

Studia Maritima, vol. XXIX (2016)

ISSN 0137-3587

DOI: 10.18276/sm.2016.29-03

PIOTR BRIKS\*

## ŚLADY ŻEGLUGI PO MORZU MARTWYM W TEKSTACH ANTYCZNYCH (IV BC–II AC)

**Słowa kluczowe:** Morze Martwe, Izrael, antyk, żegluga

### Streszczenie

Od niemal 100 lat żegluga po Morzu Martwym praktycznie nie istnieje. Dwa jego brzegi zajmują nieutrzymujące ze sobą ścisłych stosunków państwa Izrael i Jordania, a jego wodach nie unoszą się już bryły asfaltu, a rybołówstwo z oczywistych względów nigdy tutaj nie istniało. Od czasu do czasu pojawi się tutaj co najwyżej jakaś łódź badawcza. Tym większe zdziwienie i zainteresowanie budzą coraz liczniejsze informacje o odkryciach archeologicznych świadczących o bogatej historii żeglugi po tym akwenie. Wydaje się, że najbardziej intensywnie rozwijała się ona w okresie pomiędzy IV w. BC a II w. AC.

Artykuł poświęcono analizie dziewięciu tekstów antycznych, które w mniej lub bardziej bezpośredni sposób informują o żegludze w tym właśnie okresie. Omówione teksty to:

- trzy relacje Hieronima z Cardii (IV/III w. BC) zachowane w wersji Diodora Sy-cylijskiego (I w. BC),
- notatka Strabona (ok. 63 BC–24 AC) w jego dziele *Geografia*, w której cytuje on opis wydobycia asfaltu pochodzący od Posejdoniosa z Rodos (ok. 135–50 BC),
- dwa teksty Józefa Flawiusza (37– ok. 94 AC),
- opis Tacyta (ok. 55–120 AC),

---

\* dr hab. Piotr Briks prof. US (Szczecin), briks@op.pl.

- opinia Marka Junianusa Justyniusa (II/III w. AC) przekazana przez Pompejusza Trogusa (koniec I w. BC),
- fragment listu Bar Kochby (II w AC), w którym pisze on o towarach przechowywanych na statkach w porcie w En Gedi.

W artykule znalazło się także krótkie omówienie zachowanych informacji ikonograficznych oraz streszczono aktualny stan badań archeologicznych dotyczących okresu, o którym donoszą wcześniej przedstawione źródła pisane.

## Wprowadzenie

Do dzisiaj pamiętam moje zdziwienie na widok czegoś przypominającego łódkę na Morzu Martwym. Nigdy wcześniej (a później bardzo rzadko) nie widziałem na tym niesamowitym pustynnym jeziorze niczego, co by pływało (z wyjątkiem turystów oczywiście)<sup>1</sup>. Patrząc dzisiaj na wymarłe i coraz bardziej kurczące się wybrzeże, trudno uwierzyć, że dwa tysiące lat temu tętniło ono życiem, a do licznych przystani i portów dobijały statki wypełnione miejscowymi bogactwami.

W latach 1884–1896 odkryto i wkrótce potem udostępniono naukowcom mozaikową mapę Ziemi Świętej w kościele św. Jerzego w Madabie (Jordania). Jednym z jej elementów było przedstawienie dwu łodzi transportujących towar po wodach Morza Martwego<sup>2</sup>. Mozaika została wprawdzie datowana na VI w. AC (czyli okres bizantyński)<sup>3</sup>, ale to właśnie wówczas przypomniano sobie o tekstach antycznych, opisujących żeglugę po tych wodach. Przedstawienia łodzi na mozaice z Madaby wywołują wiele kontrowersji<sup>4</sup>, mimo to, przez wiele lat

---

<sup>1</sup> Na początku XIX w. A. Calmet pisał: „Opuszczone otchłanie [M. Martwego – dop. P.B.] nie dają pożywienia żadnej żywej istocie, żadna łódź nigdy nie przecinała jego fal, a na jego brzegach nie ma ptaków, drzew, zieleni, a jego wody są tak słone i ciężkie, że nawet najbardziej gwałtowny wiatr może je zaledwie pomarszczyć”, A. Calmet, Ch. Taylor, E. Wells, *Calmet's Great Dictionary of the Holy Bible* (...), Samuel Etheridge 1814, s. 426.

<sup>2</sup> Y. Meimaris, *The Discovery of the Madaba Mosaic Map. Mythology and Reality*, [www.christusrex.org/ www1/ofm/mad/articles/MeimarisMap.html](http://www.christusrex.org/www1/ofm/mad/articles/MeimarisMap.html) (2.02.2015).

<sup>3</sup> A dokładniej z lat 542–570 AC.

<sup>4</sup> Łódź znajdująca się bliżej ujścia Jordanu ma żagiel zrolowany i owinięty wokół poprzecznej belki masztu. Tego typu ułożenie żagla jest niespotykane na żadnym innym przedstawieniu łodzi z podobnego okresu oraz wydaje się przeczyć wszystkiemu, co wiemy na temat techniki żeglowania w tamtych czasach. Rodzi to cień podejrzenia, że twórca mozaiki nie widział łodzi na M. Martwym na własne oczy, ale umieścił je tam wyłącznie ze względów artystycznych (np. dla ożywienia kompozycji). Szczegół ten podpowiada ostrożność. Jeśli faktycznie żeglarze z tego regionu nie rolowali żagli w tak wyjątkowy sposób, jak przedstawił to twórca mozaiki, to być

pozostawały jedynymi ilustracjami zapisków starożytnych pisarzy. Na kolejne trzeba było czekać wiele dziesięcioleci.

Dopiero ostatnie lata przyniosły niezwykle ożywienie badań archeologicznych w pasie nadbrzeżnym odsłoniętym przez obniżające się lustro jeziora. Z dużą dozą pewności można powiedzieć jednak, że to dopiero początek odkryć.

### Morze Martwe w Biblii hebrajskiej

O żegludze po Morzu Martwym ani Biblia hebrajska, ani Nowy Testament, ani pisma apokryficzne nie wspominają ani słowem. Ono samo też nie pojawia się często, co więcej, jeśli jest już wzmiankowane, to pod różnymi nazwami<sup>5</sup>, co wydaje się świadczyć o jedynie lokalnym znaczeniu tego akwenu. Jedyne teksty Biblii hebrajskiej, w którym Morze Martwe odgrywa znaczącą rolę, to wizja Ezechiela, w której „wody słone” stają się zdrowe, pełne ryb, a ich brzegi porastają roślinnością (Ez 47,8–12)<sup>6</sup>. Co ciekawe owe „wody słone” nie są w tym fragmencie nazwane z imienia. W Nowym Testamencie Morze Martwe nie pojawia się ani razu.

### Żegluga po Morzu Martwym w innych tekstach antycznych

Dla rdzennych mieszkańców okolic Morza Martwego nie było ono niczym nadzwyczajnym, a przynajmniej nie na tyle, aby zasłużyło sobie na coś więcej niż kilka lakonicznych wzmianek w Biblii. Inaczej było z przybywającymi w te regiony podróżnikami greckimi. W swoich notatkach poświęcili dziwnym wodom

---

może pomylił się także w innych szczegółach. Tak więc wyłącznie ta jedna mozaika nie może być podstawą daleko idących wniosków dotyczących typów łodzi pływających po M. Martwym.

<sup>5</sup> W Biblii hebrajskiej pojawiają się następujące nazwy: M. Słone (Rdz 14,3; Lb 34,12; Pwt 3,17; Joz 12,3; 15,2), M. Araby = Pustynne (Pwt 3,17; 4,49; Joz 3,16; 12,3), M. Wschodnie (Jl 2,20; Za 14,8). W apokryficznej 4 Księdze Ezdrasza pojawia się określenie Morze Sodomy (4 Ezd 5,7).

<sup>6</sup> Dużo krócej, ale w podobnym tonie M. Martwe pojawia się w Za 14,8 oraz apokryficznej 4 Księdze Ezdrasza (5,7), gdzie jego wody mają się zarość rybami, jako jeden ze znaków odmienienia się świata w czasach ostatecznych.

Morza Martwego stosunkowo wiele uwagi<sup>7</sup>. Pierwszy z zachowanych greckich tekstów przypisywany jest Arystotelesowi (384–322 BC)<sup>8</sup>.

To, co powiedzieliśmy, mogłoby być potwierdzone opowiadaniem, o ile jest ono prawdziwe, o istniejącym w Palestynie jeziorze, do którego jeśli związawszy wrzuci się człowieka lub zwierzę, nie utopią się bynajmniej, lecz jedno i drugie wypłyne na powierzchnię. Jezioro – mówią – jest tak bardzo słone i gorzkie, iż żadna ryba nie może tam przebywać, a jeżeli włoży się doń szaty i potem wytrzepie, stają się czyste.

Tekst ten przytaczam jedynie jako świadectwo zainteresowania tym akwenem w świecie grackim, bo także i on w żaden sposób nie odnosi się do żeglowania po wodach Morza Martwego.

Pierwszą bezpośrednią wzmiankę o żegludze po Morze Martwym znajdujemy dopiero w *Biblotheka Historica* Diodora Sycylijskiego, dziele datowanym na I w. BC (ok. 50), ale w interesującym nas miejscu powołującym się na relację Hieronima z Cardii (ok. 370–280)<sup>9</sup>. Obok innych informacji dotyczących Morza Martwego oraz jego okolic, opisywał on, jak to raz do roku, z powierzchni jeziora zbiera się bitumen<sup>10</sup> (ἄσφαλτος) w ilości „dwu do trzech

<sup>7</sup> Zestawienia tekstów greckich poświęconych M. Martwemu (w ogólności) wielokrotnie publikował J. Zangenberg, *Das Tote Meer in neutestamentlicher Zeit*, w: *Nach Petra und ins Königreich der Nabatäer: Festschrift Manfred Lindner*, red. E.A. Knauf, U. Hübner, R. Wenning, Bonner Biblische Beiträge 118; Bodenheim 1998, s. 49–59; *Wildnis unter Palmen?...*, s. 129–163; *Opening Up our View: Khirbet Qumran in Regional Perspective*, w: *Religion and Society in Roman Palestine: Old Questions, New Approaches*, red. R.E. Douglas, London–New York 2004, s. 170–187; *Die hellenistisch-römische Zeit am Toten Meer*, w: *Das Tote Meer: Kultur und Geschichte am Tiefsten Punkt der Erde*, red. J. Zangenberg, Mainz 2010, s. 39–52.

<sup>8</sup> Arystoteles, *Meteorologia* II 3.

<sup>9</sup> Hieronim z Cardii był generałem armii Demetriusza, który w 312/11 BC wyprawił się przeciwko Nabatejczykom. W swoim dziele Diodor powołuje się na relację Hieronima z tamtych wydarzeń, zob. M. Stern, *Greek and Latin Authors on Jews and Judaism*, Jerusalem 1974, I, s. 18–19.

<sup>10</sup> Proceder wydobywania asfaltu z jeziora, a więc także żegluga po nim, opisany przez historyków przed ok. 2000 lat, ma historię znacznie dłuższą, o czym świadczą badania nad bitumenem wykorzystanym np. jako spoiwo w przedmiotach odkrywanych w trakcie wykopalisk archeologicznych. Na temat najwcześniejszych śladów wydobywania bitumenu z M. Martwego zob. A. Oron, E. Galili, G. Hadas, M. Klein, *Early Maritime Activity on the Dead Sea: Bitumen Harvesting and the Possible Use of Reed Watercraft*, „Journal of Maritime Archaeology” 2015, vol. 10, issue 1, s. 66–88. Najstarsze ślady wykorzystania bitumenu na Bliskim Wschodzie pochodzą z wykopalisk w pobliżu El Kown (Syria) i datowane są na 40 tys. lat wstecz. Powszechnie i do bardzo różnorodnych celów bitumen zaczęto stosować już w okresie preceramicznym (7–6 tys. BC). Bitumenowi (jak dowodzą badania opublikowane przez J. Rullköttera i A. Nissenbauma pochodzącego przede wszystkim z M. Martwego) używano także w procesie mumifikacji w Egipcie (samo słowo *mumia* pochodzi, poprzez łacinę, od perskiego określenia asfaltu). Jednak najstarsze znane do

plether”<sup>11</sup> (mniejsze jego kawałki nazywając „cielakami”, a większe „bykami”). Grudy asfaltu miały pływać po powierzchni jeziora jakby wyspy (2:48:7). Nieco więcej szczegółów dotyczących wydobywania bitumenu z M. Martwego dowiadujemy się z innego fragmentu tego samego dzieła (19:98–100). Cytowany Hieronim z Cardii opisuje, że:

mieszkańcy obu stron jeziora traktują go jak łup wojenny, ponieważ są ze sobą skłóceni. Aby go zebrać nie wykorzystują łodzi (ἄνευ πλοίων), ale pewien dziwny sposób. Przygotowują spore snopy trzciny (δέσμας καλάμων εὐμεγέθεις) i kładą je na wodę. Jest na nich miejsce tylko dla trzech mężczyzn, z których dwu wiosłuje przy pomocy przytwierdzonych wiosel, natomiast trzeci, uzbrojony w łuk i strzały chroni wiosłarzy (19:99:1). Kiedy dopływają do bryły asfaltu, skaczą na nią i toporami odrąbują kawałki, tak jakby był z miękkiej skały, a następnie ładują je na tratwy (γεμίζουσι τὴν δέσμη), po czym odpływają. Nawet jeśli tratwa rozpadnie się na kawałki i jeden z nich, który nie umie pływać wypadnie, nie zatonie tak jak w innych wodach, ale będzie się unosił na wodzie, tak jakby umiał pływać (19:99:2), ponieważ płyn (ὕψρος) ten ze swej natury unosi ciężkie ciała, które mają moc wzrostu lub oddychania, inaczej jest z materiałami o dużej gęstości, takimi jak srebro, złoto, ołów czy tym podobne, te toną, ale znacznie wolniej (...) niż w zwykłych jeziorach. Ci barbarzyńcy (...) wywożą wydobyty asfalt do Egiptu, gdzie sprzedają go do balsamowania zmarłych...<sup>12</sup>

Użyte w tekście słowo δέσμη oznacza wiązkę, pakunek, zawiniątko, snopek. Pierwszym razem uzupełnione jest o καλάμων, czyli (wiązka) trzciny, sitowia<sup>13</sup>

też pory ślady mumifikacji przy użyciu asfaltu pochodzą dopiero z pierwszego tysiąclecia BC. Zob. J. Rullkötter, A. Nissenbaum, *Dead Sea asphalt in Egyptian mummies: molecular evidence*, „Naturwissenschaften” 1988, nr 75 (12), s. 618–621; A. Nissenbaum, S. Buckley, *Dead Sea asphalt in ancient Egyptian mummies – why?*, „Archaeometry” 2013, t. 55, z. 3, s. 563. Odmiennego zdania jest J. Connan, *Use and trade of bitumen in antiquity and prehistory: molecular archaeology reveals secrets of past civilizations*, „Philosophical Transactions of the Royal Society of London: Biological Sciences” 1999, nr 354 (1379), s. 48. Najstarsze ślady użycia bitumenu znad M. Martwego w Egipcie datuje na 4–3 tysiąclecie BC.

<sup>11</sup> Plethron to miara powierzchni odpowiadająca ok. 900 m<sup>2</sup>.

<sup>12</sup> Diodorus Siculus, *Bibliotheca Historica*, Books XVIII–XX, red. I. Bekker, L. Dindorf, F. Vogel, K.T. Fischer, I. Bekker, edycja internetowa: [www.perseus.tufts.edu/hopper/text](http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text) (22.06.2015) oraz na podst. tłumaczenia na angielski: R.M. Geer, Harvard 1975, edycja internetowa: [penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Diodorus\\_Siculus/19E\\*](http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Diodorus_Siculus/19E*) (22.06.2015).

<sup>13</sup> Wykorzystanie jako materiału do budowy „łodzi” trzciny jest w tym regionie logiczne – brakuje bowiem odpowiednich gatunków drzew, nie brakuje natomiast rosnącej w dużych ilościach u ujść rzek trzciny. Trzciniowe tratwy budowano także w Egipcie i Mezopotamii. Najstarsze ślady tego typu konstrukcji datowane są na 6/5 tysiąclecie BC, zob. R.A. Carter, *Ubaid-period boat remains from As-Sabiya: excavations by the British archaeological expedition to Kuwait*, „Proceedings of the Seminar for Arabian Studies” 2002, nr 32, s. 13–30; *Boat remains*

oraz εὐμεγέθεις czyli „pokaźna, dużych rozmiarów”, za drugim już samo w znaczeniu „tratwa”. Tratwy te, według opisu Diodora/Hieronima musiały być na tyle duże, żeby pomieścić trzysobową załogę oraz ładowany na nie bitumen. Fakt wydobywania bitumenu z Morza Martwego i jego eksportu do Egiptu nie ulega wątpliwości<sup>14</sup>. Do niedawna można było natknąć się na potężne bryły asfaltu pływające po powierzchni morza<sup>15</sup>.

W kolejnym akapicie *Biblioteki* Diodora Hieronim opisuje, jak po powrocie do króla Antygona (Jednookiego) otrzymuje od niego rozkaz sporządzenia odpowiednich łodzi (πλοῖα) w celu zebrania asfaltu. W tym miejscu znajdujemy pierwszy opis bitwy morskiej na wodach Morza Martwego. Hieronim każe sporządzić łodzie, ale przeciw nim wypływają „Arabowie” (Ἀραβες) w liczbie 6 tys. na tratwach z trzciny (ἐν ταῖς δέσμασις ἐπὶ τοὺς ἐν τοῖς πλοίοις)<sup>16</sup> i zabijają niemal wszystkich strzałami z łuków. Antygon daje za wygraną i rezygnuje z wydobywania asfaltu z Morza Martwego. Jakie były rozmiary tej bitwy, trudno stwierdzić jednoznacznie, ale nawet jeśli walczących nie były tysiące, to i tak musi chodzić o więcej niż tylko kilka czy kilkanaście łodzi i tratw. Gdyby to był normalny akwen, można byłoby spodziewać się odnalezienia jakichś szczątków łodzi (bo tratw oczywiście nie), ale w Morzu Martwym nawet rozbite łodzie zatonać nie mogły, czy to w czasie bitwy, czy jeśli były potem wtórnie eksploatowane. Pozostaje więc jedynie przekaz pisany. Choć z relacji Diodora możemy wnosić,

---

*and maritime trade in the Persian Gulf during the sixth and fifth millennia BC*, „Antiquity” 2006, nr 80, s. 52–63; *The social and environmental context of neolithic seafaring in the Persian Gulf*, w: *The global origins and development of seafaring*, red. A. Anderson, J.H. Barrett, K.V. Boyle, Cambridge 2010, s. 191–202; J. Connan, R.A. Carter, H.E.W. Crawford, M. Tobey, A. Charrie'-Duhaut, D. Jarvie, P. Albrecht, K. Norman, *A comparative geochemical study of bituminous boat remains from H3, As-Sabiyah (Kuwait), and RJ-2, Ra's al-Jinz (Oman)*, „Arabian Archaeology and Epigraphy” 2005, nr 16, s. 21–66. O powszechnym wykorzystywaniu tratw i statków trzciniowych na Bliskim Wschodzie patrz: A. Oron i in., *Early Maritime Activity...*, s. 78–79.

<sup>14</sup> Fakt wydobywania asfaltu z M. Martwego potwierdza także jego grecka nazwa ἡ Θάλαττα ἀσφαλτῆς. O asfalcie z M. Martwego, choć bez wspomnienia o sposobie jego wydobycia, piszą także: Antygon z Karystos, Vitruvius, Scribonius, Dioscorides, Pliniusz Starszy, Galen czy Tacyt. Niemal identyczny sposób wydobywania asfaltu praktykowany był przez Arabów jeszcze w XIX w.

<sup>15</sup> Raporty z lat 30. XX w. mówią o blokach ważących 20–50 t. Obecnie raczej nie spotyka się tak potężnych brył asfaltu, co najwyżej pomniejsze jego fragmenty wyrzucone na brzeg morza, w szczególności pomiędzy Ein Samar a Ein Bokek. Więcej zob. S. Avitsur, *Man and his work: historical atlas of tools and workshops in the Holy Land*, Carta & Israel Exploration Society 1976, s. 121; A. Nissenbaum, *The Dead Sea asphalts – Historical aspects: American Association of Petroleum*, „Geologists Bulletin” 1978, nr 62, s. 837–844. Ostatnim spektakularnym zjawiskiem tego typu było pojawienie się bryły asfaltu ważącej ok. 4000 kg w latach 60. XX w. w okolicach En Gedi.

<sup>16</sup> 19:100:2.

że Hieronimowi udało się przynajmniej częściowo wykonać rozkaz Antygona i zbudować flotyllę statków pływających, choć przez chwilę, po wodach Morza Martwego.

Relację Diodora/Hieronima potwierdza, albo przedstawia w skrócie, Posejdonios z Rodos (ok. 135–50 BC), cytowany przez Strabona (ok. 63 BC–24 AC) w jego dziele *Geografia* (16:2:42). Opisując Morze Martwe, wspomina o wydobywaniu z niego brył asfaltu przy pomocy tratw sporządzonych z trzciny (ποιησάμενοι σχεδίας καλαμίνας). U Diodora/Hieronima trzcinowe tratwy nazywane były δέσμη, Posejdonios/Strabon piszą o σχεδία. Ponieważ jednak w obu przypadkach podany jest budulec (trzcina) różnica jest nieistotna.

Kolejną wzmiankę o żegludze po Morzu Martwym znajdujemy w dziele historyka rzymskiego Marka Junianusa Justyniusa (II/III w. AC), który powołuje się na żyjącego pod koniec I w. BC Pompejusza Trogusa. Według jego relacji w dolinie Arikos (prawdopodobnie Jerycha):

znajduje się duże jezioro, które z powodu wielości wody i [jej – dop. P.B.] nieruchliwości nazywane jest Morzem Martwym. Nie jest poruszane przez żadne wiatry<sup>17</sup>, bo zawirowania uniemożliwia bitumen, unieruchamiający całą wodę; tak że nie pozwala na żeglowanie (neque navigationis patiens est) gdyż wszystko co nieożywione tonie w jego głębiach. Ponadto nic nie utrzyma się na powierzchni, jeśli nie będzie pociągnięte ąłunem<sup>18</sup>.

Opis Marka Junianusa Justyniusa/Pompejusza Trogusa, nie tylko Morza Martwego, ale całej tej okolicy, wydaje się dość daleki od rzeczywistości. Mimo to w interesującym nas fragmencie jest bardzo ciekawy. Na pierwszy rzut oka wydaje się informować o braku możliwości żeglowania po tym akwenie i tak najprawdopodobniej był interpretowany, przyczyniając się do rozpowszechnienia tej opinii (powtarzanej jako reprezentatywna dla starożytności nawet w niektórych współczesnych przewodnikach po Izraelu). Jednak obok stwierdzenia, że „żegluga na tym akwenie nie jest możliwa”, znajdujemy zastrzeżenie, że „nic nie utrzyma się na powierzchni, jeśli nie będzie pociągnięte ąłunem”. Zasadne jest więc pytanie, po co innego miano by powlekać te „przedmioty” ąłunem, jeśli nie miałyby służyć do unoszenia się po wodach Morza Martwego? Biorąc pod uwagę

<sup>17</sup> Warunki do żeglugi po M. Martwym zob. P. Briks, *Ślady żeglugi po M. Martwym w starożytności*, rozdz. *Warunki do żeglowania* [w druku].

<sup>18</sup> *Zarys dziejów powszechnych starożytności na podstawie Pompejusza Trogusa* XXXVI 3:6.

wyniki badań archeologów, dotyczące okresu rzymskiego nad Morzem Martwym, możemy roboczo przyjąć dwie hipotezy: albo autor nie miał większego pojęcia o czym pisze, albo wyraził się niedostatecznie niejasno. Zastrzeżenie, że wszystko, co nie pociągnięte alunem tonie w głębinach, wydaje się przemawiać za pierwszym przypuszczeniem.

O żegludze po Morzu Martwym wspomina oczywiście także Józef Flawiusz (37 – ok. 94 AC), choć trzeba przyznać, że zaskakująco niewiele. Na wiele dzieł tego historyka żydowskiego, do żeglugi po wodach Morza Martwego donosi się zaledwie w kilku wierszach. Zaczyna od relacji z makabrycznego eksperymentu Wespazjana, który przybywszy w 68 roku AC nad Morze Martwe (Jezioro Asfaltowe), zaciekawiony jego właściwościami (być może po lekturze Arystotelesa lub Tacyta), kazał związać z tyłu ręce kilku nieumiejącym pływać osobom, a następnie wrzucić je do wody, aby przekonać się czy prawdą jest, że nie utoną. Józef kwituje ten eksperyment następująco: „Okazało się, że płynęli po wierzchu, jakby jakiś podmuch wypychał ich ku górze” (*Wojna żydowska* 4:477).

Następnie nawiązując do nazwy morza „asfaltowe” pisze:

A co się tyczy asfaltu, to w wielu miejscach jezioro wyrzuca na powierzchnię czarne bryły, kształtem i wielkością przypominające woły z pucinanymi łbami. Robotnicy pracujący przy jeziorze podpływają do nich, chwytają gęstą masę i wciągają **na łodzie** [podkr. – P.B.] (εἰς τὰ σκάφη) [podkr. PB]. Ale kiedy je nią wypełnią, ładunek niełatwo oderwać, ponieważ asfalt wskutek lepkości przywiera do łodzi, dopóki nie oddzieli się go przy pomocy krwi miesięcznej kobiet i moczu, przed którymi tylko ustępuje (*Wojna żydowska* 4: 479–481)<sup>19</sup>.

Opis ten zasadniczo pokrywa się z wcześniejszymi, dodając kilka szczegółów dotyczących problemów z rozładunkiem bitumenu. Józef używa określenia σκάφος (czyli pokład łodzi lub po prostu łódź, co może sugerować, że przestano korzystać z trzcinyowych tratw, nie jest to jednak absolutnie jednoznaczne)<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Por. relację Pliniusza Starszego (ok. 23 BC–79 AC), który nie mówi bezpośrednio o łodziach, ale o wydobywaniu asfaltu unoszącego się na wodach M. Martwego, *Historia Naturalna* 7:65; 28:80; 35:178. Podobnie ogólną informację znajdujemy u Georga Agricoli (1494–1555) w jego dziele *De natura eorum quae effluunt e terra*, 1545, s. 114.

<sup>20</sup> Frapujące są podane przez Józefa na koniec akapitu rozmiary M. Martwego – 104 km długości i 27 szerokości. Obecnie jest to odpowiednio 50 km i 15 km w najszerszym punkcie, czyli mniej więcej połowa tego, co zmierzył Józef w I w. AC (*Wojna żydowska* 4,482). Jeszcze większe rozmiary podaje współczesny Flawiuszowi Pliniusz Starszy (*Historia Naturalna* księga V, rozdz. 16). Twierdzi on, że jezioro to mierzy ok. 150 km długości i do 37 km szerokości (patrz: [www.perseus.tufts.edu](http://www.perseus.tufts.edu)).



Drugi fragment dotyczący żeglugi po Morzu Martwym autorstwa Józefa Flawiusza odnosi się do wydarzeń z okresu tzw. Pierwszego Powstania Żydowskiego (66–70 AC), kiedy to ścigający Żelotów dowódca rzymski Placidus, po serii zwycięskich walk, kazał ścigać także tych uciekinierów, którzy schronili się na wodach Jeziora Asfaltowego (εις την λίμνην): „Następnie kazał obsadzić wojskiem łodzie (σκάφεσιν ἐπιβήσας τοὺς στρατιώτας) i pochwycił tych, którzy schronili się na wodach jeziora” (4:439). Podobnie jak w poprzednim tekście, Flawiusz używa terminu σκάφος. Prawdopodobnie chodzi o te same łodzie, o których wspominał przy okazji opisu pozyskiwania asfaltu. Trudno sobie wyobrazić, żeby Rzymianie transportowali albo specjalnie budowali łodzie w celu ścigania uciekinierów.

Ciekawą wzmiankę o łodziach na Morzu Martwym znajdujemy także u Tacyty (ok. 55–120 AC). W swoich *Dziejach* (księga V 6) pisze on o potężnym jeziorze przykrym w smaku i wydzielającym szkodliwy dla okolicznych mieszkańców odór (łac. *gravitate odoris accolis pestifer*)<sup>21</sup>. Jezioro to, o pewnej porze roku wyrzuca z siebie bitumen, który według, jak pisze Tacyt, „dawnych pisarzy” (*veteres auctores*), zbierający wyciągają na pokład statku:

Jest to ciecz z przyrodzenia czarna, a kiedy się ją octem pokropi, wtedy tężeje i po wierzchu pływa; ci, którzy się tym trudnią, chwytają ją rękami i wciągają na górny okrętu pomost (in summa navis trahunt); potem już bez niczyjej pomocy napływa i pomost obciąża, aż się ją oddzieli<sup>22</sup>.

Użyty przez Tacytą termin *navis* sugeruje, że chodzi o większe statki, w odróżnieniu od *navicula* – czyli łodzi czy *ratis* – tratwę.

W hebrajskim liście Szymona Bar Kochby do mieszkańców En Gedi (przede wszystkim Jonatana i Masabali)<sup>23</sup> z okresu II Powstania Żydowskiego

<sup>21</sup> Tacyt, *Dzieje*, V 6: „Jezioro to o niezmiernym obwodzie, jakby morze, a smakiem jeszcze przykrzejsze, jest wskutek swego szkodliwego odoru zgubne dla tych, którzy w pobliżu mieszkają; wiatr nigdy go nie poruszy; nie znosi ono ani ryb, ani wodnego ptactwa. Leniwe fale unoszą rzucone na nie, jak na stały grunt, przedmioty; czy kto umie pływać czy też nie, równie się dobrze na jego powierzchni utrzyma”.

<sup>22</sup> Odminną technikę wydobycia asfaltu przekazują „ludzie obeznani z okolicą” (*gnari locorum*) – według nich, bryły bitumenu popycha się rękoma, a następnie rękoma wyciąga na brzeg.

<sup>23</sup> List Szymona bar Kosiba w języku hebrajskim został opublikowany z numerem 49 w Y. Yadin, J.C. Greenfield, A. Yardeni i B.A. Levine, *The Documents from the Bar Kokhba Period in the Cave of Letters*, t. II, *Hebrew, Aramaic and Nabatean-Aramaic Papyri*, *Judaean Desert Studies* 3, Jerusalem 2002, s. 280–286.

(ok. 132–135 AC<sup>24</sup>) pojawiają się dwa określenia świadczące o żegludze po Morzu Martwym. Pierwsze to słowo aramejskie מַחַו „port”<sup>25</sup>, drugie hebrajskie סַפִּינָה – czyli „statek”. Bar Kochba z wyrzutem ponagla mieszkańców En Gedi, aby pomogli braciom z dóbr przechowywanych na „statkach” zacumowanych w „porcie”. Istnienie jednego portu akurat na Morzu Martwym, gdzie nie można łowić ryb, byłoby bezsensowne. Także wzmianka o łodziach transportujących jakieś dobra niezbitcie świadczy o istniejącej wówczas sieci portów i przystani<sup>26</sup>.

O Morzu Martwym wspomina jeszcze wielu starożytnych autorów<sup>27</sup>, koncentrują się oni jednak na ogólnych właściwościach tego akwenu, albo na pozyskiwaniu soli, do czego z oczywistych względów nie potrzeba było łodzi. Zastanawia natomiast ubóstwo świadectw izraelskich, nie tylko o żegludze, ale nawet ogólnie o Morzu Martwym. Wzmianki o żegludze z kolei dotyczą, z nielicznymi wyjątkami, wyłącznie wydobycia asfaltu. O żegludze transportowej i to nie bezpośrednio, wspomina wyłącznie list Bar Kochby, a o wykorzystaniu jej do celów wojskowych – jedna relacja Józefa Flawiusza o ściganiu łodziami uciekających powstańców chroniących się na wodach Morza Asfaltowego.

Trudno uwierzyć, że łodzi nie używano także do innych celów, w szczególności transportu i podróżowania pomiędzy stosunkowo licznymi miejscowościami leżącymi w okresie hasmonejskim i rzymskim nad brzegiem Morza Martwego<sup>28</sup>. O tego typu żegludze po Morzu Martwym teksty antyczne ledwo napomykają, mimo że bardzo często w kontekście Morza Martwego pojawiają się informacje o innych, obok bitumenu, dobrach pozyskiwanych w okolicach,

<sup>24</sup> Zob. H. Eshel, *The Dates used during the Bar Kokhba Revolt*, w: *The Bar Kokhba War Reconsidered*, red. P. Schäfer, Text and Studies in Ancient Judaism 100, Tübingen 2003, s. 93–106.

<sup>25</sup> Wprawdzie termin מַחַו może oznaczać zarówno *port*, *przystań*, jak i po prostu *miasto* lub *osiedle*, ale w tym przypadku, kontekst nie budzi wątpliwości. Zob. *The Comprehensive Aramaic Lexicon*, call1.cn.huc.edu/oneentry.php?lemma=mxwz%20N&cits=all (19.07.2015).

<sup>26</sup> Zob. G. Hadas, *Dead Sea Sailing Routes during the Herodian Period*, „Bulletin of the Anglo-Israel Archaeological Society” 2008, vol. 26, s. 31–36.

<sup>27</sup> Xenophilus, *Historiarum Mirabilium Collectio* 151; Marek Witruwiusz Pollio *O architekturze* VIII 3,8 (Jezioro Asfaltowe lokalizuje jednak w Babilonii); Scribonius Largus, *Compositiones* 209; Dioscorides, *Materia Medica* 1.3.1; Józef Flawiusz, *Starożytności żydowskie*, I 171; Pliniusz Starszy, *Historia Naturalna* II 106, V 72; Galen, *De Symptomatum Causis* 3.7 (ze szczegółowym opisem M. Martwego); Galen, *De Simplicium Medicamentorum Temperamentis ac Facultatibus* 9.2.10; Galen, *De Antidotis* 1.2, 1.12.

<sup>28</sup> G. Hadas (*Dead Sea Sailing Routes...*, 33) podaje przykład różnicy odległości pomiędzy Jerozolimą a twierdzą w Macheronie: drogą lądową byłoby to 80 km, z wykorzystaniem drogi morskiej przez Ma’aganit ha-Melach i Kalliroe to zaledwie 50 km (czyli ponad jeden dzień drogi różnicy!).

jak przede wszystkim sól, daktyl, balsam, ziarno czy w późniejszym okresie cukier<sup>29</sup>.

### Źródła niepisane

Poza omówionymi wyżej tekstami mówiącymi o żegludze po Morzu Martwym w okresie antycznym, wskazuje się jeszcze trzy lub cztery graffiti, jako możliwe jej dowody. Graffiti te jednak wzbudzają uzasadnione wątpliwości. Chodzi mianowicie o wyryte na murach Masady sylwetki statków (handlowych?), datowane na I wiek AC. Pierwsze z owych graffiti zostało odkryte przez B. Rothenberga w 1957 roku nad siedziskiem przy wejściu do Pałacu Północnego<sup>30</sup>, pozostałe niedaleko tego miejsca<sup>31</sup>. Rysunki te (na pewno jeden z nich) przedstawiają statki, ale brakuje jakiegokolwiek kontekstu, co nie pozwala na jednoznaczną ich interpretację, a już na pewno nie na stanowcze stwierdzenie, po jakim pływają akwenie.

Póki co jedyną jednoznaczną ilustracją ukazującą żeglugę po Morzu Martwym jest wspomniana na wstępie mozaika z Madaby – ta jednak pochodzi dopiero z okresu bizantyńskiego (VI w.).

### Kotwice, porty i przystanie

W kontekście omówionych tekstów antycznych warto wspomnieć, choćby w wielkim skrócie, o badaniach archeologicznych, które od ok. 50 lat weryfikują przekazy antyczne. W 1966 roku H. Schult poinformował o odkryciu nad brzegiem Morza Martwego kamiennej kotwicy (pierwszego materialnego śladu żeglugi po M. Martwym)<sup>32</sup>, ale ponieważ za tym odkryciem nie poszły następne, szybko o nim zapomniano. Do kolejnych odkryć doszło dopiero w latach

<sup>29</sup> A. Nissenbaum, *Shipping Lanes of the Dead Sea*, „Rehovot” 1991, nr 11 (1), s. 21 (19–24). O licznych powiązaniach i wymianie handlowej od starożytności aż po średniowiecze w okolicy wraz z zestawieniem publikacji zob. A. Oron i in., *Early Maritime Activity...*, s. 77–78.

<sup>30</sup> Zob. Y. Aharoni, B. Rothenberg, *In the footsteps of kings and rebels in the Judean desert* (po hebrajsku), Tel Aviv 1960, s. 18; E. Netzer, *Masada III: The Buildings, Stratigraphy and Architecture*, Jerusalem 1991, s. 116; Court 90.

<sup>31</sup> E. Netzer, *Masada III: The Buildings...*, s. 120; Court 120.

<sup>32</sup> W okolicy Ma'aganit ha-Melach/Rujum el-Bahr. Zob. H. Schult, *Zwei Hafene aus römischer Zeit am Toten Meer: Rugm el-Bahr und el-Beled (ez-Zara)*, „Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins” 1966, nr 82, s. 139–148, 141–142, tab. 27A.

1990–2004, kiedy to w okolicy kibucu En Gedi odnaleziono w sumie aż sześć kamiennych i drewnianych kotwic z omawianego okresu<sup>33</sup>. Jedna z nich została datowana na VIII–IV wieku BC. Jest więc to najstarsze świadectwo żeglugi po wodach Morza Martwego.

Dowodów na żeglugę po Morzu Martwym w starożytności badacze doszukują się także w nadbrzeżnych ruinach. Obecnie wskazuje się dziewięć miejsc, w których lokalizuje się starożytne porty lub przystanie. Uczciwie należy jednak zaznaczyć, że żadne z tych miejsc nie jest bezspornie potwierdzone archeologicznie, choć faktycznie, niektóre wydają się dość prawdopodobne. Ruiny identyfikowane jako pozostałości portu odnaleziono w Ma'aganit ha-Melach (po arabsku: Rujum el-Bahr), zachowały się tam ślady budowli przypominającej falochron lub przystań<sup>34</sup> oraz kilka kamiennych słupów do cumowania lub kotwic<sup>35</sup>. To właśnie nieopodal tego miejsca H. Schult odkrył pierwszą kotwicę. Znajdujące się w tym miejscu ruiny Bar Adon zinterpretował jako pozostałości po fortecy z czasów judejskiego króla Azariasza (791–739 BC), przebudowanej następnie przez Aleksandra Janneusza na przystań<sup>36</sup>.

Jako przystań interpretuje się także ruiny Khirbet Mazin<sup>37</sup>. Odkryto tutaj pozostałości dziedzińca (który dobudowano do istniejącej już wieży<sup>38</sup>) z jedynym wejściem od strony wschodniej (czyli od strony morza) z rampą prowadzącą

---

<sup>33</sup> Kotwice odkryto w 1989 r., zob. A. Nissenbaum, I. Carmi, G. Hadas, *Dating of Ancient Anchors from the Dead Sea*, „Naturewissenschaften” 1990, nr 77, s. 228–229. Więcej patrz: G. Hadas, *Stone Anchors from the Dead Sea*, „Atiqot” 1992, nr 21, s. 55–57; G. Hadas, *A Stone Anchor from the Dead Sea*, „International Journal of Nautical Archaeology” 1993, nr 22, s. 89–90; G. Hadas, *Where was the Harbour of En Gedi Situated?*, „Israel Exploration Journal” 1993, nr 43, s. 45–49; G. Hadas, N. Lifschitz, G. Bonani, *Two Ancient Wooden Anchors from Ein Gedi, on the Dead Sea, Israel*, „International Journal of Nautical Archaeology” 2005, nr 34, s. 307–315; G. Hadas, *Dead Sea Sailing Routes...*, s. 31–36.

<sup>34</sup> E. Schneller, *Antike Hafenanlage am Nordende des Toten Meeres?*, „Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins” 1963, nr 79, s. 138.

<sup>35</sup> P. Bar Adon, *Rujm el-Bahar*, „Atiqot” 1989, nr 9, s. 4–14 (po hebrajsku, sumarium po angielsku s. 4–5\*). Tam też informacja o źródłach pisanych z tamtego okresu dotyczących żeglugi po M. Martwym.

<sup>36</sup> P. Bar Adon, *Rujm el-Bahar...*, s. 4 (z sumarium po angielsku s. 4\*), zob. także P. Bar Adon, *Another Settlement of the Judean Desert Sect at 'En el-Ghuweir on the Shores of the Dead Sea*, „Bulletin of the American Schools of Oriental Research” 1977, nr 227, s. 3–14, sumarium po angielsku s. 4–5\*; O. Keel, M. Küchler, *Orte und Landschaften der Bibel: Ein Handbuch und Studienreiseführer zum Heiligen Land*, t. 2: *Der Süden*, Zürich 1982, s. 471; G. Hadas, *Where was the Harbour...*, s. 45–49; J. Zangenberg, *Wildnis unter Palmen?...*, s. 144–145.

<sup>37</sup> Obszernie o zmiennym nazewnictwie tego miejsca patrz: G. Hadas, *Dead Sea Anchorages*, „Revue Biblique” 2011, nr 118 (2), s. 166–167.

<sup>38</sup> G. Hadas, *Dead Sea Anchorages...*, s. 171.

do ówczesnej linii brzegowej<sup>39</sup>. Kompleks ten zinterpretowany został przez P. Bar Adona i E. Netzera jako suchy dok dla łodzi<sup>40</sup>. P. Bar Adon pisze o dwu okresach zasiedlenia w tym miejscu. Analogicznie do Ma'aganit ha-Melach, pierwszy to VIII–VII wiek BC, począwszy od panowania króla Azariasza (791–739), kiedy wybudowano tutaj fortecę, aż do końca okresu pierwszej świątyni (VII/VI w. BC)<sup>41</sup>. Drugi, kiedy istniejące budynki rozbudowano i zaadoptowano do potrzeb portu, to okres hasmonejski (panowanie Jana Hirkana i/lub Aleksandra Janneusza) aż do pierwszej połowy II w. AC<sup>42</sup> (czyli prawdopodobnie upadku powstania Bar Kochby)<sup>43</sup>.

Siedem pozostałych lokalizacji to niestety już wyłącznie spekulacje. Zgodnie ze wspomnianym wyżej listem Szymona Bar Kochby miejsce do cumowania łodzi lub nawet port istniał także w En Gedi. Ruin tego portu jak do tej pory, mimo intensywnych poszukiwań, nie udało się odnaleźć.

Port w Ein ez-Zara (lepiej znanego jako starożytny Kalliroe<sup>44</sup>) jest także wyłącznie hipotetyczny. Tutaj znajdowały się słynne w starożytności i bijące do dzisiaj gorące źródła lecznicze. Jest więc wysoce prawdopodobne, że tutaj musiały dobijać do brzegu łodzie czy nawet statki wiozące chorych, którzy chcieli skorzystać z leczniczych źródeł<sup>45</sup>. Podobnie wygląda sytuacja z hipotetycznym portem

<sup>39</sup> Szacunkowo –390 m do –394 m. Linia brzegowa wynosiła w okresie zasiedlenia tego miejsca ok. –395.

<sup>40</sup> P. Bar Adon, *Qasr el-Yahud*, „Atiqot” 1989, nr 9, s. 19 (po hebrajsku), (sumarium po angielsku s. 5\*); E. Netzer, *The palaces of the Hasmoneans and Herod the Great*, Jerusalem 2001, s. 77. Podobne suche doki dla okrętów wojennych odkryto w portach w Atenach i Kartaginie, zob. L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971, s. 363–365. Nie ma jednak jednoznacznych dowodów na potwierdzenie funkcji tej budowli. Wątpliwości może budzić fakt, że w murach tej budowli nie znaleziono śladów cementu hydraulicznego, co w przypadku konstrukcji, które były wystawione na działanie wody (nawet jeśli wyłącznie sporadyczne) wydaje się co najmniej dziwne.

<sup>41</sup> P. Bar Adon, *Qasr el-Yahud...*, s. 18–19.

<sup>42</sup> Tamże, s. 27 (5\*); H.E. Stutchbury, G.R. Nicholl [*Khirbet Mazin*, „Annual of the Department of Antiquities of Jordan” 1962, nr 6–7 (3), s. 102–103] piszą jeszcze o trzecim okresie zasiedlenia, już po zburzeniu poprzednich struktur. Dane z wykopalisk prowadzonych w tej warstwie przez J.M. Allegro nie zostały jeszcze opublikowane.

<sup>43</sup> Więcej na temat Khirbet Mazin zob. H.E. Stutchbury, G.R. Nicholl, *Khirbet Mazin...*, s. 96–103; P. Bar-Adon, *Another Settlement...*, s. 18–27; E. Netzer, *Architecture in Palaestina Prior to and During the Days of Herod the Great*, Akten des 13. Internationalen Kongresses für klassische Archäologie Berlin 1988, Mainz 1990, s. 42–43; G. Hadas, *Where was the Harbour...*, s. 46; J. Zangenber, *Wildnis unter Palmen?...*, s. 146.

<sup>44</sup> Np. Flawiusz, Pliniusz, Mapa z Masady.

<sup>45</sup> Zob. Ch. Clamer: *Ain Ez-Zara Excavations 1986*, „Annual of the Department of Antiquities of Jordan” 1989, nr 33, s. 217–225; *Fouilles archeologiques de 'Ain ez-Zdra/Callirhoe, villegiature herodienne*, Beirut 1997; *The Hot Springs of Kallirrhoe and Baarou*, w: *The Madaba Map Centenary 1897–1997*, red. M. Piccirillo, E. Alliata, Jerusalem 1999, s. 221–225; A. Strobel,

przy Masadzie – brakuje jakichkolwiek znalezisk mogących potwierdzić jego istnienie, choć trudno sobie wyobrazić, żeby Hasmoneusze czy później Herod Wielki, budując i umacniając Masadę nie zadbali o jej połączenie z innymi portami nad Morzem Martwym. Istnienie przystani możliwe jest również w Mezad Gozal (inaczej: Rujum Sural), gdzie odnaleziono ruiny zabudowań, zidentyfikowane jako pozostałości twierdzy. Całość budowli jest w jakiś sposób zorientowana na morze i od jego strony wyraźnie się różni od reszty, co nasuwa przypuszczenie, że budowla była z morzem funkcjonalnie powiązana. Brakuje jednak jednoznacznych dowodów na istnienie przystani w tym miejscu. W przypadku Mezad Gozal powtarza się schemat zasiedlenia znany z innych osad z zachodniego brzegu Morza Martwego. Wybudowane w okresie prosperity królestwa Judy w VIII–VII wieku BC<sup>46</sup> pełniły swoje funkcje do końca okresu pierwszej świątyni (VII/VI w. BC). Po okresie opuszczenia zostały odbudowane, najczęściej także rozbudowane, w okresie hasmonejskim i herodiańskim (I w. BC – I w. AC). Koniec funkcjonowania tych budowli to najprawdopodobniej czas upadku drugiego powstania przeciwko Rzymowi (ok. 135 AC).

Trzy kolejne wskazywane lokalizacje to Mint el-Mazra'a, Wadi Numeira (lub Mehoza?) i ujście Jordanu. W żadnym z nich nie znaleziono śladów zabudowy portowej, ale z różnych powodów, przede wszystkim ze względu na optymalną lokalizację, trudno sobie wyobrazić, żeby kiedyś nie istniały tutaj co najmniej przystanie.

### Podsumowanie

Wyniki prowadzonych badań archeologicznych nie przynoszą na razie jednoznacznych dowodów na istnienie nad Morzem Martwym rozwiniętej sieci portów i przystani, pomiędzy którymi kwitł transport drogą morską, przynajmniej tak intensywny, jak opisują go pisarze antyczni.

Wnioski płynące z powyższego zestawienia są bardzo rozbieżne. Z jednej strony jednoznaczne świadectwo źródeł pisanych i coraz liczniejsze odkrycia

---

S. Wimmer, *Kallirrhoe (En ez-Zara): Drittes Grabungskampagne des Deutschen Evangelischen Instituts für Altertumswissenschaft des Heiligen Landes und Exkursionen in Süd-Peräa*, Wiesbaden 2003; E. Dvorjetski, *The Medicinal Hot Springs of Kallirrhohe*, „Ariel” 1995, nr 110–111, s. 306–308 (po hebrajsku).

<sup>46</sup> W innych miejscach badacze wskazują konkretnie na okres rządów judzkiego króla Azariasza (791–739 BC).

archeologiczne (kotwice, ślady portów i przystani, potwierdzona archeologicznie dystrybucja towarów po obu stronach morza<sup>47</sup>) oraz zwykła logika wydają się potwierdzać tezę, że wszystkie lub niemal wszystkie osiedla nad Morzem Martwym połączone były drogami morskimi, które z powodzeniem zastępowały drogi lądowe<sup>48</sup>. Przemieszczanie się łodem wokół Morza Martwego było oczywiście możliwe, ale równocześnie ze względu na niekorzystne ukształtowanie terenu i pustylny charakter tej okolicy, bardzo uciążliwe<sup>49</sup>.

Z drugiej jednak strony entuzjazm wielu badaczy wydaje się odrobinę przedczesny. Z dziewięciu wymienianych przystani/portów nad Morzem Martwym, zaledwie dwa są potwierdzone archeologicznie (Ma'aganit ha-Melech oraz Khirbet Mazin), choć i w tych dwu przypadkach przeznaczenie konstrukcji wskazywanych jako zabudowania portowe, nie jest absolutnie pewne<sup>50</sup>. Żadna z tych budowli nie była zbudowana w sposób zapewniający odporność na działanie nie tylko silnych fal, ale w ogóle wody<sup>51</sup>. G. Hadas wskazał ponadto na dodatkowy problem. Wejście do „suchego doku” w Khirbet Mazin znajduje się o 4 m niżej niż przypuszczalny poziom lustra wody w użytkowanym w tym samym czasie konstrukcji z Ma'aganit ha-Melach.

Mimo półwiecza intensywnych poszukiwań, zapiski autorów antycznych wciąż jeszcze czekają na weryfikację. Ponieważ nie ma powodów, żeby im nie wierzyć, można przypuszczać, że wraz z dramatycznie szybko cofającą się linią brzegową Morza Martwego, coraz częściej będziemy słyszeć o kolejnych

---

<sup>47</sup> Pośrednim dowodem na ożywiony ruch morski pomiędzy oboma brzegami M. Martwego są liczne wytwory nabatejskie po jego zachodniej stronie, zob. J. Magness, *The Community at Qumran in the Light of Its Pottery*, w: *Methods of Investigation of the Dead Sea Scrolls and the Khirbet Qumran Site: Present Realities and Future Prospects*, red. M.O. Wise, N. Golb, J. Collins, D. Pardee, „Annals of the New York Academy of Sciences” 1944, nr 722, s. 44–45. Więcej na temat żeglugi Nabatejczyków zob. Z. Friedman, *Did Nabatean Seafaring Exist?*, „Michmanim” 2014, nr 25, s. 23\*–30\*.

<sup>48</sup> A. Nissenbaum, *Shipping Lanes...*, s. 19–24; L. Cansdale, *Qumran and the Essenes: A Re-evaluation of the Evidence*, Texte und Studien zum Antiken Judentum 60, Tübingen 1997, s. 114–124; J. Zangenberg, *Wildnis unter Palmen?...*, s. 144–148; G. Hadas, *Dead Sea Sailing Routes...*

<sup>49</sup> Z tego też powodu okolice te omijały wszystkie główne szlaki komunikacyjne. Podróżowanie i transport przez pustynie nie były oczywiście niczym nadzwyczajnym w tym regionie świata, ale jeśli takie utrudnienia można było ominąć, co w przypadku pustyni Judzkiej nie stanowi żadnego problemu, chętnie korzystano z takiego ułatwienia.

<sup>50</sup> G. Hadas zwraca uwagę, że obie wybudowane są według tego samego schematu: są to duże konstrukcje bez śladów przynależnych do nich osiedli, wybudowane w okresie żelaza, a następnie rozbudowane w okresie hasmonejskim i herodiańskim. Kolumny tych budowli pokryte były tynkiem, a ściany tynkiem ozdabianym, podobnie jak herodiańskie pałace w Jerychu czy na Masadzie; G. Hadas, *Dead Sea Anchorages...*, s. 171.

<sup>51</sup> Tamże, s. 173.

odkryciach, które pozwolą nam dowiedzieć się czegoś więcej o naturze i zakresie żeglugi po tym morzu w starożytności.

### Bibliografia

- Aharoni Y., Rothenberg B., *In the footsteps of kings and rebels in the Judean desert* (po hebrajsku), Tel Aviv 1960.
- Avitsur S., *Man and his work: historical atlas of tools and workshops in the Holy Land*, Carta & Israel Exploration Society, Jerusalem 1976.
- Bar Adon P., *Qasr el-Yahud*, w: *Excavations in the Judean Desert*, „Atiqot” Vol. 9, Jerusalem: Israel Antiquities Authority 1989, s. 18–29 (po hebrajsku).
- Bar Adon P., *Rujm el-Bahar*, w: *Excavations in the Judean Desert*, „Atiqot” Vol. 9, Jerusalem: Israel Antiquities Authority 1989, s. 3–14 (po hebrajsku, sumarium po angielsku s. 4–5\*).
- Bar Adon P., *Another Settlement of the Judean Desert Sect at ‘En el-Ghuweir on the Shores of the Dead Sea*, „Bulletin of the American Schools of Oriental Research” 1977, nr 227, s. 1–25 (sumarium po angielsku, s. 4–5\*).
- Briks P., *Ślady żeglugi po Morzu Martwym w starożytności (VII w. przed Chr. – II w. po Chr.)*, rozdz. „Warunki żeglugi”, „Klio” (w druku).
- Calmet A., Taylor Ch., Wells E., *Calmet’s Great Dictionary of the Holy Bible (...)*, Samuel Etheridge 1814.
- Cansdale L., *Qumran and the Essenes: A Re-evaluation of the Evidence*, Texte und Studien zum Antiken Judentum 60, Tübingen 1997.
- Carter R.A., *Boat remains and maritime trade in the Persian Gulf during the sixth and fifth millennia BC*, „Antiquity” 2006, nr 80, s. 52–63.
- Carter R.A., *The social and environmental context of neolithic seafaring in the Persian Gulf*, w: *The global origins and development of seafaring*, red. A. Anderson, J.H. Barrett, K.V. Boyle, Cambridge 2010, s. 191–202.
- Carter R.A., *Ubaid-period boat remains from As-Sabiyah: excavations by the British archaeological expedition to Kuwait*, „Proceedings of the Seminar for Arabian Studies” 2002, nr 32, s. 13–30.
- Casson L., *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971.
- Clamer Ch., *Ain Ez-Zara Excavations 1986*, „Annual of the Department of Antiquities of Jordan” 1989, nr 33, s. 217–225.
- Clamer Ch., *Fouilles archeologiques de ‘Ain ez-Zdra/Callirhoe, villegiature herodienne*, Beirut 1997.



- Clamer Ch., *The Hot Springs of Kallirrhoe and Baarou*, w: *The Madaba Map Centenary 1897–1997*, red. M. Piccirillo, E. Alliata, Jerusalem 1999, s. 221–225.
- Connan J., Carter R.A., Crawford H.E.W., Tobey M., Charrie-Duhaut A., Jarvie D., Albrecht P., Norman K., *A comparative geochemical study of bituminous boat remains from H3, As-Sabiyah (Kuwait), and RJ-2, Ra's al-Jinz (Oman)*, „Arabian Archaeology and Epigraphy” 2005, nr 16/1, s. 21–66.
- Connan J., *Use and trade of bitumen in antiquity and prehistory: molecular archaeology reveals secrets of past civilizations*, „Philosophical Transactions of the Royal Society of London: Biological Sciences” 1999, nr 354 (1379), s. 33–50.
- Dvorjetski E., *The Medicinal Hot Springs of Kallirrohe*, „Ariel” 1995, nr 110–111, s. 306–308 (po hebrajsku).
- Eshel H., *The Dates used during the Bar Kokhba Revolt*, w: *The Bar Kokhba War Reconsidered*, red. P. Schäfer, „Text and Studies in Ancient Judaism” 2003, nr 100, s. 93–100.
- Friedman Z., *Did Nabatean Seafaring Exist?*, „Michmanim” 2014, nr 25, s. 23\*–30\*.
- Hadas G., *Stone Anchors from the Dead Sea*, „Atiqot” 1992, nr 21, s. 55–57.
- Hadas G., *A Stone Anchor from the Dead Sea*, „International Journal of Nautical Archaeology” 1993, nr 22, s. 89–90.
- Hadas G., *Dead Sea Anchorages*, „Revue Biblique” 2011, nr 2 (118), s. 166–167.
- Hadas G., *Dead Sea Sailing Routes during the Herodian Period*, „Bulletin of the Anglo-Israel Archaeological Society” 2008, nr 26, s. 31–36.
- Hadas G., Lifschitz N., Bonani G., *Two Ancient Wooden Anchors from Ein Gedi, on the Dead Sea, Israel*, „International Journal of Nautical Archaeology” 2005, nr 34, s. 307–315.
- Hadas G., *Where was the Harbour of En Gedi Situated?*, „Israel Exploration Journal” 1993, nr 43, s. 45–49.
- Keel O., Kuchler M., *Orte und Landschaften der Bibel: Ein Handbuch und Studienreise-führer zum Heiligen Land*, t. 2: *Der Süden*, Zürich 1982.
- Magness J., *The Community at Qumran in the Light of Its Pottery*, w: *Methods of Investigation of the Dead Sea Scrolls and the Khirbet Qumran Site: Present Realities and Future Prospects*, red. M.O. Wise, N. Golb, J. Collins, D. Pardee, „Annals of the New York Academy of Sciences” 1994, nr 722, s. 39–48.
- Meimaris Y., *The Discovery of the Madaba Mosaic Map. Mythology and Reality*, www.christusrex.org/ www1/ofm/mad/articles/MeimarisMap.html.
- Netzer E., *Masada III: The Buildings, Stratigraphy and Architecture*, Jerusalem 1991.
- Netzer E., *Architecture in Palaestina Prior to and During the Days of Herod the Great, Akten des 13. Internationalen Kongresses für klassische Archäologie Berlin 1988*, Mainz 1990, s. 37–50.

- Netzer E., *The palaces of the Hasmoneans and Herod the Great*, Jerusalem 2001.
- Nissenbaum A., Carmi I., Hadas G., *Dating of Ancient Anchors from the Dead Sea*, „Naturwissenschaften” 1990, nr 77, s. 228–229.
- Nissenbaum A., Buckley S., *Dead Sea asphalt in ancient Egyptian mummies – why?*, „Archaeometry” 2013, nr 55/3, s. 563–568.
- Nissenbaum A., *Shipping Lanes of the Dead Sea*, „Rehovot” 1991, nr 11/1, s. 19–24.
- Nissenbaum A., *The Dead Sea asphalts – Historical aspects: American Association of Petroleum*, „Geologists Bulletin” 1978, nr 62, s. 837–844.
- Oron A., Galili E., Hadas G., Klein M., *Early Maritime Activity on the Dead Sea: Bitumen Harvesting and the Possible Use of Reed Watercraft*, „Journal of Maritime Archaeology” 2015, nr 10/1, s. 66–88.
- Rullkötter J., Nissenbaum A., *Dead Sea asphalt in Egyptian mummies: molecular evidence*, „Naturwissenschaften” 1988, nr 75/12, s. 618–621.
- Schneller E., *Antike Hafenanlage am Nordende des Toten Meeres?*, „Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins” 1963, nr 79, s. 138–139.
- Schult H., *Zwei Hafen aus römischer Zeit am Toten Meer: Rugm el-Bahr und el-Beled (ez-Zara)*, „Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins” 1966, nr 82, s. 139–148.
- Stern M., *Greek and Latin Authors on Jews and Judaism*, vol. I, Jerusalem 1974.
- Strobel A., Wimmer S., *Kallirrhoe (En ez-Zara): Drittes Grabungskampagne des Deutschen Evangelischen Instituts für Altertumswissenschaft des Heiligen Landes und Exkursionen in Süd-Peräa*, Wiesbaden 2003.
- Stutchbury H.E., Nicholl G.R., *Khirbet Mazin*, „Annual of the Department of Antiquities of Jordan” 1962, nr 6–7/3, s. 96–103.
- The Comprehensive Aramaic Lexicon*, praca zbiorowa, [call.cn.huc.edu/oneentry.php?lemma=mxwz%20N&cits=all](http://call.cn.huc.edu/oneentry.php?lemma=mxwz%20N&cits=all).
- Yadin Y., Greenfield J.C., Yardeni A., Levine B.A., *The Documents from the Bar Kokhba Period in the Cave of Letters*, vol. II, Hebrew, Aramaic and Nabatean-Aramaic Papyri, „Judaean Desert Studies” 2002, nr 3.
- Zangenberg J., *Das Tote Meer in neutestamentlicher Zeit, w: Nach Petra und ins Königreich der Nabatäer: Festschrift Manfred Lindner*, red. E.A. Knauf, U. Hübner, R. Wenning, Bonner Biblische Beiträge 118; Bodenheim 1998, s. 49–59.
- Zangenberg J., *Die hellenistisch-römische Zeit am Toten Meer, w: Das Tote Meer: Kultur und Geschichte am Tiefsten Punkt der Erde*, red. J. Zangenberg, Mainz 2010, s. 39–52.
- Zangenberg J., *Wildnis unter Palmen? Khirbet Qumran im regionalen Kontext des Toten Meeres, w: Jericho und Qumran. Neues zum Umfeld der Bibel*, red. B. Mayer, „Eichstätter Theologische Studien” 45, Regensburg 2000, s. 129–164.

Zangenberg J., *Opening Up our View: Khirbet Qumran in Regional Perspective*, w: *Religion and Society in Roman Palestine: Old Questions, New Approaches*, red. R.E. Douglas, London–New York 2004, s. 170–187.

## TRACES OF NAVIGATION IN THE DEAD SEA IN ANCIENT TEXTS (4<sup>TH</sup> BC–AD 2<sup>ND</sup>)

**Keywords:** Dead Sea, Israel, antiquity, navigation

### Abstract

For almost 100 years there has been no navigation in the Dead Sea. Its two banks are occupied by two states – Israel and Jordan – which do not maintain close relations with one another; yet, there are no lumps of asphalt any longer, and fishery has never existed here for obvious reasons. A research boat appears here sometimes, and that is it. That is why, more and more information on the archaeological discoveries testifying a rich history of the Dead Sea navigation causes such a big surprise. As it seems, it had been developing in the most intensive form between the 4<sup>th</sup> century BC and the AD 2<sup>nd</sup> century.

The paper analyses nine ancient texts, which mentioned – in a more or less direct way – the navigation in the Dead Sea in the period in question:

- three reports by Hieronymus of Cardia (4<sup>th</sup>–3<sup>rd</sup> centuries BC) kept in the version written by Diodorus of Sicily (1<sup>st</sup> century BC),
- a note by Strabo (about 63 BC – AD 24) in his ‘Geography’, where he quotes a description of extracting asphalt coming from Posidonius of Rhodes (about 135–50 BC),
- two texts by Titus Flavius Josephus (AD 37–94),
- the description by Tacitus (about AD 55–120);
- the text written by Marcus Junianus Justinus (AD 2<sup>nd</sup>–3<sup>rd</sup> centuries) based on Gnaeus Pompeius Trogus (the end of the 1<sup>st</sup> century BC),
- a fragment of the letter written by Simon bar Kokhba (2<sup>nd</sup> century AC), in which he writes about the goods kept on ships in the port of Ein Gedi.

The article also includes a short description of the iconographic information that has survived and a summary of the current state of archaeological research concerning the period the above mentioned written sources deal with.