Tchernia); Les conditions de la navigation; Les navires. In Piero Alfredo Gianfrotta – Xavier Nieto – Patrice Pomey – André Tchernia (eds.): *La Navigation dans l'Antiquité*. Aix-en-Provence: Edisud, 10–35.
- POPKIN, Maggie L. 2018. Urban images in glass from the Late Roman Empire: The souvenir flasks of Puteoli and Baiae. *American Journal of Archaeology* 122(3): 427–461.
- PRAEDER, Susan Marie 1984. Acts 27: 1–28: Sea Voyages in Ancient Literature and the Theology of Luke-Acts. *Catholic Biblical Quarterly* 46(4): 683–706.

- QUINN, Josephine Crawley 2011. The Syrtes between East and West. In Amelia Dowler – Elizabeth R. Galvin (eds.): *Money, Trade and Trade Routes in Pre-Islamic North Africa* (British Museum Research Publication 176.) London: British Museum Press, 11–20.
- RAMSAY, William Mitchell 1897. *St. Paul the Traveler and Roman Citizen*. London: Hodder and Stoughton.
- RAPSKE, Brian 1994. Acts, Travel, and Shipwreck. In David W.J. Gill – Conrad Gempf (eds.): *The Book of Acts in Its Graeco-Roman Setting*. Grand Rapids, MI: Eerdmans, 1–48.
- RATHBONE, Dominic 2007. Merchant Networks in the Greek World: The Impact of Rome. *Mediterranean Historical Review* 22(2): 309–320.
- REISER, Marius 2001. Von Caesarea nach Malta. Literarischer Charakter und historische Glaubwürdigkeit von Act 27. In Friedrich Wilhelm Horn (ed.): *Das Ende des Paulus. Historische, theologische und literaturgeschichtliche Aspekte* (BZNW 106.) Berlin–New York: De Gruyter, 49–74.
- REYNIER, Chantal 2009. *Saint Paul sur les routes du monde romain. Infrastructures, logistique, itinéraires*, Lire la Bible. Paris: Le Cerf.
- RICE, Candace M. 2020. The ports of Roman Lycia: Urbanism, networks, and hierarchies. In Miko Flohr (ed.): *Urban Space and Urban History in the Roman World*. London: Routledge, 241–264.
- ROBBINS, Vernon K. 1978. By land and by sea: the we-passages and ancient sea voyages. In Charles H. Talbert (ed.): *Perspectives on Luke-Acts* (Perspectives in Religious Studies Special Studies Series 5.) Macon, GA: Mercer University Press – Edinburgh: T&T Clark, 215–242.
- ROBERTS, Owain T.P. 1993. The sailing rig of Olympias. In Timothy Shaw (ed.): *The Trireme Project. Operational Experience 1987–1990. Lessons Learnt*. Oxford: Oxford University Press, 29–38.
- ROSEN, Baruch – GALILI, Ehud – SHARVIT, Jacob 2001. Traces of fatty acids from a Byzantine sounding lead recovered off the Israeli coast. *Journal of Archaeological Science* 28: 1323–1327.
- ROSENFELD, Ben-Zion 2000. Flavius Josephus and His Portrayal of the Coast (Paralia) of Contemporary Roman. *Jewish Quarterly Review* 91(1–2): 143–183.
- ROUGÉ, Jean 1952. La navigation hivernale sous l'Empire Romain. *Revue des études anciennes* 54: 316–325.
- ROUGÉ, Jean 1960. Actes 27, 1–10. *Vigiliae Christianae* 14(4): 193–203.
- ROUGÉ, Jean 1966. *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*. Paris: École Pratique des Hautes Études.
- ROUGÉ, Jean 1981. *Ships and Fleets of the Ancient Mediterranean*. Middletown, CT: Wesleyan University Press.
- SAGONA, Claudia 2015. *The Archaeology of Malta. From the Neolithic through the Roman Period*. Cambridge: Cambridge University Press. DOI: 10.1017/CBO9781139030465
- SANDERS, Ian F. 1982. *Roman Crete. An Archaeological Survey and Gazetteer of Late Hellenistic, Roman and Early Byzantine Crete*. Warminster: Aris and Phillips.
- SCHAUROTH, Edward G. 1911. The ὑποζώματα of Greek ships. *Harvard Studies in Classical Philology* 22: 173–179.
- SCHÜRER, Emil 1875. Die speira Italiké und die speira Sebasté (Act. 10,1. 27,1). *Zeitschrift für wissenschaftliche Theologie* 18: 424–432.

- SCHÜRER, Emil 1973. *The History of the Jewish People in the Age of Jesus Christ (175 B.C.–A.D. 135)*, vols. I–IV. Revised and edited by Géza Vermes, Martin Goodman and Fergus Millar. Edinburgh: T&T Clark.
- SEVERIN, Tim 1987. Early Navigation: The Human Factor. *Journal of Navigation* 40: 1–18.
- SIRKS, A.J. Boudewijn 1991. *Food for Rome: The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople* (Studia Amstelodamensia ad Epigraphicam, Ius Antiquum et Papyrologicam Pertinentia 31.) Amsterdam: Gieben.
- SLEESWYK, André W. 1982. The rudder of the Blussus ship. *International Journal of Nautical Archaeology* 11(2): 153–177.
- SMALLWOOD, Mary 1976. *The Jews under Roman Rule from Pompey to Diocletian: A Study in Political Relations*. Leiden: Brill.
- SORICELLI, Gianluca 2007. Comunità orientali à Puteoli. In Rita Compatangelo-Soussignan – Christian-Georges Schwentzel (eds.): *Étrangers dans la cité romaine. “Habiter une autre patrie”: des incolae de la République aux peuples fédérés du Bas-Empire*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 129–144.
- SPEIDEL, Michael P. 1982–83/1992. The Roman Army in Judaea under the Procurators. The Italian and the Augustan Cohort in the Acts of the Apostles. *Ancient Society* 13–14: 233–240 (in: *id.*: *Roman Army Studies*. vols. I–II. [MAVORS – Roman Army Researches vol. III.] Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 224–232.)
- SPERBER, Dan 1986. *Nautica Talmudica* (Bar-Ilan Studies in Near Eastern Languages and Culture) Ramat Gan: Bar Ilan University Press – Leiden: Brill.
- SUHL, Alfred 1991. Gestrandet! Bemerkungen zum Streit über die Romfahrt des Paulus. *Zeitschrift für Theologie und Kirche* 88: 1–28.
- SUK FONG JIM, Theodora 2017. ‘Salvation’ (Soteria) and Ancient Mystery Cults. *Archiv für Religionsgeschichte* 18(1): 255–280.
- TAKMER, Burak 2007. Lex Portorii Provinciae Lyciae. Ein Vorbericht über die Zollinschrift aus Andriake von neronischer Zeit. *Gephyra* 4: 1–22.
- TAMMUZ, Oded 2005. Mare clausum? Sailing seasons in the Mediterranean in early antiquity. *Mediterranean Historical Review* 20(2): 145–162.
- TAYLOR, Eva Germaine R. 1971. *The Haven-Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*. New York: American Elsevier.
- THROCKMORTON, Peter 1972. Romans on the sea. In George F. Bass (ed.): *A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology*. London: George Fletcher Bass, 65–78.
- TOMORAD, Mladen 2005. Egyptian Cults of Isis and Serapis in Roman Fleets. In *Acqua nell’antico Egitto: vita, rigenerazione, incantesimo, medicamento. Proceedings of the First International Conference for Young Egyptologists, Italy, Chianciano Terme, October 15–18, 2003* (Egitto antico 3.) Roma: L’Erma di Bretschneider, 241–253.
- TSOUGARAKIS, Dimitrios 1990. *Romaike Krete*. Irakleion.
- VAN DER BERGH, Ronald H. 2013. The missionary character of Paul’s stay on Malta (Acts 28:1–10) according to the early Church. *Journal of Early Christian History* 3(1): 83–97.

- VÉLISSAROPOULOS, Julie 1980. *Les nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé* (Hautes études du monde gréco-romain 3.) Genève–Paris: Droz–Minard.
- WACHSMANN, Shelley 1998. *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*. College Station, TX: Texas A&M University Press.
- WALTZING, Jean-Paul 1896–1900. Étude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains. Depuis les origines jusqu'à la chute de l'Empire d'Occident (Mémoire couronné par l'Académie royale de Belgique, vols. 1–4.) Bruxelles-Louvain: Peeters.
- WARNECKE, Heinz 1993. Der Lebensnerv Roms. Der antike Seeweg über das Ionische Meer. In R. Kinsky (ed.): *Offenheit und Interesse. Studien zum 65. Geburtstag von Gerhard Wirth*. Amsterdam: Adolf M. Hakkert, 271–291.
- WARNECKE, Heinz 2000. *Paulus im Sturm. Über den Schiffbruch der Exegese und die Rettung des Apostels auf Kephallenia*. Nürnberg: VTR.
- WAYMENT, Thomas A. – GREY, Matthew J. 2015. Jesus Followers in Pompeii: The *Christianos* Graffito and “Hotel of the Christians” Reconsidered. *Journal of the Jesus Movement in its Jewish Setting* 2: 102–146.
- WEHNERT, Jürgen 1990. Gestrandet: Zu einer neuen These über den Schiffbruch des Apostels Paulus auf dem Wege nach Rom (Apg 27–28). *Zeitschrift für Theologie und Kirche* 87: 67–99.
- WHITEWRIGHT, John 2007. Roman rigging material from the Red Sea port of Myos Hormos. *International Journal of Nautical Archaeology* 36(2): 282–292.
- WHITEWRIGHT, John 2008. *Maritime technological change in the Ancient Mediterranean: The invention of the lateen sail*, Ph.D. thesis, University of Southampton.
- WHITEWRIGHT, John 2011. The potential performance of ancient Mediterranean sailing rigs. *International Journal of Nautical Archaeology* 40(1): 2–17.
- WILD, Felicity C. – WILD, John P. 2001. Sails from the Roman Port at Berenike, Egypt. *International Journal of Nautical Archaeology* 30(2): 211–220.
- WILSON, Mark 2016. The Lukan periplus of Paul's third journey with a textual conundrum in Acts 20:15. *Acta Theologica* 36(1): 229–254.
- WILSON, Mark 2019. The Ancient Synagogues of Asia Minor and Greece. In Steven Fine (ed.): *Jewish Religious Architecture*. Leiden: Brill, 122–133.
- WILSON, Mark 2024. “Under the Lee” with Paul. *Biblical Archaeology Review* 2024 Spring (online)
- WORKMAN, Walter Percy 1900. A New Date: Indication in Acts. *Expository Times* 11(7): 316–319.
- YEGÜL, Fikret 1992. *Baths and Bathing in Classical Antiquity*. Cambridge, MA: MIT Press.