ARTYKUŁY

Klio. Czasopismo poświęcone dziejom Polski i powszechnym
PL ISSN 1643-8191, t. 37 (2)/2016, s. 3–22

<http://dx.doi.org/10.12775/KLIO.2016.012>

PIOTR BRIKS*

Ślady żeglugi po Morzu Martwym w starożytności (VII przed Chr.–II po Chr.): stan i perspektywy badań, cz. II: Starożytne porty i przystanie nad Morzem Martwym

Traces of navigation on the Dead Sea in ancient times
(7th century BC – 2nd century AD), p. 2: Ancient harbours
and piers on the Dead Sea

Streszczenie: Pierwsza część tego artykułu przedstawiała w zarysie antyczne zapiski świadczące o żegludze po Morzu Martwym, warunki żeglowania po tym akwenie, świadectwa ikonograficzne oraz pierwszą grupę bezpośrednich dowodów archeologicznych, czyli znalezione w okolicy Morza Martwego kotwice. Druga część niniejszego opracowania poświęcana jest badaniom związanym z ruinami identyfikowanymi jako pozostałości przystani lub portów nad Morzem Martwym (Ma'aganit ha-Melach, Khirbet Mazin, Me'ad Gozal). Przedstawione są w niej także hipotezy dotyczące możliwych lokalizacji tego typu budowli.

* Instytut Historii i Stosunków Międzynarodowych, Uniwersytet Szczeciński,
ul. Krakowska 71–79, 71-017 Szczecin; e-mail: piotr.briks@gmail.com.

w starożytności, po których nie zachowały się, albo do tej pory nie zostały odkryte żadne ślady (En Gedi, Ein ez-Zara – Kalliroe, Masada, Mint el-Mazra'a, Wadi Numeira, ujście rzeki Jordan).

Abstract: First part of this article presented an overview of the ancient texts about sailing on the Dead Sea, conditions of this sailing, iconographic sources and the first group of the direct archaeological evidences, that is, anchors found around the Dead Sea. The second part of this paper is paid to research on ruins identifiable as the remains of the marinas or ports on the Dead Sea (Ma'aganit ha-Melach, Khirbet Mazin, Mezaad Gozal) and presents also hypotheses about possible locations of this kind of constructions in antiquity, after which no traces are preserved or found (En Gedi, Ein ez-Zara – Kalliroe, Masada, Mint el-Mazra'a, Wadi Numeira, mouth of the Jordan river).

Słowa kluczowe: Morze Martwe, Izrael, żegluga, Ma'aganit ha-Melach, Khirbet Mazin, Mezaad Gozal, En Gedi, Ein ez-Zara, Kalliroe, Masada, Mint el-Mazra'a, Wadi Numeira

Key words: Dead Sea, Israel, sailing, Ma'aganit ha-Melach, Khirbet Mazin, Mezaad Gozal, En Gedi, Ein ez-Zara, Kalliroe, Masada, Mint el-Mazra'a, Wadi Numeira

Wstęp

Pierwsza część tego artykułu¹ poświęcona była prezentacji antycznych zapisów mówiących o żegludze po Morzu Martwym, warunkom żeglowania po tym akwenie, świadectwom ikonograficznym oraz przedstawieniu pierwszej grupy bezpośrednich dowodów archeologicznych, czyli kotwic odnalezionych w pasie nadbrzeżnym, odsłoniętym w ostatnich latach przez cofające się wody morza. Część druga referuje postęp badań nad pozostałościami domniemyanych starożytnych portów i przystani nad brzegami Morza Martwego.

¹ P. Briks, *Ślady żeglugi po Morzu Martwym w starożytności (VII przed Chr.–II po Chr.): stan i perspektywy badań*, cz. I, „Klio. Czasopismo poświęcone dziejom Polski i powszechnym” 2016, t. 36, s. 3–16, DOI: 10.12775/KLIO.2016.001.

Rys. 1. Okolice M. Martwego z zaznaczonymi miejscami identyfikowanymi jako starożytne porty lub przystanie

O żegludze po tym akwenie wiadomo do tej pory stosunkowo niewiele. Nieliczne teksty antyczne czy jeszcze mniej liczne ślady ikonograficzne w nieznacznym tylko stopniu zaspokajają ciekawość badaczy, stawiając więcej pytań niż przynosząc odpowiedzi. Na ich podstawie można wnosić, że nad tym, wydawałoby się bardzo niezycżliwym dla człowieka akwenem, rozwijało się kiedyś osadnictwo. Istniały także liczne porty i przystanie żeglugowe. Wydobywano również cenny bitumen oraz transportowano towary i ludzi. Do całkiem niedawna nie było na to jednak jakichkolwiek dowodów. Ostatnie lata, wraz z katastrofą ekologiczną, którą jest dramatycznie obniżający się poziom wód Morza Martwego, przyniosły serię odkryć, które rzucają nieco więcej światła na zagadkę żeglugi po tym dziwnym akwenie. Odkrycia te można podzielić na dwie grupy. Pierwsza z nich to 11 kotwic, opisanych w poprzedniej części artykułu, druga to ruiny budowli, które

mogą być pozostałościami po antycznej sieci portów i przystani. Kolejne takie miejsca czekają na odkrycie albo archeologiczne potwierdzenie swojego istnienia lub portowej funkcji. Badania archeologiczne nad Morzem Martwym liczą sobie już ok. 50 lat, ale dopiero w ostatnim okresie nabrały wyjątkowego tempa, przynosząc kolejne fascynujące odkrycia.

Ma'aganit ha-Melach

Port przy Ma'aganit ha-Melach (lub w wersji arabskiej: Rujum el-Bahr) miałby doskonałą lokalizację. Do miejsca tego, na północnym wybrzeżu Morza Martwego, łatwo było dotrzeć z dwu bardzo ważnych miast regionu: Jerycha i Jerozolimy². Znalezione w tej okolicy przedmioty ogłoszono jako pierwsze archeologiczne dowody potwierdzające przekazy historyczne o żegludze po Morzu Martwym. Śladami po niej miałyby być: falochron lub przystań³ oraz kilka kamiennych słupów do cumowania lub wmurowanych w budowlę kotwic⁴. Nieopodal H. Schult odkrył w 1966 r. wspomnianą w pierwszej części artykułu kamienną kotwicę⁵. Znajdujące się w tym miejscu ruiny P. Bar Adon zinterpretował jako pozostałości po fortecy z czasów judejskiego króla Azariasza (791–739 przed Chr.), przebudowanej następnie przez Aleksandra Janneusza na przystań⁶. Po zabudowie hasmonejskiej pozostały jedynie ślady 30-metrowego muru północnego oraz 17-metrowy fragment

² W trakcie prowadzenia tam badań w 2008 r. był to 1 km na północ od linii brzegowej.

³ E. Schneller, *Antike Hafenanlage am Nordende des Toten Meeres?*, „Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins” (dalej cyt: ZDPV) 1963, t. 79, s. 138 (138–139).

⁴ P. Bar Adon, *Rujm el-Bahar*, „Atiqot” 1989, t. 9, s. 4–14 (“Hebrew Series”, streszczenie po angielsku s. 4–5*). Tam też informacja o źródłach pisanych z tamtego okresu dotyczących żeglugi po M. Martwym.

⁵ Była to pierwsza kotwica odnaleziona w M. Martwym. H. Schult, *Zwei Häfen aus römischer Zeit am Toten Meer: Rugm el-Bahr und el-Beled (ez-Zara)*, ZDPV 1966, t. 82, s. 141–142 (139–148), tabl. 27A.

⁶ P. Bar Adon, *Rujm el-Bahar...*, s. 4*, zob. też: J. Zangenberg, *Wildnis unter Palmen? Khirbet Qumran in regionalen Kontext des Toten Meers*, [w:] *Jericho und Qumran: Neues zum Umfeld der Bibel*, red. B. Mayer, Regensburg 2000, s. 144–145 (129–163).

muru wschodniego. Reszta została zmyta przez morze⁷. Prawdopodobnie mury te składały się pierwotnie na kamienną budowlę o wymiarach 30 × 30 m, mieszczącą w sobie dziedziniec 23 × 23 m, nad którą górowała wieża⁸. Wykonane były z wapienia, a wieża z piaskowca. W mur wkomponowane były dwa charakterystyczne kamienie z piaskowca, dwa podobne leżały luzem wśród ruin. Wszystkie cztery znacząco różniły się od reszty wapiennego muru materiałem (piaskowiec), a przede wszystkim formą. Ich rozmiary⁹ to 55–70 cm wysokości, 33–35 cm szerokości i 20–23 cm grubości. Każdy z nich miał wyłobiony otwór o średnicy 7–9 cm. W otworach nie zachowały się ślady lin czy rzemieni. Mimo to wysunęto przypuszczenie, że były to albo kamienie do cumowania, albo wręcz ponownie użyte jako budulec kamienne kotwice¹⁰. Uznano je za dowód istnienia w tym miejscu przystani. Ich przeznaczenie nie jest jednak ewidentne. Gideon Hadas wysunął opinię, że są to raczej kamienie do przywiązywania zwierząt¹¹. Jako argument podał brak śladów lin cumowniczych oraz fakt, że jedyny kompletny z czerech kamieni znajdujący się *in situ* jest osadzony tak głęboko, że poza linię muru wystaje jedynie pół otworu, co uniemożliwiałoby, a przynajmniej bardzo utrudniało przeciągnięcie przez niego grubej liny cumowniczej. Ponadto kamień ten osadzony jest zaledwie metr ponad poziom zerowy tej budowli. Tak płytka przystań nie wydaje się prawdopodobna. Co więcej, nie widać ani głębokiego osadzenia fundamentów, ani szczególnie mocnego powiązania kamieni (w swoim artykule z 2011 r. G. Hadas stwierdził, że w murze brak śladów wodoodpornego cementu)¹², co w wypadku budynku nabrzeżnego jest absolutną koniecz-

⁷ Przez znaczną część czasu ruiny znajdowały się pod wodą albo na skraju morza, wystawione na działanie fal i niekiedy bardzo gwałtownych sztormów.

⁸ P. Bar Adon, *Rujm el-Bahar...*, Fig. 3a, 4.

⁹ Jeden z kamieni jest ułamany, jego rozmiary nie zostały wzięte pod uwagę.

¹⁰ W takim przypadku mogłyby pełnić funkcję specyficznych uchwytów do przywiązywania zwierząt, np. osłów.

¹¹ G. Hadas, *Dead Sea Anchorages*, „Revue Biblique” 2011, vol. 118/2, s. 172–173(161–179).

¹² Wg Hadasa mury powiązane są metodą właściwą dla budowli lądowych w tym regionie: większe kamienie utkane są mniejszymi i powiązane błotem, podobnie zresztą jak wszystkie inne, uznane za konstrukcje portowe, budowle znad M. Martwego.

nością. Wątpliwości wzbudza też fakt, że budowla osadzona jest jedynie na żwirze (choć mniej więcej na poziomie lustra wody z okresu zasiedlenia). Brakuje także jakichkolwiek elementów mogących przeciwstawić się naporowi fal¹³. G. Hadas opinię tę zweryfikował w krótkiej notce rok później¹⁴. W Ma'aganit ha-Melach dostrzegł wiele podobieństw do portu w Magdali nad Jeziorem Galilejskim (używanego od II w. przed Chr. do III w. po Chr.¹⁵).

Rys. 2. Kamień z otworem z Ma'aganit ha-Melach (Hadas 2012, Pl. 3b)

Ponadto pomiędzy kamieniami muru północnego Ma'aganit ha-Melach odnalazł resztki szarego cementu hydraulicznego wytwarzanego z popiołu wapiennego. Obie te obserwacje przekonały go do zmiany zdania

¹³ Tak jak było np. w Cezarei Nadmorskiej.

¹⁴ G. Hadas, *Revised opinion to my article "Dead Sea anchorages"*, RB 2011, T. 118–2, 161–179, „Revue Biblique” 2012, t. 119/1, s. 126–127.

¹⁵ S. De Luca, A. Lena, *The Harbour of the City of Magdala/Taricheae on the Shores of the Sea of Galilee, from the Hellenistic to the Byzantine Times: New Discoveries and Preliminary Results*, [w:] *Harbors and Harbor Cities in the Eastern Mediterranean from Antiquity to the Byzantine period: Recent discoveries and current approaches*. = *Hafen und Hafenstädte im Östlichen Mittelmeerraum*, eds. S. Landstatter, T. Schmidts, F. Pirson (BYZAS 19. Veröffentlichungen des Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul), Istanbul 2015, t. 1, s. 113–163.

i stwierdzenia, że ruiny w Ma'aganit ha-Melach to, mimo zastrzeżeń, pozostałości po przystani lub porcie. Oba wysunięte przez G. Hadasa argumenty zmuszają wprawdzie do zastanowienia, ale nie odpowiadają na wszystkie sformułowane wcześniej przez niego wątpliwości, jak chociażby pytanie o niepraktyczne umiejscowienie otworu rzekomego kamienia cumowniczego, małą głębokość przystani, brak solidnego osadzenia muru, brak śladów lin cumowniczych, które musiałyby wyszlifować miękki piaskowiec. Szczerze powiedziawszy, nie do końca przekonuje także argument o ledwo zauważalnych śladach cementu hydraulicznego, który powinien spajać całą konstrukcję, a nie jedynie być jej „ozdobą” (i to tylko w ścianie północnej, czyli tej od strony lądu, we fragmencie ściany wschodniej – tej bliższej linii brzegowej – takich śladów nie znaleziono). Jeśli ściana północna miała stanowić przystań (oblaną ze wszystkich stron wodą?), musiałaby być przynajmniej do pewnego poziomu zanurzona w wodzie, automatycznie ściana wschodnia także częściowo znajdowałaby się pod wodą (ściany południowa i zachodnia się nie zachowały). Dodatkowo trudno sobie wyobrazić, jak miałyby funkcjonować taka przystań – kamienna konstrukcja ze wszystkich stron otoczona wodą, z dwoma (maksymalnie czterema) kamieniami do cumowania od strony lądu na sporej długości murze liczącym 30 m. Brak też jakichkolwiek śladów zabudowań położonych dalej w głębi lądu, z którymi ewentualnie otoczona wodą przystań mogłaby łączyć się jakimś pomostem lub kładką¹⁶.

Z domniemanej fortecy Azariasza (VIII w. przed Chr.) zachował się zaledwie ok. 5-metrowy fragment podstawy muru. W takim przypadku trudno wnioskować o faktycznym przeznaczeniu tej budowli. Argumenty za istnieniem w tym miejscu portu w okresie hasmonejskim są poważne, ale i one nie pozwalają na ostateczną odpowiedź.

¹⁶ Z. Klein, „Fluctuations of the level of the Dead Sea and Climate Fluctuations in Eretz-Israel During Historical Times”, praca doktorska obroniona na Uniwersytecie Hebrajskim w 1986 (po hebrajsku), s. 17; za: G. Hadas, *Revised opinion to my article...* s. 127.

Khirbet Mazin

Khirbet Mazin (lub w wersji arabskiej Qasr el-Yahud)¹⁷ położone jest po północnej stronie ujścia Wadi Kidron do Morza Martwego. Miejsce to używane było jeszcze w latach trzydziestych i czterdziestych XX wieku jako przystań dla łodzi Palestynian Potash Company.

W Khirbet Mazin odkryto ruiny dziedzińca o wym. 11 × 31 m (który dobudowano do wieży o podstawie 9 × 18 m¹⁸) z jedynym wejściem od strony wschodniej (czyli od strony morza) o szerokości 4,5 m i 22–23-metrową rampą prowadzącą najprawdopodobniej do ówczesnej linii brzegowej (różnica poziomów pomiędzy początkiem i końcem rampy to 4 m)¹⁹. Warto zaznaczyć, że wiele spośród rozrzuconych w tym miejscu kamieni ze zburzonej budowli nosiło ślady tynku (także zdobionego lub kolorowego)²⁰. Budynek ten zinterpretowany został przez P. Bar Adona i E. Netzera jako suchy dok dla łodzi²¹. Jeśli tak było, to łodzie tam budowane, naprawiane lub przechowywane mogły mieć maksymalnie 3–4 m szerokości i do

¹⁷ Obszernie o zmiennym nazewnictwie tego miejsca patrz: G. Hadas, *Dead Sea Anchorages...*, s. 166–167.

¹⁸ Ibidem, s. 171.

¹⁹ Na wysokości -390 do -394 m p.p.m. Linia brzegowa w okresie zasiedlenia tego miejsca oscylowała wokół -395 m p.p.m., choć różnice na przestrzeni dziesięcioleci mogły być znaczące. Sugestywna fotografia ruin Khirbet Mazin zob. A. Oren, *Two and a Half Thousand Years of Navigation on the Dead Sea*, „Acta Geologica Sinica” (English Edition) 2014, vol. 88/1, s. 432 (432–433). Pozostałości tej budowli wznoszą się obecnie na wysokość nawet 4–5 m.

²⁰ Takie same ślady tynku znajdowały się na jednym z kamiennych obciążników kotwicy z XI w. znalezionych przez A. Orona i G. Hadasa w 2007 r., zob. A. Oron, G. Hadas, N. Liphshitz, G. Bonani, *A New Type of Composite Anchor Dated to the Fatimid-Crusader Period from the Dead Sea, Israel*, „International Journal of Nautical Archaeology” 2008, vol. 37/2, s. 297, Fig. 3.

²¹ P. Bar Adon, *Qasr el-Yahud...*, s. 19 (18–27) (po hebrajsku), s. 5* (podsumowanie po angielsku); E. Netzer, *The palaces of the Hasmoneans and Herod the Great*, Jerusalem 2001, s. 77. Podobne suche doki dla okrętów odkryto w portach w Atenach i Kartaginie (L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971, s. 363–365).

ny w momencie, kiedy poziom Morza Martwego zaczął się (gwałtownie?) podnosić²⁵. Mur wzniesiony był naprędce, bez odpowiedniej staranności. P. Bar Adon pisze o dwóch okresach zasiedlenia w tym miejscu. Pierwszy to VIII–VII wiek przed Chr., począwszy od czasu panowania króla Azariasza (791–739 przed Chr.), kiedy wybudowano tutaj fortecę, aż do końca okresu pierwszej świątyni (VII/VI wiek przed Chr.)²⁶. Drugi, kiedy istniejące budynki rozbudowano i zaadaptowano do potrzeb portu, to okres hasmonejski (panowanie Jana Hirkana I i Aleksandra Janneusza, czyli 135–76 przed Chr.) aż do pierwszej połowy II wieku po Chr.²⁷ (czyli prawdopodobnie upadku powstania Bar Kochby)²⁸.

²⁵ P. Bar Adon, *Qasr el-Yahud...*, s. 22. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że poziom M. Martwego jest zmienny nie tylko w ostatnim czasie. O największych wahaniami poziomu lustra wody w M. Martwym piszą A. Frumkin i Y. Elitzur w artykule pt. *The Rise and Fall of the Dead Sea* („Biblical Archaeology Review” 2001, vol. 27/6, s. 42–50). Dowodzą oni znaczącej różnicy w poziomie wody w M. Martwym pomiędzy rokiem 3000 przed Chr., kiedy to poziom był jednym z najwyższych w starożytności, a 2100–1800 przed Chr., kiedy poziom wody był tak niski, że basen południowy wysychł całkowicie. Od połowy drugiego tysiąclecia poziom wody ponownie zaczął się podnosić (ibidem, s. 46–48).

²⁶ P. Bar Adon, *Qasr el-Yahud...*, s. 18–19.

²⁷ Ibidem, s. 27 (s. 5*). H. E. Stutchbury i G. R. Nicholl (*Khirbet Mazin*, „Annual of the Department of Antiquities of Jordan” 1962, vol. 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.

²⁸ Hipotezę tę kwestionują E. Stern (*The Eastern Border of the Kingdom of Judah in Its Last Days*, [w:] *Scripture and Other Artifacts. Essays on the Bible and Archaeology in Honor of Philip J. King*, red. M. D. Coogan, J. C. Exum, L. E. Stager, Louisville 1994, s. 399–400) i E. Netzer (*The Palaces of the Hasmoneans and Herod the Great*, Jerusalem 2000, s. 77–78), twierdząc, że brak przekonujących dowodów na istnienie w tym miejscu budowli w okresie I Świątyni. Według P. Bar Adona, o jej istnieniu świadczą znalezione pod fundamentami budowli hasmonejskiej fragmenty ceramiki datowane na przełom VIII i VII w. przed Chr.

Rys. 4. Rekonstrukcja portu w Khirbet Mazin, według A. Yamim za: Y. Hirschfeld, D.T. Ariel, *A Coin Assemblage from the Reign of Alexander Jannaeus (104–76 BCE) Found on the Shore of the Dead Sea*, „Israel Exploration Journal” 2005, vol. 55, s. 77, rys. 11.

Ok. 200 m od tego miejsca w stronę obecnej linii brzegowej (czyli ówczesnie na dnie morza, choć niedaleko od brzegu) znaleziono w różnych okresach w sumie ponad 2500 drobnych monet brązowych oraz kilka kawałków przedmiotów z brązu i glinianych skorup, które mogły stanowić pozostałości po zatopionych w tych okolicach ładunkach statków²⁹. Monety pochodziły z okresu panowania Aleksandra Janneusza (104–76

²⁹ Y. Hirschfeld twierdzi, że monety te mogą świadczyć o intensyfikacji żeglugi po M. Martwym w okresie hasmonejskim, ze względu na datowanie monet na okres panowania Janneusza (*Qumran in Context: Reassessing the Archaeological Evidence*, Peabody 2004, s. 212). Szczegółowy raport numizmatyczny zob. Y. Hirschfeld, D. T. Ariel, *A Coin Assemblage from the Reign of Alexander Jannaeus (104–76 BCE) Found on the Shore of the Dead Sea*, „Israel Exploration Journal” 2005, vol. 55, no. 1, s. 79–87. Najnowsze opracowanie na temat znalezionych monet zob. D. Barag, *Alexander Jannaeus – Priest and King*, [w:] *Go Out and Study the Land (Judges 18: 2): Archaeological, Historical and Textual Studies in Honor of Hanan Eshel*, red. A.M. Maeir, J. Magness, L. Schiffman, Leiden 2011, s. 1–5.

przed Chr.), skorupy naczyń glinianych z II–I wieku przed Chr.³⁰ W pobliżu przystani A. Oron i G. Hadas znaleźli także dwie omówione w pierwszej części artykułu kotwice kompozytowe z okresu fatimidzko-krzyżowego³¹.

En Gedi

Port (lub przystań) w okolicy oazy En Gedi wspomniany jest w liście Bar Kochby z okresu powstania (ok. 132–135 po Chr.)³². To właśnie w tym miejscu miały stać statki z ładunkiem, którego część powinna być, według Bar Kochby, przeznaczona na pomoc dla powstańców. Ruin portu, jak do tej pory, mimo intensywnych poszukiwań, nie udało się odnaleźć. G. Hadas³³ sugeruje, że mogła to być niewielka przystań (np. drewniana), która po zburzeniu nie pozostawiła śladów³⁴. Pośrednim dowodem na istnienie przystani w En Gedi są kotwice znalezione przez G. Hadasa w odległości 2 km na południe od ruin osiedla En Gedi z czasów rzymskich, kotwica kompozytowa z VII wieku przed Chr. znaleziona bezpośrednio u ujścia wadi oraz rzymska kotwica drewniana znaleziona 3 km na północ. G. Hadas uważa, że ze względu na topografię okolicy jedynym logicznym usytuowaniem portu w En Gedi było ujście Nahal (potoku) En Gedi do morza.

³⁰ Y. Hirschfeld, D. T. Ariel, *A Coin Assemblage...*, s. 66–89. Mowa tu tylko o monetach oficjalnie zgłoszonych. Jak podaje Hirschfeld, niektórzy numizmatycy szacują, że na rynku znajduje się ok. 300 000 takich monet znalezionych w okolicach Ein Feszka (s. 69).

³¹ Kotwice A i C, zob. P. Briks, *Ślady żeglugi po Morzu Martwym...*, s. 15–16.

³² List opublikowany pod nr 49. Port wspomniany jest bezpośrednio lub pośrednio w zależności od sposobu odczytania nie do końca czytelnego wyrazu [חז]מז. Zob. P. Briks, *Ślady żeglugi po morzu martwym w tekstach antycznych (IV BC–II AC)*, „Studia Maritima” 2016, t. 29, s. 51–52.

³³ G. Hadas to jeden z najaktywniejszych badaczy wybrzeża M. Martwego, a przy okazji mieszkanie kibucu w En Gedi.

³⁴ Idem *Dead Sea Anchorages...*, s. 170.

Kalliroe

Port w Ein ez-Zara (miejsce lepiej znane jako starożytne Kalliroe) jest wyłącznie hipotetyczny. Brak jakichkolwiek dowodów na jego istnienie. Wskazuje się jednak na poważne poszlaki. Właśnie tutaj zaczyna się 10-kilometrowa droga prowadząca do wybudowanej za Aleksandra Janneusza i odbudowanej przez Heroda Wielkiego twierdzy Macheront, strzegącej wschodnich rubieży jego królestwa. Jeśli nie była to wyłącznie droga lokalna, trzeba było do niej w jakiś sposób dotrzeć. Droga morska była sposobem najprostszym i najszybszym³⁵. Tutaj znajdowały się słynne w starożytności i bijące do dzisiaj gorące źródła lecznicze. Jest więc wysoce prawdopodobne, że przybywali do nich chorzy nawet z odległych okolic, chcący skorzystać z ich leczniczych właściwości³⁶. Jednym z chętnych był także sam Herod Wielki, który kazał wybudować w Kalliroe luksusową rezydencję otoczoną ogrodami, podobną do tej z Jerycha³⁷. Józef Flawiusz pisze o jego wizycie w leczniczych źródłach w 4 r. przed Chr.³⁸ Śladem Heroda przybywali pewnie i inni. Poprowadzenie drogi do Macherontu wyłącznie od Kalliroe sugeruje, że wcześniejszą jej część musiano przebywać w inny sposób. W Ein ez-Zara znajdują się także zagadkowe ślady konstrukcji składającej się z trzech murów równoległych do linii wybrzeża, długich na 200 m i szerokich na 1,5 m, które przez H. Schulta zostały zinterpretowane

³⁵ Zob. A. Strobel, *Auf der Suche nach Macharus und Kallirrhoe*, ZDPV 1977, B. 93, s. 247–267.

³⁶ Zob. Ch. Clamer: *Ain Ez-Zara Excavations 1986*, „Annual of the Department of Antiquities of Jordan” 1989, vol. 33, s. 217–225; idem, *Fouilles archeologiques de 'Ain ez-Zdra/Callirhoe, villégiature herodienne*, Beirut 1997; E. Dvorjetski, *The Medicinal Hot Springs*, [w:] *The Madaba Map Centenary 1897–1997*, red. M. Piccirillo, E. Alliata, Jerusalem 1999, s. 221–225; A. Strobel, S. Wimmer, *Kallirrhoe (En ez-Zara): Drittes Grabungskampagne des Deutschen Evangelischen Instituts für Altertumswissenschaft des Heiligen Landes und Exkursionen in Süd-Peräa*, Wiesbaden 2003.

³⁷ Ch. Clamer, *The Madaba Map Centenary 1897–1997*, Jerusalem 1999, s. 223 (221–225).

³⁸ *Bellum Judaicum* (Περὶ τοῦ Ἰουδαϊκοῦ Πολέμου) I, 657–659; *Antiquitates Iudaicae* (Ἰουδαϊκὴ ἀρχαιολογία) XVII, s. 169–176. Opisywana przez Flawiusza podróż do Kalliroe odbyła się jednak drogą lądową przez bród na Jordanie.

jako część nabrzeża portowego³⁹ (w starożytności mogły się one znajdować nad samą wodą; jeśli tak rzeczywiście było, być może stanowiły fragment większych konstrukcji portowych). Osada z okresu herodiańskiego została zburzona podczas pierwszego powstania żydowskiego. Ruiny zasiedlone zostały jeszcze raz w okresie bizantyjskim (IV–V wiek po Chr.)⁴⁰.

Masada

W opracowaniach dotyczących żeglugi po Morzu Martwym rozważa się również istnienie portu lub przystani powiązanej z Masadą. Jednak podobnie jak w przypadku En Gedi czy Kalliroe zdani jesteśmy niemal wyłącznie na spekulacje. Brak przede wszystkim jakichkolwiek znalezisk mogących potwierdzić istnienie tego typu obiektu. Dodatkowo wybrzeże w tym miejscu jest wyjątkowo trudne do zabudowy, a tym bardziej regularnego korzystania. Z drugiej jednak strony trudno sobie wyobrazić, żeby Hasmoneusze czy później Herod Wielki budując i umacniając Masadę, nie zadbali o jej połączenie z innymi portami nad tym morzem. Jediną, teoretycznie możliwą lokalizacją przystani w okolicy Masady jest, według doskonale znającego ten teren G. Hadasa, ujście Nahal Ze'elim⁴¹.

W oddalonym o ok. 16 km En Boqeq odnaleziono kamienie, które przez niektórych interpretowane są jako polery (czyli słupki do cumowania)⁴², ale nawet jeśli jest to prawda, to odległość pomiędzy En Boqeq a Masadą jest zbyt duża, aby tam właśnie znajdował się port obsługujący twierdzę Heroda.

³⁹ H. Schult, *Zwei Häfen aus römischer Zeit am Toten Meer: Rugm el-Bahr und el-Beled (ez-Zara)*, ZDPV 1966, B. 82, s. 144–148.

⁴⁰ Ch. Clamer, *Fouilles archeologiques de 'Ain ez-Zdra...*, s. 110–112.

⁴¹ G. Hadas, *Dead Sea Sailing Routes...*, s. 31–36; więcej na temat hipotetycznej przystani przy Masadzie zob. idem, *Where was the Harbour of En Gedi Situated?*, „Israel Exploration Journal” 1993, vol. 43, s. 45.

⁴² M. Gichon, *En Boqeq: Ausgrabungen in Einer Oase am Toten Meer*, B. 1: *Geographie und Geschichte der Oase des spätrömische-byzantinische Kastell*, Mainz am Rhein 1993.

Mezad Gozal

W grudniu 2013 roku opublikowano raport końcowy z wykopalisk prowadzonych przez Swietlanę Talis na zachodnim brzegu południowego basenu Morza Martwego w Mezad Gozal (inaczej: Rujum Sural)⁴³ w okolicy Har Sedom⁴⁴. W miejscu tym odnaleziono ruiny zabudowań o rozmiarach 30 × 34 m, zidentyfikowane jako pozostałości twierdzy. Budowla wzniesiona została na kamiennej platformie zbudowanej z kamieni polnych o różnych rozmiarach, poutykanych małymi kamykami i zlepionych gliną. Platforma miała wysokość 3–4 m (w zależności od ukształtowania terenu). Wzniesiony na niej budynek miał rozmiary 13 × 21 m i otoczony był murami od strony północnej, zachodniej i południowej. Ewentualny mur od strony wschodniej (czyli od strony morza) się nie zachował. Istotne dla naszych rozważań są dwa ciągi schodów (po północnej i południowej stronie twierdzy), nachylonych w stronę wschodnią ku morzu. Ich dolna część skonstruowana została w taki sposób, że możliwe byłoby przymocowanie w tym miejscu cumujących łodzi. Platforma umocniona była kamiennym nasypem od strony północnej, zachodniej i południowej. Od strony morza zachowały się rzędy polnych kamieni stanowiące coś na kształt nieregularnych schodów prowadzących na szczyt platformy albo kamiennej podstawy stromej rampy. Przeznaczenie tej konstrukcji jest trudne do odgadnięcia, ale warto zauważyć, że całość budowli jest w jakiś sposób zorientowana na morze i od jego strony wyraźnie się różni od reszty.

⁴³ S. Talis, *Mezad Gozal: Final Report*, „Hadashot Arkheologiyot – Excavations and Surveys in Israel” 2013, nr 125, www.hadashot-esi.org.il/report_detail_eng.aspx?id=5451&mag_id=120 [dostęp: 26 VIII 2014].

⁴⁴ Jako pierwsi miejsce to badali wstępnie już w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych Y. Aharoni (publikacje: *Mesad Gozal*, „Revue Biblique” 1964, vol. 72, s. 562–563; *Mesad Gozal*, „Israel Exploration Journal” 1967, vol. 14, s. 112–113) i B. Rothenberg [*Negev – Archaeology in the Negev and the Arabah*, Ramat Gan 1967 (po hebrajsku)].

Rys. 5. Mezađ Gozał – widok z góry. Fot. S. Talis 2013

Odnalezione w ruinach szczątki roślinne zostały datowane metodą C^{14} na XVII–XX wiek po Chr. oraz przełom epoki żelaza IIA/IIB, czyli 900–740 przed Chr. Odnalezione na terenie twierdzy oraz w najbliższym jej sąsiedztwie fragmenty ceramiki potwierdzają zasiedlenie w okresie żelaza I oraz w I wieku przed Chr.⁴⁵

Mezađ Gozał wykazuje wiele podobieństw tego kompleksu do innych twierdz z zachodniego brzegu Morza Martwego, takich jak Mesad Zohar, Khirbet Mazin (Qasr el-Yahud) czy Ma'aganit ha-Melach (Rujum el-Bahr). Wszystko wskazuje także na to, że w Mezađ Gozał powtarza się prawdopodobny schemat zasiedlenia znany z innych osad z zachodniego brzegu Morza Martwego. Wybudowane w okresie prosperity królestwa Judy w VIII–VII wieku przed Chr.⁴⁶, pełniły swoje funkcje do końca okresu Pierwszej Świątyni, czyli upadku Judei (VII/VI w. przed Chr.). Po okresie opuszczenia zostały odbudowane i najczęściej także rozbudowane w okresie hasmonejskim i herodiańskim, czyli po restytucji królestwa (I w. przed Chr.–I w. po Chr.). Koniec funkcjonowania tych budowli to najprawdo-

⁴⁵ Odnaleziono również niezidentyfikowane do tej pory monety.

⁴⁶ W innych miejscach badacze wskazują konkretnie na okres rządów judzkiego króla Azariasza (791–739 przed Chr.).

podobniej czas upadku drugiego powstania przeciwko Rzymowi (ok. 135 po Chr.).

Póki co nie odnaleziono dowodów jednoznacznie świadczących o istnieniu w tym miejscu przystani lub portu. Mimo to wskazać trzeba na przesłanki sugerujące taką ewentualność. Po pierwsze, konstrukcja całości wyraźnie różni się od strony morza, co nasuwa przypuszczenie, że budowla była z morzem funkcjonalnie powiązana. Początek klatek schodowych od strony morza nasunął archeologom skojarzenia z miniprzystanią. Położenie Mezađ Gozał doskonale wkomponowuje się w hipotetyczną sieć portów i przystani wokół Morza Martwego⁴⁷. Według obliczeń G. Hadasa, lustro wody w okresie żelaza oraz w okresie hasmonejskim i herodiańskim (na podstawie poziomu, na którym ulokowane zostały budynki w Ma'aganit ha-Melach oraz Khirbet Mazin) znajdowało się na poziomie -395m⁴⁸. Według podanych przez S. Talis obliczeń platforma, na której wznosiła się twierdza, osadzona była od strony morza na poziomie -390,2m, czyli ok. 5m powyżej hipotetycznego poziomu morza z tamtego okresu, innymi słowy w bezpośrednim jego sąsiedztwie. Obliczenia takie mogą być jednak bardzo mylące ze względu na zbyt małą ilość danych oraz zmienność poziomu lustra wody. O takich gwałtownych zmianach świadczy prawdopodobnie m.in. mur zaporowy z Khirbet Mazin⁴⁹.

Mint el-Mazra'a

Mint el-Mazra'a to idealne miejsce dla usytuowania portu, położone w naturalnej zatoce utworzonej przez istniejący jeszcze do niedawna półwysep Liszon, na południowym skraju basenu północnego, osłonięte od wiatrów

⁴⁷ Stanowiąc równocześnie przystanek pomiędzy kolejnymi etapami podróży drogą wzdłuż wybrzeża. Od Masady dzieli Mezađ Gozał 20 km w linii prostej (czyli ok. 25 km, co stanowi dzienny odcinek podróży po tych terenach). W podobnej odległości na południe znajdowało się Zoa'ar.

⁴⁸ G. Hadas, *Dead Sea Anchorages...*, s. 163. Podobne obliczenia przedstawia także P. Bar Adon, *Rujm el-Bahar...*, s. 18–27, z uwzględnieniem dodatkowo poziomu Qasr et-Turabeh

⁴⁹ Zob. s. 7.

z trzech stron. Niestety także tutaj nie znaleziono dowodów na istnienie przystani. Jej lokalizacja w tym miejscu opiera się na poszlakach. Tutaj zaczynała się droga prowadząca do okolicznych wiosek i dalej w stronę Moabu. Mógłby to być więc pośredni przystanek w handlu m.in. ziarnem. Przystań w tym miejscu istniała na pewno w XIX wieku. Wykorzystywano ją przy transporcie ziarna i ludzi pomiędzy Jerozolimą i Jerychem a Kerak po wschodniej stronie morza (obecnie Jordania).

Wadi Numeira

Jest to kolejne miejsce, w którym – mimo że do tej pory nie znaleziono dowodów – lokalizuje się starożytny port lub przystań. Miałby się on znajdować na południowym skraju dawnego basenu południowego, przy ujściu do morza Wadi Numeira. Lokalizację tę wybrano ze względu na to, że jest to jedyne miejsce, w którym woda była na tyle głęboka, żeby mogły podpływać do brzegu nieco większe statki (a nie tylko małe łodzie). Niedaleko tego miejsca odkryto ślady osadnictwa z okresu nabatejskiego i bizantyjskiego⁵⁰. Być może są to pozostałości po wspomianej w jednym z greckojęzycznych dokumentów z okresu powstania Bar Kochby osadzie *Mehoza w okolicy Zo'ar w Arabii*. „Mehoza” w języku aramejskim oznacza po prostu „port”⁵¹. Prawdopodobnie w tym właśnie miejscu znajdowała się w latach czterdziestych przystań należąca do es-Safie, utożsamianej ze starożytnym Zo'ar⁵².

⁵⁰ M. Waheeb, *Archaeological excavation at Ras an-Naqb-Aqaba road alignment: preliminary report (1995)*, „Annual of the Department of Antiquities of Jordan” 1996, vol. 40, s. 339–348.

⁵¹ Miejscowość o nazwie *Mehoz Agletein* znajdujemy także w jednym z dokumentów nabatejskich (zob. A. Yardeni, *Textbook of Aramaic, Hebrew and Nabataean Documentary Texts from the Judaean Desert and Related Material*, Jerusalem 2000, s. 96).

⁵² Y. Almog, B.-Z. Eshel, *The Dead Sea Region*, Tel Aviv 1957, s. 113 (po hebrajsku).

Ujście rzeki Jordan

Gideon Hadas przypuszcza, że w starożytności istniała także przystań u ujścia Jordanu. Przyznaje jednak, że także w tym miejscu nie znaleziono nie tylko żadnych śladów zabudowań, ale nawet ceramiki, która mogłaby choćby pośrednio świadczyć o zasiedleniu tego miejsca. Mimo to wskazuje on na analogie do innych portów starożytnych lokowanych właśnie u ujścia rzek. Hipotezę Hadasa wzmacnia fakt, że właśnie w tym miejscu istniała przystań w XIX i XX w., kiedy to pojawiły się na Morzu Martwym pierwsze po wiekach przerwy łodzie i statki⁵³.

Konkluzja

Wnioski płynące z zestawienia aktualnego stanu badań historycznych i archeologicznych nad żeglugą po wodach Morza Martwego w starożytności są bardzo rozbieżne. Z jednej strony, jednoznaczne świadectwo źródeł pisanych i coraz liczniejsze odkrycia archeologiczne (kotwice, towary i monety odnajdywane na dnie morza, ślady portów i przystani czy dystrybucja towarów po obu stronach akwenu⁵⁴) wydają się potwierdzać tezę, że wszystkie lub niemal wszystkie osiedla nad Morzu Martwym połączone były drogami morskimi, które z powodzeniem zastępowały drogi lądowe⁵⁵. Przemieszczanie się lądem wokół Morza Martwego było oczywiście możliwe, ale równocześnie ze względu na niekorzystne ukształtowanie terenu

⁵³ G. Hadas, *Dead Sea Anchorages...*, s. 163.

⁵⁴ 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” vol. 722), New York 1994, s. 44–45.

⁵⁵ A. Nissenbaum, *Shipping Lanes of the Dead Sea*, „Rehovot” 1991, vol. 11, iss. 1, 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...*

i charakter pustynny tych okolic bardzo uciążliwe⁵⁶. Z drugiej jednak strony, entuzjazm wielu badaczy wydaje się odrobinę przedwczesny. Z dziewięciu wymienianych przystani/portów nad Morzem Martwym zaledwie dwa są potwierdzone archeologicznie (Ma'aganit ha-Melech oraz Kh. Mazin), choć i w tych dwu przypadkach przeznaczenie konstrukcji wskazywanych jako zabudowania portowe nie jest absolutnie pewne⁵⁷. Żadna z tych budowli nie była zbudowana w sposób zapewniający odporność na działanie nie tylko szczególnie destrukcyjnych fal Morza Martwego, ale w ogóle wody⁵⁸. Żadna nie może być jednoznacznie odczytana jako fragment portu czy chociażby przystani. G. Hadas wskazał ponadto na dodatkowy problem. Wejście do „suchego doku” w Kh. Mazin znajduje się o 4 m niżej niż przypuszczalny poziom lustra wody w użytkowanej w tym samym czasie konstrukcji z Ma'aganit ha-Melach.

Mimo półwiecza intensywnych poszukiwań (m.in. przez powołany dziesięć lat temu specjalny zespół do badania wybrzeża Morza Martwego – Dead Sea Coastal Survey) jedynym niepodważalnym dowodem na żeglugę po tym akwenie jest 11 kotwic (w tym 4 z okresu znacznie późniejszego niż omawiany). Jest to wynik nad wyraz mizerny w porównaniu do choćby odkrycia ponad 700 kotwic z jednego zaledwie miejsca na pobliskim Morzem Czerwonym⁵⁹ czy dziesiątków kotwic znalezionych nad lub

⁵⁶ 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.

⁵⁷ 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).

⁵⁸ Ibidem, s. 173.

⁵⁹ W wyniku badań dr. F. Goddio i jego zespołu z European Institute for Underwater Archaeology (IEASM) w okolicach Heracleionu (egipskiego Thonis). Nie jest to oczywiście porównanie miarodajne, ale ciekawa informacja dotycząca intensywności żeglugi i skali znalezisk na okolicznych akwenach.

w znacznie mniejszym Jeziorze Galilejskim⁶⁰. Z oczywistych względów Morze Martwe stanowi szczególnie trudny teren dla archeologów. Po pierwsze, żadna łódź nie jest w stanie w nim zatonać, po drugie, nawet jeśli jakaś kotwica się urwie i zatonie, to jeśli to się stało przy brzegu, łatwo można ją było wyciągnąć i użyć ponownie, a jeśli daleko od brzegu, to znalezienie jej po latach graniczy z cudem. Wszystko w tym akwenie po krótkim czasie pokrywa się grubą warstwą soli. Poszukiwania w wodach Morza Martwego stwarzają ponadto ogromny problem techniczny. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że pierwsza naukowa ekspedycja podwodna odbyła się tu dopiero w 2012 roku⁶¹.

⁶⁰ S. Wachsmann, *The Sea of Galilee Boat: an extraordinary 2000 year old discovery*, New York 1995, s. 335–347.

⁶¹ Badania prowadził dr Danny Ionescu (wówczas: Max Planck Institute for Marine Microbiology, Bremen).