

Hajdu Péter irodalomtörténész, klasszika-filológus. A Bölcsészettudományi Kutatóközpont Irodalomtudományi Intézetének tudományos tanácsadója, a Shenzhen University, College for International Studies professzora. Kutatási területe a római irodalom, irodalomelmélet, narratológia és a századfordulás magyar próza.

E-mail: hajdu.peter@abtk.hu

ORCID: 0000-0002-3623-1578

Absztrakt: A tanulmány a római irodalom hajóelbeszéléseit, Horatius I. 14-es ódáján túl Catullus 4. *carmen*jét és Vergilius *Aeneis*ét vizsgálja a tárgyközpontú narratológia szempontjából. Kiindulópontja, hogy a hajók ezekben a szövegekben nem pusztán emberi cselekvés eszközei, hanem sajátos ágenciával rendelkező tárgyak. Az elemzés középpontjában az anyag kontinuitásának motívuma áll: a hajók megőrzik organikus eredetük, a fák emlékét, így az élő természet és az ember alkotta technikai világ közötti átmenetet testesítik meg.

Kulcsszavak: tárgyközpontú narratológia; hajóelbeszélések; Horatius; Catullus; Vergilius

DOI: <https://doi.org/10.63872/NHAL8359>

A római irodalom hajóelbeszélései a tárgyközpontú narratológia tükrében

Hajdu Péter

S okáig magától értetődő evidenciának látszott, hogy az elbeszélések emberekről szólnak, és még ha látszólag nem-emberi szereplők állnak is egy elbeszélés középpontjában, azok is emberszerűen vannak ábrázolva, és a történet végső soron az emberi világról mond el valamit.¹ A jelen kultúra- és irodalomtudomány diskurzusaiban egyre több törekvés irányul a nem-emberi ágencia komolyan vételére, és ennek egyik jeleként is értelmezhető a tárgyközpontú narratológia, amely a tárgyak szerepére fókuszál az elbeszélésekben.² Ebben az elméleti keretben a római irodalom hajóelbeszéléseinek újraolvasása is érdekes eredményekkel kecsegtet.

A hajók mindig is különleges tárgyak voltak a hajós népek számára, és az ókori Mediterráneum népei nagyjából mind azok voltak. Van abban valami természetfeletti, hogy egy tárgy úszik a vízen, és sok ember élete múlik rajta. De bizonyos hajóelbeszélésekben az is fontos momentum, hogy fából készültek, és ettől eleven lényeknek számítanak, amelyek őrzik eredetük emlékét. A legkézenfekvőbb példa a görög mitológia első hajója, az Argó, amely nemcsak szállítja az argonautákat a tengeren, hanem beszél is hozzájuk, és megjósolja a rájuk leselkedő veszélyeket. A hajó nemcsak azért rendelkezik varázslatos tulajdonságokkal, mert Pallas Athéné is részt vett a készítésében, hanem a fa miatt is, amelyből a hajóorr készült, tudniillik dódónai tölgyből. Zeus legkorábbi jósdájában a papok és papnők a szent liget tölgyfáinak lomb-susogását hallgatva adtak jóslatokat, vagyis az isten mintegy beszélő fák révén kommunikált az emberekkel. Az Argó mítoszában a tárgy azért lehet aktív szereplő, mert megtartja szent eredetét. Fontos lehet továbbá, hogy az antik mitográfusokat az is érdekelte, mi történt az Argóval, miután visszatért Kolchisból. Az egyes argonautáknak megvan a maguk későbbi története is, némelyiküké nagyon is nevezetes, de az Argó nem futott ki többé a tengerre: Poseidónnak szentelték Korinthosban, majd később csillagképpé változott, örök hajóvá az égen. Az első hajóút természetesen az argonauták története, de egyben az Argó története is. Valerius Flaccus az *Argonautica prooemium*ában nem is említ embereket, csak a hajót.³ Az első, mitikus hajó azonban nem az egyetlen, amelynek elmondható saját története van, amely bizonyos, jól meghatározott fákkal kezdődik, és megvan a maga befejezése is. Igaz ugyan, hogy az ókori hajók borzasztó kényelmetlen és veszélyes eszközök voltak, és nem írtak róluk túl sok költeményt, és még azoknak a többsége is modoros klapancia,⁴ de azért vannak kivételek.

Horatius I. 14-es ódáját, az ókor valószínűleg legismertebb hajóversét hagyományosan az állam allegóriájaként értelmezik. Ennek a bevett értelmezésnek az első textuális nyoma Quintilianusnál található (*Inst.* VIII. 6,44), aki azonban olyan magától értetődően utal rá, hogy már be-

vett értelmezésnek kellett lennie a Kr. u. 1. század végén.⁵ Az allegória szóképének az a lényege, hogy részletes leírást ad egy dologról, miközben egy másik dologra utal, de nem feltétlenül árulja el, mi az a másik dolog. Következésképpen Horatius versében egy hajóhoz intézett beszédet olvasunk: a költemény leírja a hajó jelenlegi, viharoktól megtépázott állapotát, arra biztatja, hogy ne hagyja magát az áramlatoktól visszasodortatni a nyílt tengerre, hanem siessen a kikötőbe, végül pedig feltárja a beszélő iránta tanúsított érzelmeit. Az antik költészet olvasói azonban általában furcsának találták, hogy valaki ennyi érzelmi energiát fektessen egy élettelen tárgy leírásába, és úgy gondolták, a hajó valami más, tudniillik a római állam helyett kell, hogy álljon. Az 1960-as évekig ez a politikai értelmezés szinte egyeduralgó volt, azóta néhány egyéb referens lehetősége is felmerült: főként poetológiai és erotikus értelmezések születtek, elsősorban az utolsó strofa nyelvezete alapján, amely a szerelmi költészet szókincsét mozgósítja. Zumwalt 1977-es cikke, amelyben amellet érvel, hogy a hajó a szerelmi költészet allegóriája, magyarul is megjelent az *Ókor* 2004-es első számában.⁶ A tárgyfókuszú ontológia és narratológia ugyan bátoríthatna arra is, hogy megpróbálkozzunk egy nem allegorikus értelmezéssel, feltételezve, hogy a hajóról szóló költemény egy hajóról szól, de én azért nem mennék ennyire messzire.

Valójában azonban volt a versnek néhány kora modern olvasója, akik nem allegorikus értelmezést javasoltak, amelyet én leginkább metonimikus értelmezésnek neveznék. Az első, úgy látszik, Muretus volt 1555-ben, aki amellet érvelt, hogy a költemény arról a bizonyos hajóról szól, amelyen Horatius és barátai Itáliába utaztak a philippi csata után, és akkor íródott, amikor azok a barátok ugyanezen a hajón hagyták el Itáliát, hogy újra belekeveredjenek a polgárháborúba. Vagyis a vers egy *propemptikon*, amely a társak helyett szólítja meg a hajót, akárcsak a Vergiliust búcsúztató I. 3-as óda. Ezzel az értelmezéssel az a probléma, hogy túl sok bizonyítatlan elemmel, vagy inkább valószínűtlen és valószínűsíthetetlen fikcióval dolgozik. Úgy látszik, a részletgazdagság kiköveteli a figuratív értelmezést, akár az allegorikus, akár a metonimikus, amely a történelmi-kontextuális körülmények sokaságának felidézésén, vagy inkább kitalálásán alapszik. Mint Stanislaus Pilch mondta: ha ez nem egy allegória, akkor a hajó túl alantas tárgy, amely nem méltó a kifejezés ilyen bőségéhez, ilyen méltóságteljes és díszes előadáshoz.⁷ Hans-Christian Günther a Brill 2013-as *Horatius-companion*-jában ellentmondást nem tűrően szögezte le: „Akárcsak alkaioi modelljében, a hajót az I. 14-ben egyértelműen úgy kell érteni, mint az állam hajójának metaforáját; az újabban javasolt egyéb értelmezések túl nyilvánvalóan abszurdak ahhoz, hogy megérdemelnék a részletes cáfolatot.”⁸ Ennél megengedőbb volt Denys Page 1955-ben, tehát még az „újabban javasolt értelmezések” megjelenése előtt, amikor Alkaio két vonatkozó töredékéről azt írta, hogy allegorikus értelmezésük általánosan, bár egyáltalán nem egyetemesen elfogadott.⁹

Mindazonáltal egy talányos és hiányzó azonosítandó feltételezése nem fosztja meg az azonosítót (*vehicle*) saját jelentéspotenciáljától. A metaforaelmélet régi közhelye, amely Max Black interakcióelméletére megy vissza, hogy két különböző dolog azonosítása nem teljesen egyirányú jelentéssalkotási folyamatot hoz létre. A metafora nem csupán az azonosítandót írja le az azonosító segítségével, hanem az azonosítót is meg-

változtatja az azonosítás révén. Az „ember embernek farkasa” metafora nemcsak az emberről állítja, hogy különösen erőszakos és kegyetlen teremtmény, hanem a farkast is antropomorfizálja.¹⁰ A hajó veszedelmeinek részletező leírása utalhat valami egészen másra, de attól még nagyon sok mindent elmond magáról a tárgyról is. A fa materiális folytonossága, a faanyag, amiből a hajó épült, kiemeli a tárgy organikus természetét. A költemény a származás arisztokratikus nyelvjátékával írja le ezt a folytonosságot. A hajó pontusi fenyő, nemes erdők leánya, aki büszke a származására. Ez a figuratív nyelvhasználat nem tudja elfeledtetni, hogy egy erdő nemessége nem olyan társadalmi-hatalmi konstrukció, mint egy személyé vagy egy családé, hanem a nyersanyag kiváló minőségére utal, ami a materiális kontinuitást hangsúlyozza a tárgyak világában.

A nyersanyag és a tárgy materiális folytonosságával egyébként a római jog is foglalkozott.¹¹ A kérdés tulajdonjogi problémaként merült fel, és a hajó az egyik kedvenc példa volt. Ha valaki jóhiszeműen hajót épít másvalaki deszkáiból, kit illet a hajó? A római jogászokat megosztotta a kérdés. Egyesek úgy gondolták az anyag és a szubsztancia számít: a tárgy azé, akinek a nyersanyagából építették. Mások úgy vélték, a tárgy annak a tulajdona kell legyen, aki létrehozta, és a nyersanyag tulajdonosa csak az anyag árát perelheti.¹² Iustinianus *Institúciói* szerint végül egy kompromisszumos megoldást találtak: ha a tárgyból helyre lehetne állítani az eredeti nyersanyagot, akkor a tárgy a nyersanyag eredeti tulajdonosát illeti, míg ha ez lehetetlen, akkor a tárgy létrehozóját. Egy vázát meg lehet olvasztani, és újra bronz, ezüst vagy arany lesz belőle, de a borból nem lehet újra szőlőfürtöket csinálni.¹³ A jogi szövegek arról tanúskodnak, hogy az anyag kontinuitása tudatosított és alaposan vitatott kérdés volt, de van egy fontos különbség: a jogi források mindig deszkákról (*tabulae*) beszélnek, nem fák-ról. A költők ennél messzebbre látnak, amikor a feldolgozatlan fákról, az eleven lényekről beszélnek, amelyek a hajók anyagául szolgálnak.

Horatius diskurzusa ágenciát tulajdonít a hajónak, és feltételezi érdekelttségét a fennmaradásban; és semmi nem utal expliciten arra, hogy a beszélő aggodalma a hajó legénységére vagy utasaira vonatkozna, nem pedig magára a hajóra. De az előadásnak ezt a tárgy-fókuszát is lehet úgy érteni, mint az allegória jelzését. Hans-Peter Syndikus felhívta rá a figyelmet, hogy az Alkaio-töredékek beszédssituációja sokkal természetesebb: a hajósokhoz beszél a hajón, míg Horatius egy hajóhoz a partról. Minthogy az ember nem szokott részletes utasításokat adni egy tárgynak, ez a beszédhelyzet annyira nem törekszik realizmusra, hogy a verset az első sortól allegóriaként értjük – szerinte.¹⁴ Én azonban nem vagyok meggyőződve arról, hogy a realizmus olyan alapvető szükségszerűség a lírai költészetben, hogy hiányát az allegória markerének kell tekinteni. Az ember nemcsak tárgyakhoz nem szokott beszélni (bár ismerek olyanokat, akik szoktak), de harmadik asklépiadési strófában sem szokott megnyilatkozni.

Catullus 4. *carmen*-je nem csábít allegorikus értelmezésre: a vers egy hajó „élettörténete”. A vers formailag leginkább epigramma, egy votív felirat; a narrátor vagy a beszélő maga a felirat, amelynek azonban a (fel)olvasó, a megszólított „vendégek” egyike hivatott hangot adni. A vers bemutat nekik egy hajót, a szöveg nagy része azonban, 23 sor a 26-ból, magát a hajót idézi függő beszédben. Ily módon a hajó története úgy

adható elő, hogy egyáltalán nem utal közvetlenül emberi ágenciára. A hajó az, ami korábban erdő volt a Cyturus ormán, és beszélő lombjával susogott, hogy aztán evezőit Amastris városa mellett a Fekete-tengerbe mártsa. A Catullus által az evezőre használt latin szó a *palmula*, a *palma* 'tenyér' szó kicsinyítő képzős változata. A *palmula* evezőn kívül tud tenyeret, pálmafát, pálmalevelet, datolyát és madárszárnyat jelenteni. A latin nyelv lehetőségei között ez a leginkább organikus megnevezése az evezőnek. Még ha halott metafora is, az evezőket úgy jeleníti meg, mint a hajó kezeit, míg a lehetséges szinonimák (*remus*, *tonsa*) ember alkotta eszközként utalnak rájuk. A hajó kezeinek (halott) metaforája is hozzájárul ahhoz, hogy a *phaselust* eleven lényként lehessen ábrázolni.¹⁵ A hajó ágenciájának autonómiáját kiemeli az emberek szinte teljes hiánya a narratívában. Ő dicsekszik a gyorsaságával, amelyet más hajók sebességével mér össze, és amikor lehetséges tanúkra hivatkozik, azok mind helyek: az Adria partjai, a Cyclasok, Rhodus, Trákia, a Márvány-tenger és a Fekete-tenger. Vizek és partok tudják értékelni a gyors hajót. És amikor leírja utazásait, csak a vad tengert és a szelet emlegeti (mindegy, hogy balról, jobbról vagy pont hátulról fúj). Soha nem kellett a parti istenekhez fohászkodnia. Az egyetlen ember, akit említ, a tulajdonos, akit sok fékezhetetlen tengeren át szállított. Mintha a tulajdonos nem is rendelkezne saját ágenciával; inkább a rakományhoz hasonlít, és egyetlen szerepe, hogy alkalmat teremtsen a hajónak a száguldozásra.

Ez azonban a múlt: oly sok dicsőséges út után a hajó egy tóra érkezett, ahol kies nyugalomban öregszik. Bár korábban sok földrajzi nevet is hallottunk, semmi nem utal a tó elhelyezkedésére. A tó jelzője, hogy tudniillik mindig áttetsző, nemcsak a víz tisztaságára utal, hanem arra is, hogy viharok soha nem kavargják fel a vizét. Az elbeszélés itt is a hajónak tulajdonít minden ágenciát: ő jött ide, ő öregszik, sőt ő szentelte magát Castornak és Polluxnak, a hajózás isteneinek. A hajónak teljes életciklusa van, amely a fákból tárggyá való átalakulással kezdődött, megvolt a dinamikus csúcspontja a sok gyors tengeri utazással, és jelenleg már egy békés, hanyatló periódusban van, tengeri utazásokra már alkalmatlan. Ez az életciklus azonban szintén hangsúlyozza az anyag kontinuitását. A hajó még mindig fa, és őrzi eredetének mint erdőnek az emlékét. Amikor szülőhelyét „puszpángtermő Cyturusnak” nevezi, emlékezni látszik az ott növő többi fára is. A Cyturus puszpángfáiról volt nevezetes az ókorban, de a hajó nyilvánvalóan nem abból készült. Az ugyanis egy jól faragható és hajlítható fa, de mint-hogy nem nő magasra (többnyire inkább csak bokor, mint fa), csak kisebb tárgyakat készítettek belőle. A hajó, amely valaha erdő volt a Cyturuson, emlékszik a vegyes erdő többi fájára is.

Talán nem érdektelen megjegyezni, hogy John Griffith éppen a *buxifer* szó alapján úgy értelmezte a verset, hogy az nem egy valódi hajóról, hanem egy puszpángból készült maketről, egy bithyniai szuvenírről szól, amelyet hazatérése után Catullus votív áldozatként helyezett el egy templomban.¹⁶ Amivel persze probléma, hogy soha senki, így a Catullus-vers sem állította, hogy a Cyturuson csak puszpáng terem. A versszöveg legnagyobb részének nem nagyon van értelme, ha egy hajó helyett egy tenyérnyi hajómakett beszél, hacsak nem feltételezzük, hogy a versben önmagát meg nem nevező Catullus a fogadalmi felajánlás pillanatában játékból megajándékozza a hajómodellt egy igazi hajó fiktív élettörténetével. A mi jelen

szempontunkból azonban nincs igazi különbség a kettő között, hiszen a történet ugyanaz, és a mi számunkra a hajó éppoly kevésbé létezik materiálisan, mint a makett. Jegyezzük itt meg, hogy a versnek van egy olyan, nagy hagyománnyal rendelkező olvasata, amelyben egy Catullusszal azonosított személy szól meg a vers elején, és idézi függő beszédben később a hajót, amelyet ezért összefüggésbe szokás hozni a szerző bithyniai tartózkodásával, illetve hazatéréssel. Robinson Ellis 1889-es kommentárja tényként állítja, hogy a *phaselust* Catullus építtette Bithyniában.¹⁷ És Kenneth Quinn még 1972-ben is a „Catullus jachtja” címmel utalt a versre.¹⁸ Ezzel szemben Thomson 1997-ben úgy vélte, formai sajátosságai alapján kizárt, hogy a vers összefüggjön Catullus bithyniai hazatéréssel, bármennyire általános is ez a vélekedés, de talán túl messzire ment abbéli igyekezetében, hogy eloldozza a hajót a Catullus-életrajztól: azt feltételezte, hogy a vers egy Kallimachos-fordítás, és hogy a valójában Bereniké hajójáról van szó.¹⁹

Ellentétben William Fitzgerald benyomásával, hogy tudniillik a vers humán beszélője arisztokratikus megvetést mutat a kicsiny hajó iránt,²⁰ én inkább úgy érzem, hogy a szöveg valódi érdeklődést mutat a hajó és dolgai iránt, és az attitűd egyáltalán nem utilitáriánus. Nem törődik az emberekkel, akik korábban valamilyen célból használták a hajót. Az ábrázolás annyiban antropomorf, hogy emberi érzelmeket (versenyszellemet, büszkeséget, nosztalgiát) tulajdonít egy tárgynak, és hogy csodálni látszik a tudást és tapasztalatot, amit utazásai során gyűjtött. Az utóbbi a sok emlegetett helynévből következhet, de azok kellékek a hajó életciklusának olyan ábrázolásához is, amely emberekre nem, csak dolgokra hivatkozik. Az organikus anyag fontosságának hangsúlyozása ontológiai jelentőséggel is bír. A fa mint a hajóépítés nyersanyaga már nem él ugyan, de megtartja a szerves anyag elevenségének és ágenciájának több vonását is. Az anyag, különösen a szerves anyag bomlásra hajlamos. Ezért vonult vissza a *phaselus* a tengeri hajózástól, de a felajánlás az isteneknek spirituális vagy vallási dimenziót is ad a történetnek. A hajóból szent tárgy lesz, amely elkülönül a változás és használat profán szférájától. Lehet olyan benyomásunk, hogy az ókori ember valami természetfelettit látott a hajókban, és bizonyos hajók olyasféle kultuszban részesültek, mint a hérószok, akiket életükben nyújtott emberfeletti teljesítményük miatt részesítettek vallásos tiszteletben. Már említettem az Argót. Théseus hajója lehet a másik példa, amelyet az athéniai évszázadokon át őrizgettek. A görög filozófusok hevesen vitakoztak a hajó önazonosságáról, minthogy az időnként elengedhetetlen javítgatások során lassanként a hajó minden egyes alkatrészét kicserélték. A hajó megőrzésének igénye jelzi a vallásos attitűdöt, az állandó javítgatások pedig rámutatnak, mennyire ki van téve a szerves anyag az időnek, miközben a szent tárgy elvileg a szent időhöz tartozik, következésképpen romolhatatlan. A fa elrohad, a fém korrodál. Ez része az anyag kontinuitásának, ami aláássa a tárgy kontinuitását, hacsak nem lép közbe valaki, hogy biztosítsa a tárgy kontinuitását dacára az anyag pusztulásának. Egyik elégiájában Propertius mint antik közhelyet említi, hogy a hajók ritkán öregednek meg (III. 7,35–36), és ha Catullus egy ellenpéldát versel meg, akkor könnyen lehet, hogy ez teszi a hajó történetét elbeszélhetővé.

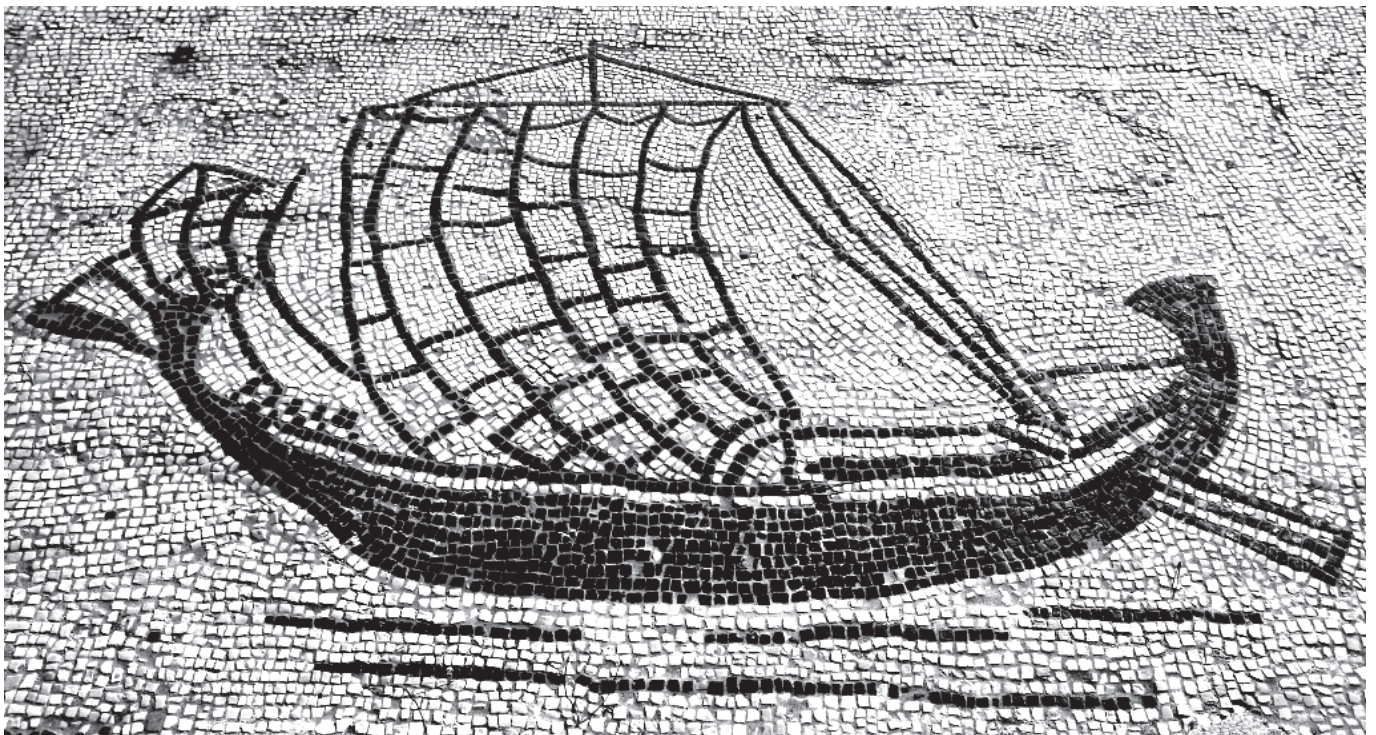
A görög epigrammaköltészetben alig akad példa hajókról szóló votív epigrammára.²¹ Néhány epigramma olyan hajókról szól, amelyeket vihar kidöntötte fenyőfából készítettek, dacára

annak, hogy ez nem jó előjel, hiszen egyszer már legyőzték a szelek (AP IX. 30, 31, 105, 131, 376). Ezeknek a verseknek is a fa és a hajó misztikus folytonossága áll a középpontjában. Vannak azonban olyan hajóepigrammák, amelyek valamelyest sír- vagy kenotáfiumfeliratokra emlékeztetnek. Ilyenek a vihartól tönkretett és partra vetett hajókat leírók,²² valamint azok az én-elbeszélések, amelyekben a hajóval valami különös történet: elsodorta a vihar a frissen épült hajót még első vízrebocsátása előtt (AP IX. 32, 33, 35), vagy a parton ég le a sokat látott bárka (IX. 34). Az elbeszélhetőséget ezeknél is a hajó történetének szokatlan lezárása biztosítja, összefüggésben az elemek (tenger/szárazföld; tűz/víz) dichotómiáival.

Végezetül nézzük Aeneas hajóinak történetét. Az *Aeneis* IX. könyvében Turnus megkezdi hadjáratát a trójaiak ellen, akiknek Aeneas, mielőtt ott hagyta volna őket, hogy szövetségeseiket keressen Itáliában, megtiltotta, hogy távollétében csatába bocsátkozzanak. A trójaiak tehát benn maradnak megerősített táborukban, és Turnus azzal próbálja kicsalogatni őket, hogy felgyűjtja a hajóikat. Ezen a ponton a narrátor a Múzsákhoz fordul, hogy árulják el neki, melyik isten mentette meg a hajókat, és mondják el ezt a régi, ám örökkön-örökké híres történet (IX. 77–79). Ezután az invokáció után egy *externális analepsis* következik – Gérard Genette terminológiájával,²³ más néven *flashback* –, mégpedig az istenek ontológiai szintjén. Amikor Aeneas a flottáját építette, hogy elhajózzon a lerombolt Trójából, Cybele, az istenek anyja egy szívességet kért Iuppitertől. Habár nagyon szerette azt az erdőt az Ida hegyén, szívesen odaadta a fenyő- és juharfákat Aeneasnak, hiszen annak hajókra volt szüksége, ám továbbra is szívén viselte a kivágott fák sorsát. Azt kérte Iuppitertől, ígérje meg, hogy nem fognak elpusztulni a tengeri úton. Iuppiter elmagyarázta, hogy ilyen garanciát egyetlen isten sem adhat, de megígérte, hogy azokat a hajókat, amelyek elérik Itá-

liát, tengeri istenségekké fogja változtatni. Ez a nap jött most el: a narráció visszavált a történet saját idejébe, és a hajók tengeristennekké változnak.

Nem ez az első alkalom, hogy valaki fel akarja gyűjtani Aeneas flottáját. Az V. könyv végén a trójai nőknek támadt ez az ötlete, mert szerettek volna Szicíliában maradni ahelyett, hogy egy újabb tengeri utazás viszontagságainak tegyék ki magukat. Nekik többet sikerült elérni, mint Turnusnak. A hajók meggyulladtak, de Iuppiter közbelépett, és egy hirtelen záporral kioltotta a tüzet. Ha arra nem is adhatott garanciát, hogy a hajók nem süllyednek el egy tengeri viharban, attól meg tudta védeni őket, hogy eléjenek a parton. A hajóknak láthatólag küldetésük van, amely összefügg Trója isteni végzetével: többségüknek el kell érniük Itáliát, de ha ezt a kétségtelenül hosszú és veszélyes, ugyanakkor a számukra kijelölt egyetlenegy küldetést teljesítették, utána már nem kell vagy nem szabad kifutniuk a tengerre. Miként az előző hajótörténetekben, az eredet, a hajókészítéshez használt faanyag itt is fontos, sőt, itt a legfontosabb: szent fákról van szó, amelyek különleges isteni védelem alatt állnak. Ez a szentség illik is a világtörténelmet befolyásoló, végzet által elrendelt küldetéshez. A trójaiak csak azért készíthetnek hajókat ezekből a fákból, mert legfőbb isteni jóváhagyással vágnak neki az útnak, és mert Cybele kedveli Aeneast. Logikus, hogy egy ilyen utazás nem érhet véget azzal, hogy az ellenség elégeti a hajókat. Amikor Iuppiter istennőkké változtatja, nemcsak megmenti, hanem meg is jutalmazza őket. A Múzsáktól ihletett és isteni perspektívából elbeszélt minitörténet azonban a hajók teljes életciklusát átfogja: van eleje, amikor az Ida fáiból hajóvá lettek, van közepe, tudniillik az út Trójából Itáliába, lényegében az *Aeneis* teljes története mindaddig, és van vége, amikor megszűnnek hajóként létezni. Az *Aeneis*-nek efelől az alternatív, tárgyfókuszú elbeszélése felől nézve mindaz, ami hátra van, a



1. kép. Római mozaik, hajóábrázolás Ostia Anticából.
Forrás: <https://www.ostia-antica.org/piazzale/ships-15.jpg>

IX. ének nagyobbik része és a három utolsó könyv, csak egy kis, emberek játszott utójáték, miután az igazi teljesítményt, az Itáliába jutást végrehajtották a hajók.

A hajótörténet analeptikus szerkezete bonyolultabb, mint a humán főhőse. Ez a történet is *in medias res* kezdődik az I. ének tengeri viharával, és csak a III. ének elején hallunk a hajó születéséről – akkor is csak egy igen lapidáris megjegyzés erejéig: „classemque sub ipsa / Antandro et Phrygiae molimur montibus Idae” (III. 5–6). És még ez a megjegyzés is homályos kisse, hiszen éppúgy jelentheti azt, hogy „flottát építettünk éppen Antandrusnál, a fríg Ida-hegység tövében”, mint azt, hogy „elindultunk onnan a flottával”. A *molior* ige azt is jelentheti, hogy elkezd valamit, meg azt is, hogy elindít. Utóbbi esetben a flottatepítést legfeljebb, de nem szükségképpen implikálja Aeneas megjegyzése. A homérosi eposzok rendszerint két szinten, egy isteni és egy emberi létszférában ábrázolják az eseményeket, és Vergilius is sokszor használja ezt a technikát. Aeneas két könyvnyi visszatekintése természetesen nem tudhat az isteni szférában zajló eseményekről, így azt sem mesélheti el, hogy a hajóépítéshez már eleve isteni engedély és jóváhagyás kellett. Ezt majd csak a mindentudó elbeszélőtől halljuk, amikor a IX. könyvben véget ér a hajók története.

Tagadhatatlan, hogy az *Aeneis* első felének legemlékezetesebb eseményei a szárazföldön játszódnak, és a hajókat alig említik az olyan részekben, mint Trója eleste, a Dido románc vagy az alvilágjárás. Ezek közül persze Trója bukása egy *intradiegetikus* elbeszélés, egy *analepsis* abból az időből, amikor a hajók még nem is léteztek, következésképpen nem is szerepelhetnek benne. A többivel kapcsolatban viszont az lenne a logikus séma, hogy amikor a hajók valahol kikötve biztonságban pihennek, akkor tudnak az emberek mindenféle érdekes dolgot csinálni, a hajók pedig csak az efféle epizódokat összekötő tengeri átkelésekben szerepelnek. Ez a modell azonban nem érvényes maradéktalanul. Ámde igaz a III. énekre, amelyet Stratis Kyriakidis *par excellence* az utazások könyvének nevezett.²⁴ Tulajdonképpen elég kevés dolog van, amit a hajók útközben csinálhatnak. Bajba kerülhetnek, ha vihar támad (mint az I. ének elején), máskor pedig biztonságban haladhatnak. Bár a nyugodt vitorlázás közben is adódhatnak gondok. Az V. ének legvégén, éjszaka, mielőtt Aeneas elérné Itália partjait, Somnus isten jelenik meg a vezérhajón, és Palinurust, a kormányost, a hajó egy darabjával és a kormányval együtt a tengerbe veti. A fokalizálatlan elbeszélés ezután leszögezi, hogy a flotta úgy halad tovább úticélja felé, mintha mi sem történt volna:

*currit iter tutum non setius aequare classis
promissisque patris Neptuni interrita fertur.*
(*Aen.* V. 862–863.)

Mindazonáltal biztos útján suhan a flotta a víz színén, és Neptunus atya ígérete szerint rettenthetetlenül halad.

Ebben a rövid részletben a hajók úgy jelennek meg, mint akik a maguk elhatározása szerint cselekszenek: ágenciájuk és biztonságuk a rettenthetetlenségükből következik, amit a tengeristen ígéreteire alapoznak. Az elbeszélés azonban rögvést áttesz a fokalizációt Aeneasra, aki észreveszi, hogy a hajó kormányos nélkül bolyong, és átveszi a helyét a kormánynál. Ami egy természetfeletti nézőpontból biztonságos és rettenthetetlen haladásnak

látszik, még mindig mutatkozhat bizonytalan tévelygésnek egy halandó számára.²⁵

Az V. könyv korábbi részeiben a hajók akkor is fontos szerepet játszanak, amikor a trójaiak nem utaznak, hanem Szicília földjén időznek, ahol Aeneas sportversenyeket rendez, vagyis halotti játékokat apja emlékére. Az összesen négy számból három ismerős az *Ilias* XXIII. könyvéből, Patroklos halotti játékaiból: a futás, az íjászat és a boks. Az első és leghosszabban elmesélt sportág azonban újdonság, amelynek nincsen ismert irodalmi előképe: a hajóverseny. (Hérodotos említi, hogy Xerxés hajóversenyt rendezett Abydosnál, de nem meséli el magát a versenyt, mindössze annyit árul el, hogy a sidóniak győztek, VII. 44.) Ez a versenyszám pedig annak ellenére a leghosszabb, hogy hiányzik belőle a többi versenyszám egyik közös, standard eleme, Aeneas beszéde, amelyben előre bejelenti, milyen díjakat fog kiosztani a végén. A sportversenyek megkezdése előtt Aeneas tart egy nyitóbeszédet, amelyben elmondja, hogy minden versenyszám után lesznek díjak, de külön a hajóverseny díjait nem árulja el. De még enélkül az elbeszéléselem nélkül is hosszabb a hajóverseny, mint bármelyik másik esemény. Az *Ilias*-szal összevetve a hajóverseny a fogatversenyt helyettesíti, amely az első és legfontosabb versenyszám volt Patroklos halotti játékaiban. Gondolhatnánk, hogy ez logikusan következik a trójaiak speciális helyzetéből, akik a tengeri újukra nyilván nem vittek magukkal annyi lovat és kocsit, vagy legalábbis nem volt sok alkalmuk gyakorolni velük. Az eposzi történeteknek azonban nem feltétlenül kell logikusnak lenniük. A trójaiaknak, úgy látszik, igenis sok lovuk van, és a sportversenyek után, de még mindig a temetési rituálé részeként a trójai ifjak bemutatják a *ludus Troiaet*, egy bonyolult lovasgyakorlatot, ami Rómában hagyományosan különböző vallási események kontextusában fordult elő, és nyilvánvalóan rengeteg gyakorlást igényelt. A szekerek helyettesítése hajókkal tehát nem a materiális kontextusból következik. Az *Ilias*ban a kocsi verseny olyan hosszú, mint a másik hét versenyszám együttvéve. Az *Aeneis*ben ugyan nem ilyenek az arányok, de a megfelelés az *Ilias* legfontosabb versenyszámával, az első pozíció és a hosszúság együttvéve kiemeli a hajók jelentőségét.

És ez az a versenyszám, amely leginkább emlékeztet egy igazi sportversenyre, amelyben az győz, aki a legjobb sportteljesítményt nyújtja. Az összes többi számban valami szokatlan esemény dönti el a verseny kimenetelét, és az olvasóknak nincs esélyük, hogy végigdrukkolják az elbeszélést. Az elején megtudjuk a négy részt vevő hajó és a kapitányok nevét. A verseny során többnyire a kapitányok szerepelnek versenyzőként, de azért a hajók neve is elő-előfordul. A Scylla (Cloanthus hajója) gyakorlatilag rajt-cél győzelmet arat, de ettől még a verseny elég izgalmas. A Pristisnek, Mnestheus hajójának majdnem sikerül megelőznie, bár az utolsó helyről jön föl. Gyas hajója, a Chimaera harmadik lesz, de az első helyre is lett volna esélye, ha Gyas nem haragszik meg a kormányosára egy túlságosan óvatos manőver miatt, és dühében nem dobja a vízbe; a kormányos nélküli hajó aztán reménytelenül lemarad. A Centaurusnak, Sergestus hajójának egyáltalán nem sikerült célba érnie, mert megfeneklett egy sziklán, de a kapitányt Aeneas így is megajándékozta, amiért megmentette a hajót. Egyfelől furcsa talán, hogy ugyanaz a személy, aki veszélybe sodorta és majdnem elsüllyesztette a hajót, jutalmat kap, amiért ez végül nem következett be. Másfelől be kell látni, hogy a hajóverseny veszélyes sport,

és egy hajó elég értékes és fontos ahhoz, hogy Aeneas lelkesen adjon ajándékot, amiért nem vesztette el az egyiket.

A római költemények tudatosítják, hogy a hajóépítés transzgresszió ugyan, de folytonosság is. Amikor az emberek hajót készítenek, megölik a fákat, amelyek a természet részei, és amelyeket főleg az archaikus időkben szentnek, lélekkel rendelkező, sőt néha egyenesen isteni lényeknek tekintettek. Az anyag, a fa ezáltal a nem természeti, technikai világ, vagyis a civilizáció részévé válik. Ráadásul az új tárgy maga is a transzgresszió szimbóluma lesz. Nemcsak szó szerinti értelemben, hogy átjut egyik helyről a másikra, noha a tengervíz járhatatlan eleme választja el őket, hanem abban az absztrakt-metaforikus értelemben is, hogy segítségével az emberek túllépnek természetesen meghatározott-ságukon mint szárazföldi teremtmények. Ezek az ember alkotott tárgyak teszik lehetővé, hogy az emberek oda is eljussanak, ahova természetüknél fogva nem tartoznak. A transzgresszióknak ez a fogalma kétféleképpen is értelmezhető: lehet büszkeség vagy rettenet tárgya. A hajókat gyakran emlegetik a fegyverekkel együtt mint az aranykor elvesztésének egyik tünetét. A vas korban az emberek hajóra szállnak és egymást ölik. Az *Antigoné* első *stasimon*jában, amely az ember félelmetes dolgait sorolja fel, a hajózás az első, utána pedig Ga, a földistennő, az istenek legszentebbikének zaklatása következik (334–40).

Vergilius nemcsak azzal emlékezteti olvasóit a hajók monstruózus természetére, hogy a visszatérően idézgeti Catullus 64. *carmen*jének elejét, amely a 15. sorban *monstrum*nak nevezte az Argót,²⁶ hanem az V. könyvben versenyző hajók nevével is. A Scylla, a Chimaera és a Centaurus mind mitológiai *Mischwesen*ek, és a negyedik a Pristis már eleve egy tengeri szörnyeteg neve. Az ókorban persze nem írtak nevet a hajóknak, hanem a hajóorr figurális ábrázolása jelezte egyben a hajó nevét is. Logikus, hogy ha hajót egy természetfeletti lény testének láttatják, az egyben némi mágikus védelmet is jelent.²⁷ A hajó szörnyeteg, mert lehetővé teszi, hogy az emberek ott legyenek, ahová nem tartoznak, de azért is, mert alapvetően fák egy olyan helyen, ahová nem tartoznak, a hegyek helyett a tengeren. Ezért az anyag eredetének említése a hajó monstruózus természetét is megidézi.

A hajók természetfeletti vagy legalábbis természetellenes jellegét tekintetbe véve talán nem is olyan furcsa, hogy az *Aeneis*ben tengeristennőkké változnak. Történetük azonban nem ér teljesen véget az átváltozással: újra megjelennek a X. énekben, hogy találkozzanak Aeneasszal, aki éppen egy újabb, sokkal rövidebb tengeri utazáson vesz részt – ezúttal egy etruszk hajón. Emlékszünk, Aeneas nem volt ott, amikor hajói csodálatos módon tengeristennőkké változtak. Ott hagyta embereit Latium partján, és szövetségest keresve két hajóval felevezett a Tiberisen Róma későbbi helyéig. Ott kapta Euandertől azt a tanácsot, hogy menjen tovább az etruszkokhoz, akik valószínűleg szívesen harcolnak vele Turnus szövetségese, a kegyetlensége miatt elűzött királyuk, Mezentius ellen. Aeneas visszaküldi két hajóját (amelyek vélhetőleg még épp időben érkeznek vissza, hogy átváltozhassanak tengeristennővé), maga pedig lóháton megy Etruriába, hogy aztán új szövetségeseivel tengeri úton térjen vissza seregéhez. Éjszaka felbukkannak egykori hajói, és szószólójuk, Cymodocea beszédet intéz hozzá, amelyben tájékoztatja átváltozásukról és a trójaiak pillanatnyi szorongatott helyzetéről. Úgy látszik, a hajók az átváltozással új nevet is kaptak. A Cymodocea, 'hullámokat összegyűjtő' nem lenne olyan jó név egy hajó-

nak, mint egy tengeri nimfának, viszont hasonlít az *Ilias*ban szereplő Néreis, Kymodoké nevéhez (XVIII. 39–51). Sokatmondó, ahogyan előadja történetüket.

*Nos sumus, Idaeae sacro de uertice pinus,
nunc pelagi nymphae, classis tua. Perfidus ut nos
praecipitis ferro Rutulus flammaque premebat,
rupimus inuitae tua uincula teque per aequor
quaerimus. Hanc genetrix faciem miserata refecit
et dedit esse deas aeuumque agitare sub undis.*

(*Aen.* X. 230–235.)

Azzal kezd, hogy három egymást követő létfázisukat lényegileg azonosnak mondja: fenyőfák vagyunk, tengeri nimfák vagyunk, a te flottád vagyunk. Nincs kötőszó, sem semmiféle jelzése a temporalitásnak: a hajók az átváltozások ellenére is megtartják identitásukat. Istennőkké változva is Aeneas hajóinak tartják magukat. Akaratuk ellenére alakultak át, és most is Aeneast keresik a tengeren. Aki egyszer hajó volt, mindig az marad. De az Anya könyörült meg rajtuk: az Ida hegyén tisztelt istennő a szent liget fáinak anyja, de egyben Magna Mater, az istenek anyja is. Ő viszont helyreállította a fák eredeti arcát vagy külsejét. A fának valaha megvolt a maguk *dryasa*, vagyis a fák egy másik dimenzióban *dryas*ok voltak, és úgy tűnik az Anya ezeket az erdei nimfákat kelti új életre, miután sikeresen befejezték a tárgyként megkezdett tengeri utazást. *Dryas*ból végül *naia*sok lesznek. A görög mitológiában nem világos, hogy a *dryas*ok mi-féle istenségek, és meghalnak-e a fa pusztulásával együtt. Még a rendszerezést kedvelő hellénisztikus kor sem tudott itt rendet vágni, legalábbis Kallimachos Délos-himnusza is inkább csak elkeni a kérdést.²⁸ Amikor Ovidius újrameséli az átváltozástörténetet, hangsúlyozza az istennővé változott hajó szüzességét (*Ov. Met.* XIV. 556), ami egyrészt visszautalhat *dryas*-voltagekre, másrészt Turnus hajók elleni támadását is felruházza némi erotikus jelleggel.²⁹ A történet három fázisa három ontológiai szintet is jelképez, még akkor is, ha Cymodocea „eltörölni látszik a határt a technológiai és a természetfeletti metamorfózis között”.³⁰ Van az átalakulásoknak egy lefelé mutató iránya a hegytetőről a tenger felszínére és onnan a tenger mélyébe, míg az ontológiai átalakulások bonyolultabbak: az eleven természetből élettelen tárggyá, majd természetfeletti lénné.

A végső átváltozás és a két párhuzamos cselekményszál megteremtí a ritka lehetőséget, hogy egy tárgy (vagy legalábbis egy *ex-tárgy*) beszéljen, és elmondja egy szereplőnek, amit az nem tudhat, mert közben máshol volt. Cymodocea azért választják szószólóul a hajók, mert ő beszél köztük a legjobban (X. 225). Ez aligha olyan tulajdonság, amiben akár a fák, akár a hajók versenyeznek egymással, de Cymodocea úgy beszél, hogy rendelkezik fa- és hajóléte teljes emlékezetével és önazonosságával. Aki egyszer fa volt, mindig az marad. Az anyag kontinuitása zavartalan, de Cymodocea természetfeletti hírnökfunkciója, hogy kulcsfontosságú információval látja el a főhőst, jól illik a hajók amúgy is különös természetéhez.

Ennek a két hajótörténetnek van eleje, közepe és vége, ahogyan Aristotelész elvárta az egységes és koherens cselekménytől. Ő persze nem gondolta, hogy egyetlen személy (vagy egy tárgy) élettörténete egyetlen történet lehet. De a tárgyak története kiemelheti az anyag folytonosságát, amire emberek története kevésbé alkalmas.

Jegyzetek

- 1 Fludernik 2009, 17.
- 2 Az irányzatról általában lásd Moraru 2023; Ryan – Tang 2024.
- 3 Manuwald 2014, 264.
- 4 Copley 1958, 12.
- 5 Anderson 1966, 84.
- 6 Zumwalt 1977; Zumwalt 2004.
- 7 Pilch 1929, 452–53.
- 8 Günther 2013, 361. „As in its Alcaic models, the ship in C. 1.14 is clearly to be understood as a metaphor for the ship of the state; other interpretations, proposed in recent times, are too obviously absurd to merit detailed refutation.”
- 9 Page 1955, 182. „The judgement of the source, that the two poems in question are allegorical, has been commonly though by no means universally accepted.”
- 10 Black 1962, 39–44.
- 11 Földi Andrásnak tartozom köszönettel, amiért erre a szempontra felhívta a figyelmemet.
- 12 „Quidam materiam et substantiam spectandam esse putant, id est, ut cuius materia sit, illius et res, quae facta sit, videatur esse, idque maxime placuit Sabino et Cassio; alii vero eius rem esse putant, qui fecerit, idque maxime diversae scholae auctoribus visum est.” Gaius *Inst.* II. 79
- 13 „Et post multas Sabinianorum et Proculianorum ambiguitates placuit media sententia existimantium, si ea species ad materiam reduci possit, eum videri dominum esse qui materiae dominus fuerat; si non possit reduci, eum potius intellegi dominum qui fecerit: ut ecce vas conflatum potest ad rudem massam aeris vel argenti vel auri reduci, vinum autem aut oleum aut frumentum ad uvas et olivas et spicas reverti non potest, ac ne mulsum quidem ad vinum et mel resolvi potest.” Iust. *Inst.* II. 1.
- 14 Syndikus 1972, 162–63.
- 15 Vö. Thomson 1997.
- 16 Griffith 1983.
- 17 Ellis 1889, 12–13.
- 18 Quinn 1972, 204.
- 19 Thomson 1997, 213.
- 20 Fitzgerald 1995, 104–10.
- 21 Hezel 1932, 9.
- 22 Hezel 1932, 10.
- 23 Genette 1980, 49.
- 24 Kyriakidis 2014, 265.
- 25 Kozák Dánielnek tartozom köszönettel, amiért erre a szempontra felhívta a figyelmemet.
- 26 Hardie, 2023, 45.
- 27 Hahn 1958, 251–52.
- 28 Hiscock 2024, 102–4.
- 29 Hiscock 2024, 104–5. Hiscock tézise, miszerint a hajók átváltozása Aeneas apoteózisát helyettesíti az *Aeneis*ben, allegorikus és antropocentrikus értelmezés. Számára az ovidiusi tanúság nemcsak azért fontos, mert a *Metamorphoses*ben a hajók és Aeneas istenné változása majdnem egymás után történik, hanem mert Anna Perenna ovidiusi története, egy nő erőszak általi megistenülése éppen a Numicus partján közvetítő láncszem lehet a hajók és Aeneas között.
- 30 Hardie 2023, 46.

Bibliográfia

- Anderson, W. S. 1966. „Horace Carm. 1.14: What Kind of Ship?“. *Classical Philology* 61, 84–98. <https://doi.org/10.1086/365095>
- Copley, F. O. 1958. „Catullus c. 4: The World of the Poem“. *Transactions and Proceedings of the American Philological Association* 89, 9–13. <https://doi.org/10.2307/283659>
- Ellis, R. 1889. *A Commentary on Catullus*. Oxford.
- Fitzgerald, W. 1995. *Catullan Provocations: Lyric Drama and the Drama of Position*. Berkeley. <https://doi.org/10.1525/9780520924093>
- Fludernik, M. 2009. *An Introduction to Narratology*. London. <https://doi.org/10.4324/9780203882887>
- Genette, G. 1980. *Narrative Discourse*. Ford. J. E. Lewin. Ithaca.
- Griffith, J. G. 1983. „Catullus, Poem 4: A Neglected Interpretation Revived“. *Phoenix* 37/2, 123–28. <https://doi.org/10.2307/1087452>
- Günther, H. C. 2013. „The First Collection of Odes: Carmina I–III“. H. C. Günther (szerk.): *Brill's Companion to Horace*. Leiden. <https://doi.org/10.1163/9789004241961>
- Hardie, P. 2023. „Ships and Ship-Names in the Aeneid“. *Selected Papers on Ancient Literature and Its Reception*. Leiden, 45–55. <https://doi.org/10.1515/9783110798852-005>.
- Hezel, O. 1932. *Catull und das griechische Epigram*. Stuttgart.
- Hiscock, M. 2024. „The Metamorphosis of the Ships and the Apotheosis of Aeneas“. *Materiali e discussioni per l'analisi dei testi classici* 93, 63–116.
- Kyriakidis, S. 2014. „From Delos to Latium. Wandering in the Unknown“. M. Skempis és I. Ziogas (szerk.): *Geography, Topography, Landscape. Configurations of Space in Greek and Roman Epic*. Berlin. <https://doi.org/10.1515/9783110315318.265>
- Manuwald, G. 2014. „Valerius Flaccus' Argonautica. The Argo's Maiden Voyage from Europe into the Unknown“. M. Skempis és I. Ziogas (szerk.): *Geography, Topography, Landscape. Configurations of Space in Greek and Roman Epic*. Berlin, 463–485. <https://doi.org/10.1515/9783110315318.463>
- Moraru, C. 2023. *Flat Aesthetics: Twenty-First-Century American Fiction and the Making of the Contemporary*. London. <https://doi.org/10.5040/9781501355295>
- Page, D. 1955. *Sappho and Alcaeus*. Oxford.
- Pilch, S. 1929. „Horatii C. I 14 Quomodo Sit Interpretandum“. *Eos* 32, 449–72.
- Quinn, K. 1972. *Catullus: An Interpretation*. London.
- Ryan, M.L. – Tang, W. 2024. *Object-Oriented Narratology*. Lincoln. <https://doi.org/10.2307/jj.15306380>
- Syndikus, H. P. 1972. *Die Lyrik des Horaz*. Darmstadt.
- Thomson, D.F.S. 1997. *Catullus: Edited with a Textual and Interpretative Commentary*. Toronto. <https://doi.org/10.3138/9781442672789>
- Zumwalt, N. K. 1977. „Horace's Navis of Love Poetry (C. 1.14)“. *The Classical World* 71/4 249–254. <https://doi.org/10.2307/4348859>
- Zumwalt, N. K. 2004. „A szerelmi költészet hajója Horatiusnál (Ódák I. 14)“ Ford. Böröczki T.: *Ókor* 3/1, 3–7.