

Ynev útjai

KULTÚRA

Aromo vetette fel:

Készült-e bármilyen anyag Ynev úthálózatáról? Pl.: Erionból milyen útvonalon lehet eljutni mondjuk Toronba? Vagy Shadonba? Mert alig hiszem, hogy egy kereskedő-karaván térkapun át közlekedik.

Kezdjük ott, hogy ... szerintem maga az `úthálózat` is furá, és Ynevre nem illő gondolat.

Miért ... vannak egyrészt a `kereskedelmi utak` – ami nem kiépített utat jelent, hanem azt, hogy arra szoktak menni a kereskedők, és valamit visznek (rendszeresen ugyanazt, ugyanonnan és ugyanoda) rajta.

Mondom: itt általában szó nincs kiépített, leburkolt, kövezett stb. útról - lehet, hogy egyes szakaszain van kitaposott csapás, lehet, hogy egyes szakaszai le vannak burkolva, lehet, hogy egyes szakaszait hajón lehet megtenni, lehet, hogy egyes szakaszairól leginkább azt érdemes tudni, hogy a lenyuvó nap iránt érdemes rajt haladni...

Kereskedelmi utak hálózatának léteznie kell, és biztos vagyok benne, hogy Yardain nem engedi meg magának, hogy ezekről ne írjon a kellő és általa (tőle) el is várt aprólékos gondossággal és részletességgel a majdani új M*-kiadványokban.

Ami a kiépített utakat illeti: ez már más kérdés.

Először is: miért van az út ... a kiépített út. Mi a létezésének oka, célja, története ... kapcsolódása a világhoz. Miért és hogyan jön létre, miképp marad fenn és mire használják .. miképp hat vissza az őt létrehozó társadalomra illetve környezetére.

Miért építenek utat ?

Mert jó. Mert valakinek jó. Mert annak a valakinek kell – és mert az a valaki megcsináltatja, és működteti.

Mi kell egy út `megcsinálásához` és `működtetéséhez` ?

Erőforrások. És hatalom.

Erőforrások alatt azt értem, hogy oda tudsz küldeni megfelelő számú utat építeni akaró/hajlandó izzad szagú melóst, biztosítani tudod a szükséges építőanyagokat (ha kell efféle az áltad tervezett úthoz) stb.

Hatalom meg ahhoz kell, hogy ne intsen be neked senki, hogy márpedig Te és ott nem fogsz utat csinálni... Pld. a Kállay grófok úgy gondolták, hogy az ő birtokaik nyugalma csak ne háborgassa a vasút – és nem is engedték, hogy arrafele vezessék. (Kicsivel később ugyan Nagyálló elvesztette a megyeszékhelyi rangot, és helyette Nyíregyháza lett Szabolcs megye központja, de ez nem változtatott azon, hogy a Kállay grófok továbbra se akarták odaengedni a vasutat...)



Ma ... az állam bácsi elég erős ahhoz, hogy bárkinek a birtokán átvezessenek valamit (kisajátítás ilyesmi ma is játszik, pld. út-szélesítéseknél ...) csak jó esetben fizetnek is érte valamit.

Oké ... de egyik állam sem építhet keresztül utat egy másik államon ... legfeljebb annak beleegyezésével. Különben háború lesz belőle. (Sőt még a repülőgépeit se röptetheti át felette, legfeljebb bizonyos magasság felett ... nagyjából a világűrben. A berepülésekből is politikai balhé szokott lenni, lásd a legutóbbi kínai-amcsi balhét ...)

Szóval az útépitéshez a terület birtokosának hozzájárulása is szükséges ... azért hogy ne akadályozza az építést, meg hogy később se rombolja széjjel.

Az útépités amúgy is stratégia kérdés: a római birodalom nem a kereskedők két szép szeméért csinálta meg a maga úthálózatát, hanem azért, hogy a légióit meneteltethesse rajta ... az, hogy a kereskedők is használhatták, csak mellékes bónuszként adódott ...

A rómainál kevésbé ismert példa, de a Kínai birodalom valamelyik császára is hasonlóképp rendelkezett útépités-ügyileg... egységesítette még az utak nyomtávját is ... hasonló megfontolásból.

Szóval: a történelem korai korszakaiból fennmaradt utak bizony hadiutak voltak ... (Ma is vannak ilyenek, csak tik nem tudjátok... biza kishazánkba vannak olyan utak, amit katonáék csináltattak, maguknak ... mert épp előadódhat, hogy arra szeretnének menni, és előzőleg nem volt arra út ... nem sok ilyen van, de jártam már néhányon... Amúgy ha jártok egy laktanya közelében, akkor figyelhetek arra, hogy a kapuitól széles egyenes utak vezetnek el a búsfenébe – ha jön a rakétára ültetett nuki, akkor arra kéne gyorsan elhúzni a bűdöst, mielőtt a taktikai nuki vagy más hasonló aranyosság (gázbomba stb.) odapottyán ...)

Az útépités a birodalomépítőknek azért volt fontos, hogy a hadseregüket gyorsan oda tudják küldeni, ahol szükség van rá – a hadászat az ókorban és a középkorban is (meg ma is) jelentősrészt logisztikai feladatok megoldása: (a csapatok odajuttatása, majd utánpótlásuk, ellátmányuk biztosítása ...)

A római birodalom útjai nem tudom, hogy igényeltek-e különösebb karbantartást (Thaur leírhatná, hogy is néztek ki, miféle mód építették, és

meddig is maradtak fenn ...) – a mai aszfaltfelületek kevéssé bírják a strapát ... de hát nem is az örökkévalóságnak (vagy legalább pár száz... félezer évnek) készülnek.

No meg a római birodalom korában sem ezerrel (de legalább százharminccal) száguldozó személyatutók, se kaminok nem jártak rajtuk ...

Utak stratégiai jelentőségére visszatérve:

1.

Én mint uralkodó tudom azt, hogy ha a kedves szomszédai felől utak (kiépített, leburkolt, gyorsan járható utak) vezetnek a birodalmam szívéig, akkor ezeken nem csak én tudom gyorsan mozgatni a csapataimat, de a kedves szomszédaim is gyorsan benyomulhatnak rajtuk a fővárosomig ... (Árpádházi királyaink idejébe is előszeretettel torlaszolták már el a kárpátok hágóit ... de még Bocskai idejébe is szívóztak ám evvel ... sőt a második világháborúba a ruszlik is csak a románok árulása folytán jutottak át eccerűen rajtuk.)

2.

Ugyanakkor én mint uralkodó mindenképp szeretem, ha kereskedők járnak erre minálunkfele: egyrészt mert jól megvámolhatom őket... Mindegy milyen címem, a lényeg az, hogy az országomban úgyis én parancsolok ... ha én azt mondom, hogy ideadják az áru tizedét, akkor vagy ideadják szépszerével, vagy elveszem tőlük az egészet ... Ez persze csak akkor működik, ha nem tudnak kikerülni, illetve ha a kitérő drágább/nagyobb macera lenne, mint az én bunkópofátlan zsebbemerkolászásomat elviselni. Ha kicsit felvilágosodottabb uralkodó vagyok, akkor azért is szeretem a kereskedelmet, mert ez árucserét, és élénk gazdasági működést jelent ... ami sokminden jót jelent az országnak.

Utazásért még ekkor se építettek a kereskedők kedvéért...

Ha építettek utat (vagy hidat), azt főleg a katonádsdi okán építettem ... esetleg ha tényleg a kereskedők kedvéért, akkor azért, hogy felém, az én országomom át járjanak, és ne a szomszéd fele menve nekik tejljenek.

Városok inkább szeretnek hidat építtetni ... aztán révpénzt, hídvámot stb. szedni. (Sok

város eleve folyóképart, nekik amúgy is muszaj ...)

Merre járnak a kereskedők, merre vezetnek a kereskedelmi utak ?

Ezeknél leginkább az fontos, hogy honnan, hova, mit szállítanak – út közben csak az érdekli őket, hogy minél olcsóbban, minél biztonságosabban, esetleg mihamarabb, és még esetlegesebben minél kényelmesebben mehessenek.

A kereskedelmi utak különböző hosszúságúak: a paraszt úgyi a közeli városba, annak piacterére viszi be `vásárnap` az áruját, egyes iparosok a meguk termékét/iparcikkét a szomszéd városokban is kínálják ... az igazi nagy pénz viszont a `távolsági kereskedelem`ben van.

1200 tájékán itt a Földön a `borostyánút` a Balti-tenger partjától az itáliai kikötővárosokig vezetett ... szárazföldön. De a novgorodi prémek is utat találtak maguknak Velencéig ...

Az igazi nagy távolságot a selyemút jelentette, karavánon utazó szőnyegek, selyem, keleti fűszerek ... Kínától egészen Európáig, keresztül Ázsia és a közelkelet fejedelemségin, népvándorló rablóigány népein stb.

Hopp: a távolsági kereskedelem (amibe a legnagyobb zsozsó volt ... akkoriban ez volt a húzóágazat, nem a termelés ...) vagy hajókázást, vagy karavánutasdít jelentett. Csak sok zsetonnal, nagyon jó kapcsolatokkal, és jó veszteségtűrő pufferral lehetett beszállni az ilyen üzletekbe – de csillagászati hasznot is hoztak ám. (Ha nem veszett oda az áru, a befektetett pénz, meg az elküldött rokonok és megbízható emberek ...)

Merre mentek a távolsági kereskedők?

Főleg amerre lehetett. Ahol nem hentelték le őket ... és ahol fizikailag el lehetett menni. Keresztirányú magas hegyláncok és nagyon lakhatatlan sivatagok kifejezetten ellenjavaltak ... legrövidebb-legkeskenyebb-legjárhatóbb úton átszelendők ... vagy elkerülendők.

Folyók ugyancsak csúf természeti akadály bírnak lenni, különösen áradástájt.

(Te tudod, mikor árad a Gangesz vagy az Eufrátesz ? Na ugye, hogy nem. Hiába tanultál földrajzot. A középkori-ókori kereskedők bezzeg tudták ...)

No, mi van még. A kereskedők a biztonságban erősen érdekeltek – oké, hogy visznek magukkal zsoldosokat (biztonsági öröket) – de a nagyon zűrös-polgárháborús vidékeket elkerülik .. meg ha a helyi kiskirály nagyon meg akarja őket sarcolni, akkor meg is fogja, tehát az efféle alakok által uralgott vidékeket is messzi elkerülni igyekeznek.

Sajnos bizonyos helyekhez muszaj ragaszkodni: hágókhoz, folyami átkelőhelyekhez, kikötővárosokhoz ... útközbenei pihenési-készletfelfrissítési lehetőséget jelentő állomásokhoz ...

Itt pedig a hidegvízért is pénz szokás kérni, mégpedig sokat, hát még ha van miből ... lásd adók, vámok stb.

Ugyanakkor: ha hosszú távon azt akarják a környék urai, hogy arrajárjanak a kereskedők (meg hogy a kereskedők által felizgatott azon távoli nagyurak, akikhez az útközbenei kiskirályok okvetetlenkedése folytán nem érkezik meg az áru, ne rendezzenek itt náluk példastauálást és kereskedelmi állomás teremtésével egybekötött hódítóakciót) akkor muszaj lesz kialakítaniuk a békés egymásmellettéléshez szükséges elfogadható sracolási kvótát ... No meg szolgáltatni cserébe, mondjuk biztonságot ... Útmeneti rablógyilkosbandák mindig is voltakvannaklesznek ... de ezeket minimalizálni minden civilizált sarcolónak komoly érdeke. És tenni is szoktak ezügyben...

Erionra visszatérve:

1.

Szerintem olyan távolsáig lesz kiépített útja, ameddig a politikai hatalma terjed, azaz ameddig (térben) a helyi hatalmacskákat csicskázhatja ... lévén az úton bármikor oda tud küldeni egy olyan haderőt, ami seperc alatt rendtrak a helyszínen ...

2.

Az utak szükségképp sugárirányúak ... és Eriontól távolodva nő köztük a távolság... és az úton járó csapatok által már nem kontrollálható terület. Itten fognak tanyázni a banditok, a kereskedősarcoló-sanyargató önjelölt potentátok és a máseffélék (kóbor monszterek, sárkányok stb.) Előbb-utóbb ezek kerülnek túlsúlyba – onnantól

fogva nem lesz se út, se erioni befolyás ... olyan nagyon.

Saccerkábé, elsöre így gondolom ... így gondolnám, ha mesélnék Yneven.

(Ahol mesélek, ott nagyjából efféleképp szokott lenni. Én isntenbizonyseretnék mesélni, kereskedelmi konfliktust is akár, de a játékosaim karakterei, azok felmenői és előljárói, valamint majdösszes csatlósaik inkább egymás lehentelését tervezgetik-fontolgatják csúf gyanúm szerint .. de ez más tészta.)

2001.07.23.

Szerző: Sics

Forrás: LFG.hu

Szerkesztette: Magyar Gergely

A cikk megjelent az Atlantisz, valamint a MAGUS RPGpontHU oldalon is.