

Annona

A Kerényi Károly Szakkollégium évkönyve

Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar
Kerényi Károly Szakkollégium
Pécs, 2002

A kötet megjelenését a Pécsi Tudományegyetem Rektori Hivatala, Kiadói Bizottsága, Bölcsészettudományi Kara, Jakabhegyi úti Kollégiuma, BTK Hallgatói Önkormányzata, a Kékkúti Ásványvíz Rt. Alapítvány, a British American Tobacco, a Magyar Soros Alapítvány, az Oktatási Minisztérium – korábban: Művelődési és Közoktatásügyi Minisztérium, a Miniszterelnöki Hivatal és a Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány támogatta.

Válogatta, szerkesztette, az előszót írta:
Jankovits László, Vankó Annamária, Somogyi Judit

A tanulmányokat lektorálta: Boros János, Erős Ferenc, Gál Béla, Heidl György, Hetesi István, Kálmán C. György, Kappanyos András, Nagy Ilona, Orbán Jolán, P. Müller Péter, Weiss János.
Lelkiismeretes munkájukért ezúton is köszönetet mondunk.

© A szerzők, 2002
© A szerkesztők, 2002
Minden jog fenntartva.

Tartalom

Részlet egy levélből	7
Előszó	9
Leiszter Attila: Nüsszai Szent Gergely időszemléletéről és Történelemfölfogásáról	11
Németh Csaba: „Mensa igitur, scriptura” Középkori egzegézis és izomorfia.	31
Lengvári István: A lussoniumi gabonavermek mint a késő-római gazdálkodás emlékei	49
Varga Szabolcs: Egy Mohács után felemelkedett nemesi család karrierjének kezdetei 1526–1541 között. A Devecseri Choronok.	58
Szommer Gábor: James Lancaster és az első angol utazások a Távols-Keletre	66
Varga Enikő: „A dolgok látképe” Polémiák a 17. századi németalföldi képi reprezentációról.	74
Somogyi Judit: Iratok a Somogy megyei vallási viszonyok történetéhez (1717–1723)	86
Kruzslicz Anita: A szintézis formái Schelling korai műveiben	105
Szívós Andrea: Magyarországi nőnevelés (1850–1888)	112
Vörös Andrea: A dualizmuskori Magyarország borkereskedelme, különös tekintettel az állami gazdaságpolitikára	124
Trombitás Judit: Transzformációk. Egy Turgenyev elbeszélés a gogoli és a puskini hagyományban.	133
Juhász Katalin: Szerkezeti és szemantikai párhuzamok Lev Tolsztoj: <i>Gazda és cseléd</i> és Puskin: <i>Ördögök</i> című művében	142
Györök Edina: Genealogikus vágy és reflexív transzformáció a koraromantikától Heideggerig	149

Katona Gábor: A heideggeri Sein zum Tode és Rorty metastabilitása	161
Danka István: A filozófia végeiről. Rorty és Habermas Hegel-fenoméjje.	170
Böhm Gábor. Dekonstrukció: irodalom(elmélet) és/vagy filozófia?	175
Stachó László: Pszichológia és interdiszciplinaritás: beváltak-e Piaget régi jóslatai a lélektan jövőjéről?	194
Szabó Tímea: Jóra vágyani? A pszichoanalízis etikai következményeiről.	200
Kiss Gábor Zoltán: A kritika feladata a legkülönbözőbb jelenkorokban. Az alkotó, és kritikus tevékenység megítélése Arnoldtól a formalizmus utánig.	205
Patonai Anikó Ágnes: Kaland a Formával: posztmodern, dráma, szintézis	216
Vankó Annamária: Erdély Miklós művészetelméletének néhány kulcsfogalma	223
Besze Barbara: A hős Pepin és társai, avagy a <i>hetvenkedő katona</i> toposza	236
Vári György: A kísértetről. Marxtól Mózesig.	254
Gábor Lívia. Gilles Deleuze – Film és filozófia.	266
Csekő Csilla: Vegetarianizmus – táplálkozásnéprajzi szempontból. Egy család vegetáriánus táplálkozása. (Esettanulmány)	273
Gergely Erzsébet: Válságban az egyház. Valóban válságos a római katolikus egyház helyzete?	287
Horváth Gergő: A Folklor folklórjának néhány vonása – kutatás szelet	296
A Szakkollégium tagjai (1993–2002)	305
A Szakkollégium meghívott előadóinak előadásai (1993–2002)	309
A Szakkollégium tagjainak előadásai (1993–2002)	314
A Szakkollégium tagjainak OTDK eredményei	321

Szommer Gábor

James Lancaster
és az első angol utazások a Távól-Keletre*

Az angol Kelet-Indiai Társaságot általában úgy szokás ismerni, mint kiemelkedően sikeres kereskedőtársaságot, ami gazdasági működésével párhuzamosan igen jelentős politikai-katonai hatalommá is vált Ázsiában, azon belül pedig elsősorban Indiában. Ezzel a képpel azonban teljesen ellentétes a Társaság helyzete működésének első éveiben. Nemcsak gazdasági-politikai-katonai vezető szerepről nem beszélhetünk, hanem ebben az időszakban igen komoly nehézségekkel kellett megküzdeniük.

A Társaság létrejöttének időpontjában (1600) Ázsia tengerei egyértelműen a portugálok uralma alatt álltak.¹ Ez a dominancia azonban szinte csak a vizekre terjedt ki, a nagy, összefüggő szárazföldi területeken nem voltak képesek uralmat gyakorolni. A térség stratégiai kulcsfontosságú településeit azonban elfoglalták, így a hajózást is nagymértékben ellenőrizni tudták. A 17. század elején a portugál vezető szerep gyorsan megszűnt, és azt a hollandok fölényre váltotta fel. Az angol társaság, amely szintén ekkor tűnt fel e vizeken, nem rendelkezett olyan erővel, ami lehetővé tette volna, hogy érdemben beleszóljon a küzdelembe. Ezen kívül 1603-ban angol-spanyol (portugál) békét írtak alá. Noha a portugálok ezután is féltve őrizték megszerzett pozícióikat, és többször is fegyveres támadást intéztek az Indiában próbálkozó angolok ellen, mégis inkább a békés viszony volt jellemző.² Az angolok gazdasági erőforrásai is eltérpültek riváisaiké mellett. A hollandok közel tízszer akkora alaptőkével tudták létrehozni társaságukat, ami aztán legszemléletesebben a Keletre küldött hajók számában nyilvánult meg. Így az angolok a szállítható árumennyiség, illetve a folytatott kereskedés volumene tekintetében is messze elmaradtak vetélytársaik mögött.

Tovább nehezítette a helyzetet, hogy – úgy tűnik – a Társaság nem rendelkezett tartós, hosszú távú kereskedelmi stratégiával. Működésének első két évtizedében néhány évente jelentek meg olyan újabb és újabb területek, ahová az egyes utazásoknak el kellett látogatniuk. Az első két expedíció fő célja az volt, hogy minél több borsot, illetve fűszert szerezzen be, de az angliai kereslet korlátai gyorsan szükségessé tették a változtatást: a harmadik utazástól jelent meg a Vörös-tenger bejárata, illetve India nyugati partvidéke, mint látogatandó vidékek. Az itteni kereskedés kiépítése azonban csak lassan haladt, nem utolsósorban a portugálok ellenállása miatt – ezért hát ismét más területek felé kellett próbálkozni. Délkelet-Ázsia különböző vidékein jöttek létre a – gyakran csak rövid életű – kereskedelmi telepek (India

* Elhangzott a 2001. március 30. és április 1. között megrendezett I. Kerényi Konferencián. (A szerk.)

¹ A térség politikai-katonai-hajózási viszonyairól korábban már bővebb összefoglalást adtam, így erről csak röviden szólok. Lásd Szommer Gábor: Angol-holland kereskedelmi versengés Japánban, 1613–1623. *Századok* 2000/4.

² Egy ilyen támadásra talán a legjobb példa: William Foster (ed.): *The Voyages of Nicholas Downton to the East Indies, 1614–1615*. 22., 157.

különböző vidékein jöttek létre a – gyakran csak rövid életű – kereskedelmi telepek (India keleti partvidéke, Indokína, Japán), és emellett Perzsiába is több vállalkozás indult. A Társaság vezetői azonban rosszul mérték fel erőforrásaikat, ezért a húszas évek elején több telep bezárására kényszerültek. Véleményem szerint ezek a gyakori változtatások a londoni döntéshozók számára rendelkezésre álló információkkal álltak összefüggésben. A Társaság létrejöttékor ennek mennyisége igen csekély volt; az angolok úgy látogattak mind újabb területekre, ahogy tudásuk bővült a térségről.

Dolgozatomban egy példával próbálom meg alátámasztani azt a nézetemet, hogy a Kelet-Indiai Társaság vezetősége működésének első éveiben csupán igen korlátozott mennyiségű információval rendelkezett. Az első expedíciót vizsgálom, elsősorban abból a szempontból, hogy az utazás menete alapján milyen információk felhasználása tűnik valószínűnek, illetve, hogy a vezetők mennyiben építettek néhány, a korban rendelkezésre álló, jelentős információforrásra. Más szavakkal: arra keresek választ, hogy a Társaság vezetői milyen mértékben hasznosították az (elvileg) elérhető információkat.

Az angolok először a 16. század utolsó harmadában jutottak el tengeren a Távols-Keletre, mégpedig először Francis Drake (1577–80), másodsor pedig Thomas Cavendish (1586–88). Ezek az utazások azonban nem elsősorban ezt a térséget tűzték ki célul, hanem mindkét esetben Amerika partjainál született az elhatározás, hogy nyugat felé hajózzanak tovább. Így az eredmény is inkább szimbolikusnak tekinthető, az angolok hírnevét növelte, gazdaságilag azonban kevésbé volt jelentős.

Az első olyan angol tengeri vállalkozás, ami kimondottan a Távols-Kelet elérését tűzte ki célul, James Lancaster nevéhez köthető (1591–93), aki három hajójával a rég bevált portugál útvonalon, azaz Afrika megkerülésével jutott el Ázsiába. Az expedíció célja nem kereskedés, hanem elsősorban kalózkodás volt, hasonlóan számos, a karibi térségbe indított angol vállalkozáshoz. Ne felejtjük, hogy néhány évvel a spanyol Armada pusztulása után vagyunk, Portugália és Spanyolország között pedig perszonálunió állt fenn.

Az angolok 1591. április 10-én hajóztak ki Plymouthból, majd július végén meglátták a Jóreménység-fokot, ahol – ahogy az egészségügyi okokból kifolyólag szükségesnek látszott – viszonylag hosszabb pihenőt tartottak. A dél-afrikai Saldanha-öbölben horgonyoztak le, amit az európai hajósok korábban nem nagyon használtak, ugyanis a portugálok nem itt, hanem többnyire az uralmuk alatt álló Mozambikban álltak meg.³ Innen Afrika keleti partja mentén, több szigetet útba ejtve, hajóztak tovább Lancasterék, 1592. májusában már Indiától keletre jártak, és június elején érték el Szumátra északi vidékét. Több környező kis szigeten kikötöttek, de egy városba sem tértek be, így nem is tudtak komoly kereskedelmet lebonyolítani. Persze céljuk sem igazán ez volt, hanem inkább az Indiából Malakkába tartó portugál hajókat próbálták elfogni – kettőt sikerült is. November közepén Ceylon szigete felé vették útjukat, hátha több sikerrel járnak, ám itt csak rövid időt töltöttek, mert a legénység nyomására de-

³ Jan Huyghen van Linschoten: *The Voyage to the East Indies, from the English Translation of 1598*. London, 1885, (eds.: A. C. Burnell – P. A. Tiele) Vol. I., 18–20.

cemberben az angol hajók hazaindultak. Az út során azonban egymást követték a nehézségek: a Jóreménység-fok megkerülése hetekig tartott, majd az Atlanti-óceánon az ellenszél és a szélcsend miatt ismét hosszú hetekig vesztegeltek. Az utazás a karibi szigetvilágban ért véget: az angolok készletei teljesen kimerültek, és a legénység száma is olyannyira lecsökkent, hogy az a további hajózáshoz már nem volt elegendő, így mindenüket hátrahagyni kényszerültek, és Lancaster néhány társával két dieppe-i (francia) hajón jutott haza⁴, míg egy másik túlélő – szintén francia segédlettel – Újfundlandon keresztl.

Az első angol kelet-indiai útnak, – kalózvállalkozás lévén – egy kereskedelmi expedíciónál kevesebb előkészület szükségeltetett, elegendő volt ismerni a főbb hajózási útvonalakat, valamint azt, hogy mikor várhatóak arra hajók. Így előzetesen nem is nagyon próbáltak információkat szerezni a térségről, emiatt az utazás kissé „ugrás a sötétbe” jellegű is volt. Az is problémákat okozott, hogy az angolok között nem tudunk olyanokról, akik ázsiai nyelveket beszéltek volna, ami megnehezítette a kommunikációt a bennszülöttekkel. Lancaster ugyan beszélt portugálul (rajta kívül talán még néhány társa is) – legalábbis egy helyen olvashatjuk, hogy portugálok között nőtt fel –, de ez csak keveset javított a helyzeten. Az előzetes ismeretek hiánya miatt az ázsiai „információforrások” szerepe felértékelődött: „Bárhová mentünk, igyekeztünk 1–2 helybelit szerezni, hogy megismerjük azoknak az általunk éppen látogatott vidékeknek a nyelvét, és viszonyait.”⁵ Így fogtak el Zanzibár szigetén egy feketét, akiről úgy tudták, hogy már járt a Kelet-Indiákon.⁶ Később is ez maradt a gyakorlatuk: az első elfogott portugál hajó legénységét elengedték, kivéve a navigátort, és négy muzulmán, majd egy foglyul ejtett malájul tudó katonát használtak fel, hogy a Szumátra közelében élő bennszülöttektől szurkot tudjanak venni.⁷ Ilyen, kissé a szerencsétől függő módszerekkel sikerült valamelyest kompenzálni a távol-keleti viszonyokról való előzetes tájékozódás hiányát, ami az Angliában elérhető információk szűkösségéből következett. Mindenesetre ennyi kevés volt ahhoz, hogy a vállalkozás sikeres legyen: mivel nem tudták, hogy hol érdemes a portugál hajókra várni, gyakran tanácstalanul bolyongtak a szigetek között, így hát nem is sikerült jelentős zsákmányt szerezniük.

A Kelet-Indiai Társaság 1600 legvégén kapta meg alapítólevelét, de első expedíciójukat – melynek célja a lehető legtöbb bors beszerzése volt – már ezelőtt elkezdték szervezni. Ehhez persze ismerni kellett az ázsiai kereskedelmi viszonyokat, elsősorban a legfontosabb kikötőket, illetve az egyes termékek megközelítő árát.

⁴ 1595-ben Lancaster egy brazíliai portugál telepet támadott meg, Pernambucot. Valószínűleg nem véletlen, hogy az akció során felbukkant az a francia kapitány is, akivel Lancaster hazatért. Olvasható utalás arra is, hogy Lancaster már Ázsiából hazafelé tartva, a Szent Ilona szigeten szívesen megpróbálkozott volna e vállalkozással. Minden bizonnyal a hazaúton megvitatta tervét a francia kapitánnyal, aki szintén kapható volt ilyen akcióra.

⁵ William Foster (ed.): *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies, 1591–1603*. London, 1940, 8., 43.

⁶ Uo.: 8.

⁷ Uo.: 12–13. Hogy a négy muzulmán miért tartották a hajón, arra nem nagyon tudok magyarázatot adni.

Az információszerzés egy módjaként kínálkozott a „szakirodalom” elolvasása – azaz utazók feljegyzéseinek, beszámolóinak tanulmányozása. Ehhez azonban rövid volt az idő, a hajókat mielőbb fel kellett szerelni, és útnak indítani. Szerencsére találtak Londonban egy személyt, Richard Hakluytot, aki hazájában ekkoriban a legbővebb ismeretekkel rendelkezett a kiszemelt régióról, ugyanis évek óta gyűjtött, és olvasott mindenfajta, távoli vidékekről szóló útleírást. Neki épp 1598 és 1600 között jelent meg *Principal Navigations* című könyve, melyben angol utazások beszámolóit tette közzé, emellett portugál könyvek lefordítását és kiadását szorgalmazta, melyek közül több a Távol-Keletről szólt. A Kelet-Indiai Társaság jegyzőkönyveiben az első utazás indulása előtt kétszer is olvasható a neve.

1601. január 29-én „Hakluyt urat, a kelet-indiai utazások történetíróját, aki a Társaság vezetői előtt a drágakövek beszerzésével kapcsolatban különféle útmutatásokat olvasott fel jegyzeteiből és könyveiből, felkérték, hogy írjon egy jegyzetet a Kelet Indiák azon legfontosabb helyeiről, ahol kereskedésre lehetőség van, avégből, hogy azt fel lehessen használni a mondott utazásban részt vevő kereskedőink jobb eligazításához.”⁸

Aztán február 16-án Hakluyt úr 10 fontot kapott a Társaságtól „azokért az utazás előkészítésével kapcsolatos instrukcióiért és tanácsaiért, illetve az elmúlt évben adott korábbi javaslataiért.” Ugyanekkor három térképet is a Társaság rendelkezésére bocsátott.⁹ Sajnos nem maradt fenn feljegyzés Hakluyt útmutatójának tartalmáról, csak körvonalazható, hogy milyen könyvekből meríthette tudását. Ezek közül talán a legfontosabb egy holland szerző, Jan Huyghen van Linschoten három kötetes könyve, melynek *Itinerario* című első része a legfontosabb távol-keleti térségek – elsősorban India, azon belül pedig Goa – leírását tartalmazza. Emellett a kereskedésre vonatkozóan is hasznos információkat lehetett belőle szerezni, mivel a jelentősebb ázsiai árucikkeket is többé-kevésbé részletesen ismerteti. A második kötet (*Reys-gheschrift*) portugál hajósoktól származó leírásokat tartalmaz számos ázsiai hajózási útvonalról – értelemszerűen azokról, melyeket a portugálok használtak. A harmadik kötet Afrika és Amerika egyes vidékeit ismerteti, ezért jelen dolgozat szempontjából érdektelen. Hollandiában először a második kötetet adták ki (1595), majd csak ezt követően az elsőt és a harmadikat. Angliában egy „tanult úriember” – az előszó egyik kijelentése szerint Richard Hakluyt – ajánlotta fordításra 1598-ban, aki úgy gondolta a leírásról, „hogy nemcsak szórakoztató, hanem angol nemzetünk számára nagyon hasznos is”.¹⁰

A Társaság első expedíciója során az angol hajók a Szumátra északi részén fekvő Achinba, majd innen a jávai Bantamba mentek, mely térségekről olvashatunk Linschoten munkájában. Achint erős országnak, és a portugálok ellenségének írja le, s hogy kijelentését alátámassza, egy történettel is szolgál: a helyi uralkodó 1587-ben lezáratta a Malakka-szorost, így akadályozva meg a portugálok kapcsolattartását a Malakkától keletre fekvő területekkel (1587-ben). Szumátra szigetét igen gazdagnak állítja be, ahol rengeteg arany, ezüst és egyéb fém, mindenfajta fűszer, valamint illatszerek találhatók, de borstermesztését igen tömören elintézi és Achint – mint kereskedelmileg fontos települést – sem emeli ki.¹¹

⁸ Henry Stevens – George Birdwood (eds.): *The Dawn of British Trade to the East Indies as recorded in the Court Minutes of the East India Company, 1599–1603*. London, 1886, 124.

⁹ Noel Sainsbury (ed.): *Calendar of State Papers Colonial, East Indies, 1513–1616*. London, 1862, 122.

¹⁰ Linschoten: *The Voyage to the East Indies...* XLV., Hakluyt közreműködésére lásd LI.

¹¹ Linschoten: *The Voyage to the East Indies...* Vol. 1. 108–110.; Vol. 2. 194., 198–200.

Az ezt követő fejezet Jáva leírását tartalmazza, mely szerint a sziget rendkívül gazdag élelmiszerben valamint fűszerekben (szegfűszegben, szerecsendióban). Legjelentősebb kikötőjének Sunda Calapát tartja, ahol az indiainál sokkal jobb bors van, évi 4-5000 métermáza termékkel. A fenti cikkek mellett a helyi árak közül még a fenyőtömjén, a benzoin, a kámför illetve a gyémánt kerül említésre, és Linschoten ismerteti a helyi pénznemeket illetve mértékegységeket, árszabványokat is. A portugáloktól a szöveg alapján nem kellett tartani, mert nem látogatták a kikötőt. A keresett cikkek főként indiai textiliák Kambajából, a Koromandel-partról (India nyugati partja) és Bengáliából. Ezen felül olvashatjuk a szerző azon vélekedését is, miszerint a holland vásznat esetleg jobban el lehetne adni.¹²

Az is megnehezíti a Társaság vezetői számára elérhető információk feltérképezését, hogy az utazás parancsnokának kiadott megbízólevél semmilyen érdemi útmutatást nem foglal magába, mindössze a magánkereskedés szigorú (és hosszan taglalt) tiltása, és a parancsnokot – annak halála esetén – helyettesítő személyek listája áll benne. A folytatandó tevékenységre nézve néhány kereskedő Távol-Keleten hagyását írja elő, ám emellett semmi egyebet (látogatandó helyek, beszerzendő áruk stb.) nem tartalmazott.¹³ Kizárható, hogy a rendelkezésükre álló információkat ne osztották volna meg a parancsnokkal, hiszen akkor nem lett volna értelme Hakluyt tanácsát kikérni. Mivel nincs utalás olyan szövegre, ami a teendőkhöz kapcsolatban eligazítás gyanánt szolgált volna, a vezetők minden bizonnyal szóban adták át utasításait.

A keleti uralkodóknak küldendő levelek 1600 decemberében kerültek szóba. Ekkor négy személyt – köztük James Lancastert – bízták meg, hogy „tanácskozzanak azoknak a keleti fejedelmeknek és nagyuraknak – akiknél az angolok kereskedelmi lehetőségeket keresnek – szóló leveleket illetően, melyekért Őfelségéhez kell majd folyamodni.”¹⁴ Végül hat illetet vittek magukkal az angol hajók, de ezek egyikének sem volt címzettje, csak az utazás során írták bele annak a személynek a titulusát, akinek át kellett adni. Ez is azt látszik alátámasztani, hogy ekkor még nem volt konkrét elképzelés a hajók által látogatandó helyekről.¹⁵

Esetenként az utazásban résztvevő személyek korábbi tapasztalata, illetve speciális tudása is igen hasznos lehetett. Az utazás parancsnoka James Lancaster lett, annak ellenére, hogy a Királyi Főkincstárnok más jelöltet, Sir Edward Michelborne-t preferált volna.¹⁶ Ezt nem indokolják ugyan azzal, hogy ő korábban már járt a Távol-Keleten, de valószínűleg ezt is fontos szempontnak tekintették. Mindenesetre Lancaster már 1600 őszén, még a Társaság létrejötte előtt részt vett a szervezőmunkában. Rajta kívül csak Edmund Barker, a parancsnok-helyettes az, akiről név szerint tudjuk, hogy az első keleti útról sikeresen tért vissza Angliába, ő viszont életét vesztette a Pernambuco elleni támadás során¹⁷, így neve nem jelenik meg a Társaság jegyzőkönyveiben. Olvashatunk még egy Thomas Eldred nevű személyről: ő korábban „Candishe kapitány” alatt szolgált, és a szöveg tanúsága szerint szívesen

¹² Uo.: Vol. 1. 112–114.

¹³ George Birdwood – William Foster (eds.): *The first Letter Book of the East India Company, 1600–1619*. London, 1892, 3–4.

¹⁴ Henry Stevens – George Birdwood (eds.): *The Dawn of British Trade to the East Indies as recorded in the Court Minutes of the East India Company, 1599–1603*. London, 1886, 91.

¹⁵ Uo.: 151–152.

¹⁶ Uo.: 28.

¹⁷ Foster (ed.): *The Voyages of Sir James Lancaster...* 48.

menne egy hajó parancsnokaként vagy kapitányaként az utazásra.¹⁸ Mindeddig nem tudtam pontosan megállapítani, hogy Cavendish melyik utazásán vett is ő részt, és arra sincs utalás, hogy alkalmazták-e vagy sem – mindenesetre nevét az utazás során nem említik. A hajókon ment viszont a kor híres navigátora, John Davis is, aki szintén rendelkezett valamilyen szintű tudással a Távol-Keletről: „Londonból indulásunk előtt azt mondta a kereskedőknek, hogy itt [Achinban — Sz.G.] 4 reálért lehet egy métermázsza borsot beszerezni; de majdnem 20-ba került.”¹⁹ Mint az idézet mutatja, igencsak felületes tájékozottság volt ez, de Londonban senki sem akadt, aki pontosabb információkkal rendelkezett, és cáfolni tudta volna ezeket az előrejelzéseket.

Lancaster első útja rávilágított a nyelvtudás fontosságára is, ezért a kapitány alkalmazott egy zsidót, aki beszélt arabul.²⁰ A londoni vezetők is nagy hangsúlyt fektettek erre, például William Brundot arab, spanyol és portugál nyelvtudására való hivatkozással léptették elő másodosztályú kereskedőből főkereskedővé.²¹ Edmund Scott pedig, mivel értett a fűszerekhez és illatszerekhez a hajókon mehetett; noha az út alatt fizetést nem kapott, de Bantamban alkalmazták a létrehozott kereskedelmi telepen.²²

A Társaság négy hajója – a Red Dragon, az Ascention, a Hector és a Susan – végül 1601 áprilisában indult útnak. Az Atlanti-óceánon elfogtak egy portugál hajót, majd szeptember elején, akárcsak az előző utazásnál, a Saldanha-öbölben pihent meg a flotta. Ezután azonban nem Afrika keleti partjai mentén hajóztak tovább, hanem egyenesen a Szumátra északi csücskén fekvő Achin városa felé, amit különösebb gond nélkül el is értek. Június elején vetettek horgonyt a kikötőben, ahol 16–18 vitorlást találtak, a Kelet-Indiák legkülönbözőbb tájékeiről. Hamarosan két holland kereskedő is látogatást tett hajóikon, akik arra biztatták őket, hogy bátran látogassák meg a helyi uralkodót, mert az angolok jó hírnévnek örvendenek a spanyolok ellen elért győzelmeik miatt. Lancaster nem is késlekedett soká, és a királyi udvarba látogatott, ahol átadta I. Erzsébet levelét, valamint különféle ajándékokat. A király is barátságosan viszonyult az angolokhoz, nemsokára egy kiváltságlevelet is adott nekik, melyben vámmentességet, kereskedelmi- és vallásszabadságot, továbbá jogi védelmet biztosított. Ez a kedvező fogadtatás azonban csak a dolgok egyik fele volt: nagyban megnehezítette a kereskedést, hogy a bors métermázsájának ára a várt 4 helyett 20 reál volt, ami szeptemberben csak tovább nőtt. Ez teljesen keresztülhúzta az előzetes számításokat, olyannyira, hogy végül a britek legkisebb hajójukat, a Susant még eladásra is felkínálták. Az üzlet meghiúsult, de sikerült más, kedvezőbb megoldást találni, mégpedig a Susant a helyi hírek alapján a közeli Priaman városába küldték, annak reményében, hogy ott sikerül több szerencsével járni. Majd szeptemberben az Achinban maradt hajók, kiegészülve egy holland egységgel, a közeli vizeken egy portugál vitorlást zsákmányul ejtettek. Mindazonáltal az Achinban eltöltött fél év során csupán egy hajó, az Ascention rakományát tudták biztosítani, azt is roppant drágán, ezért úgy tűnt, nincs értelme tovább maradni. A megrakott hajó Lancaster levelével hazafelé vette útját, a többiek pedig Priamanba mentek. A Susan kereskedői valamelyest sikeresebbek voltak, így ők is indulhattak vissza Angliába, a maradék két

¹⁸ Stevens – Birdwood, (eds.): *The Dawn of British Trade...* 72.

¹⁹ Foster (ed.): i.m.: 100.

²⁰ Uo.: 97.

²¹ Stevens – Birdwood (eds.): i.m.: 93–94.

²² Uo.: 108–109.

egység pedig a jávai Bantamba hajózott, ahol öt hét alatt tele lett a rakterük. Nem volt kétséges, hogy egy telep létesítésére ez a legkedvezőbb hely, ezért Lancaster néhány kereskedőt hátrahagyott, majd februárban felvonta vitorláit, és hazatért.

Az utazás sikere szempontjából kulcsfontosságú volt az angolok Achinból Bantamba történő áthajózása. Ahhoz, hogy felmérhető legyen az utazás előkészítettsége, fel kell tenni azt a kérdést, hogy Bantam mikor lett az expedíció célterülete: már a londoni vezetők úgy indították útra hajóikat, hogy el kell oda látogatniuk; esetleg csak ajánlották Lancasternek a helyet; netán az angolok csak Achinban ismerték fel e település jelentőségét.

Az utazásról készült feljegyzések szerint október végén, azaz több mint négy hónappal az Achinba érkezés után merült fel először, hogy Bantamba kellene hajózni. Mivel a borsvásárlás nehézségei ellenére az angolok nem gondoltak erre, talán egy Achinban szerzett információ irányította a figyelmet a településre. Ez ellen felhozható lenne, hogy az angolok ekkorra már sok pénzt investáltak az achini kereskedésbe, vagy novemberben nem volt esély, hogy nagyobb mennyiségű borsot lehessen vásárolni – így azért vártak őszig, mert reménykedtek abban, hogy sikerül beszerezniük elegendő rakományt, és csak akkor látták be, hogy ez lehetetlen. Mindez azonban egy kereskedelmi telep létrehozásával áthidalható lehetett volna: mivel a kereskedésre viszonylag hamar (júniusban) sikerült uralkodói engedélyt szerezni, néhány ember hátrahagyásával Bantamba hajózhattak volna, ha ismerik az ottani lehetőségeket. Emellett a bors decemberben és januárban érkezik, úgyhogy az ősz legvégén történő elhajózáshoz nyomós ok kellett.²³ A nehézségek ellenére fél évig Achinban próbálkoztak, illetve a közeli Priaman városába küldtek egy kisebb hajót kereskedni. Majd eljött a szeptember, és Lancaster hirtelen, minden előzetes jel nélkül, csupán néhány kereskedőjét hagyva hátra, tengerre szállt, mint később kiderült, egy kalózakcióra indult. Néhány nappal korábban érkeztek holland vitorlások; lehet, hogy ők hoztak hírt egy esetleges zsákmányról, és ezért hajóztak ki olyan hirtelen – erre nincs utalás. Mindenesetre október 3-án az angolok, és az egyik társult holland egység egy portugál hajót pillantottak meg, amin, miután sikerült elfogniuk, igen sok indiai textíliát találtak. Az angol hajók október 24-én értek vissza Achinba, ahol Lancaster „azt akarta, hogy a kereskedők minden dolgukat vigyék a hajókra, mert úgy döntött, hogy elhajózik, és a Jáva Maior szigetén fekvő Bantamba megyébe, ahol – ahogy értesült róla – egyrészt jól el tudja adni áruit, másrészt sokkal kedvezőbb áron, nagy haszonnal lehet borsot szerezni.”²⁴

Úgy vélem, hogy a portugál hajó elfogása során – esetleg utána – került Lancaster birtokába olyan információ, ami Bantamot jó lehetőségekkel kecsegtető helynek állította be; e teória szerint a londoni döntéshozók nem ismerték e település jelentőségét – noha az a keleti borskereskedelem egyik központjának számított –, és a parancsnok is azért nem vitorlázott oda korábban, mert nem volt tisztában az ottani lehetőségekkel. Az utazásról fennmaradt szövegekben sajnos nincs utalás ilyen jellegű információra: talán a portugál legénység egy tagjától, esetleg az elfogott hajón talált iratokból származhatott. A Bantamba hajózás indoklásaként annyi olvasható, hogy ott jól el lehet adni a zsákmányolt indiai textíliákat: ennek igen megbízható értesülésnek kellett lennie, ha az angolok Achinban meg sem próbálták kereskedni a zsákmánnyal.

²³ A bors termésére vonatkozóan lásd Linschoten: i.m.: 74.

²⁴ Foster (ed.): i.m.: 109.

Az utazás menetéből pedig úgy tűnik, hogy Lancaster nem kapott túl sok eligazítást odahaza arról, hogy merrefelé menjen – eleinte szinte kísértetiesen követi saját első utazását: megálló a Saldanha-öbölben, ahonnan áthajózott Szumátra északi részére, amit már korábban is ismert. Hakluyt jegyzete eszerint vagy nem tartalmazott olyan adatokat, esetleg nem volt olyan részletes, amilyen egy eredményes vállalkozás lefolytatásához szükségeltetik (ehhez elsősorban Jávát kellett volna kiemelnie), vagy egyszerűen nem vették figyelembe tanácsait. Ez utóbbinak lehetséges magyarázata, hogy főleg olyan vidékekről lehetett tudomása, melyek igen erős portugál ellenőrzés alatt álltak.²⁵ Így nem maradt más megoldás, csak az, hogy Lancaster saját korábbi tapasztalatai alapján hajózzon, és nagyban a szerencsén múlt, a Kelet-Indiai Társaság első vállalkozásának sikere.

Végezetül e tanulmánnyal kapcsolatban még felvetnék néhány dolgot. Először is, e kutatást még lezáratlannak tekintem, új források vizsgálata módosíthatja a fent vázolt gondolatmenetet, noha azt nem hiszem, hogy gyökeresen megváltoztatná. Egy dokumentum tűnik még lényegesnek: a Társaság jegyzőkönyveiben olvasható utalás egy holland könyvre, amiről a vezetőknek tudomásuk volt. Ez minden bizonnyal a hollandok első Távol-Keletre tett utazásáról szóló leírás, ami 1599-ben jelent meg a szigetországban. Mindaddig nem sikerült hozzáférnem sem az angol, sem a holland nyelvű változathoz, csak egy magyar fordításhoz, mely azonban nem teljes.²⁶ Ezen kívül pillanatnyilag nem tudok olyan információforrásról, melyről valószínűsíthető, hogy kiemelt szerepe lett volna az „első utazás” előkészületeiben.

Szükség lenne annak jelentőségét megnyugtatóan tisztázni, hogy mindkét meglátogatott terület a portugálok fennhatóságán kívül esett, vagyis mennyiben ismerték az angolok Achint, illetve Bantamot „biztonságos” kikötőként, illetve ez milyen szerepet játszott az utazás menetében.

Mindenesetre úgy vélem, a fenti tanulmány megmutatta, milyen eredményes lehet egy információközpontú megközelítés. A Kelet-Indiai Társaságról szóló szakirodalom inkább csak megállapította a kezdeti nehézségeket, valamint azt, hogy gyakran jöttek létre a holland és angol kereskedelmi telepek egyazon városban. Jelen dolgozat kibővítése, és továbbfejlesztése jóval árnyaltabb képet adhat a Társaságról, és számos, eddig elhanyagolt probléma pontosabb tisztázását teheti lehetővé.

²⁵ A törekvésre, hogy elkerüljék a portugálokat, még 1607-ben is találhatunk példát, noha ekkor már béke volt. Lásd Noel Sainsbury (ed.): *Calendar of State Papers Colonial, East Indies, 1513–1616*. London, 1862, 165–166. Annak eldöntéséhez, hogy tisztázni tudjam, mennyiben befolyásolta a célterület kiválasztását, hogy ott az ibériaiak nem voltak jelen katonailag, illetve erről az angoloknak milyen mértékű tudása volt, még további kutatásokra van szükség.

²⁶ A holland útleírásra utalást lásd Sainsbury (ed.): i.m.: 120. Az angol fordítás: *A True Report of the Gainfull...Voiage to Java...Performed by...Ships of Amsterdam*. London, 1599, magyarul: Pálvölgyi Endre: *Németalföldi tengerjárók*. Budapest, 1962.