

Utazás és kereskedelem

KULTÚRA

„Mióta csak értelemmel megáldott lények népesítik be világunk térségeit, létezik közöttük az árucseré intézménye is. Hiszen kézenfekvő, hogy az a fellah, akinek földjét fáradtságos munkája jutalmául dús természettel áldották meg az istenek, kicseréli fölösleges élelmét azzal, kinek ugyan birtoka nincsen, ám ügyes keze alól szebbnél-szebb eszközök kerülnek ki. Így amaz előbbinek magának is könnyebb lesz megművelni földjét, miáltal a következő aratáskor még több terményt hordhat hombárájába.

A világ rendje az, hogy mindenki erejéhez mérten munkálkodjék, és abban mélyedjen el, mihez a legnagyobb tehetséget mutatja. Ekképp minden áru a lehető legjobb lesz, márpedig ez a tisztességes kereskedelem egyik nélkülözhetetlen alapzata. Másfelől viszont tekintettel kell lenni arra, hogy olyan javak létrehozásán nem érdemes fáradozni, melyek bőségben állanak rendelkezésre avagy ritkaságuk dacára sem keltenek érdeklődést. Ugyan mi haszna volna tizenegyedikként a korong mellé ülni egy olyan oázisban, ahol a tíz fazekasból hét amúgy is dolog nélkül vagyon?”

[Fayyad el-Histadzsîn: *Értekezés a gazdagságnak buzgó forrásiról*]

Karavánok és teherbárkák

Ynev hatalmas kontinensén a Hetedkor folyamán összefüggő, igen bonyolult gazdasági rendszer jött létre a jelenkori államok és politikai szövetségek megszilárdulásával párhuzamosan. A kereskedelem nemcsak a hírek és a tudás cseréjének, hanem egyben a kincstárak megtöltésének nélkülözhetetlen eszköze is. A kalmárokat szinte mindenhol keményen megadóztatják, ám ritka az olyan hatalom, amelyik a gyors haszon érdekében teljesen ellehetetlenítené tevékenységüket.

Ismert tény, hogy a köznapi áruk többségét nem érdemes messzire szállítani, mert annak költségeitől jó eséllyel drágábbá válnak, mint helyben készült hasonmásaik. Nincsen olyan bolond, aki Shadonból Abasziszba közönséges asztali bort akarna eljuttatni, hiszen a karcos, savanyú löre a világon mindenhol körülbelül egyformán rossz, így aztán nemigen lenne kereslet a drága, ám pocsek külföldi boritalra. Kereskedni olyan portékával érdemes, amelyet máshol vagy nem lehet előállítani, vagy csak annyival drágábban, hogy a szállítási költségeket és a mindig jelenlévő kockázatot számba véve árusításával még haszonra számíthassunk.



Mivel a szállítás drága és gyakran bizonytalan, a szárazföldi távolsági kereskedelem Yneven jobbra luxuscikkekre korlátozódik. Ezek többsége – mint például a fűszerek – egyáltalán nem számít drága vagy különleges terméknek ott, ahonnan származik, ám hosszú útja során minden vám, minden közvetítő jutaléka és persze minden odavesztett szállítmány ára ráakódik, így válhat végül a gazdagok magamutogatásának kellékévé.

A forgalmasabb helyi kereskedelmi utak sűrűn lakott vidékeken vezetnek, ahol általában nem kerül nagy fáradságba szállást vagy ételmezt találni, és kevés kivétellel az útonállók sem jelentenek állandó veszélyt. Önkényeskedő vámszedők, járhatatlanul kátyús országutak vagy előre nem látható események – járványok, háborúk – persze mindenkor és mindenhol előfordulhatnak, de a megfontolt kereskedőnek a várható kockázatot is mérlegelnie kell...

Ynev észak-déli irányú nagy szárazföldi útjai viszont gyakran olyan lakhatatlan és ellenséges tájakon futnak, mint a Taba el-Ibara vagy az Elátkozott Vidék pereme. Akik itt áruszállítással foglalkoznak, jól tudják, hogy csak nagyobb csoportta szerveződve van esélyük felvenni a harcot a különféle bestiákkal, a gyilkos természeti jelenségekkel vagy éppen a vízhiánnyal. Egy karavánt irányítani aligha egyszerűbb, mint egy kisebb hadsereget: a vezetőnek biztos helyismeretére támaszkodva nap mint nap ki kell jelölnie azokat a szálláshelyeket, ahol a máhás és hátas állatok vízhez és táplálékhoz juthatnak. Szükség esetén felderítőket, elő- és utóvédet kell kiküldenie, figyelnie kell az időjárást, a növény- és állatvilág szokatlan jelenségeit, és lelket kell öntenie az utasokba. Továbbá gondoskodnia illik az útipasszusokról, ismernie kell a helyi politikai viszonyokat, tudnia kell, mekkora védelmi pénz jár a rablóbarók vámszedőinek, hogyan lehet hozzáértő mágiatudókat felfogadni, és miként kell az út elején áldást kérni, hogy a továbbiakban elkerüljék a helyi szellemek és démonok haragját. Ezenfelül nem árt, ha konyít a sebgyógyításhoz, a betegségek kezeléséhez, illetve egyszerűbb szertartásokat is le tud vezényelni – és így tovább, és így tovább...

A kontinens két leghosszabb és egyben legnevezetesebb kereskedelmi útvonala Észak nagy civilizációs gócpontjait – az Északi Szövetséget és a Quiron-tenger mellékét – köti össze Dél-Ynev hasonlóan központi jellegű régióival: Pyarronnal, a

dzsad államokkal és a Kereskedő Hercegségekkel, valamint Shadonnal.

Mindkét híres út megkerüli az Ynev derekát átszelő, ott leküzdhetetlen akadályként tornyosuló Sheralt. Az Abasziszból délnyugat felé kanyarodó Vörös Út – mely töredezett, még a kyrek által lefektetett vörös kőburkolatáról kapta e nevet – az Elátkozott Vidéktől biztos távolságot tartva Erionnál kel át a Godorai-tengert szegélyező alacsonyabb hegyeken, majd a Kie-Lyron folyó mentén tart a Hat Város és a Kereskedő Hercegségek, illetve Pyarron felé. A Vörös Út a Hetedkor első századaiban indult igazán virágzásnak, és mindmáig ezen zajlik az észak-déli forgalom java része, melynek lebonyolításában oroszánrészt vállalnak az aszisz, erioni, dzsad és pyarroni kalmárházak.

Párja, a Fahéjút északkelet felől közelíti meg a dzsad országokat, de a Taba el-Ibara sivataga felől fenyegető veszélyek miatt lényegesen kevesebben használják, ráadásul déli szakaszának forgalma az utóbbi időben megcsappant a Keleti-óceánon fellendülő tengerhajózás miatt. A hajózás fejlődésének fő mozgatórugója, hogy a tengeri szállítás azonos távolságra számítva körülbelül egy nagyságrenddel olcsóbb a szárazföldinél. Ez természetesen hatalmas előnyhöz juttatja a tengerparti országokat, melyek lakói nem is haboznak jól csengő aranyakra váltani e lehetőséget. Az ynevi civilizációk déli és északi központjai egyaránt a két nagy beltenger körül jöttek létre, és mindmáig e vizeket járja a hajósok túlnyomó többsége. A beltengerek legfontosabb útvonalainak saját neve van – ilyen például a Toront és Abasziszt összekötő Bíbor Út.

Ezekhez képest az északi Mer'Daray-tenger lényegesen periférikusabb helyzetű, habár az Erigowtól Beriquelig húzódó bálnavadász-vizek és a kontinens északi partvidékének kereskedelmi támaszpontjai között komoly hajóforgalom zajlik. A merészebb tengerjárók nyugat felé a Riegy-öböl, sőt, akár Erionig is elmerészkednek.

Mintegy ötszáz esztendeje járnak rendszeres hajókonvojok a Keleti-óceánon a Gályák tengere és a Sinemos-szoros között. A nyílt tenger veszélyeivel dacoló gorki

fokról fokra haladtak észak felé, míg el nem érték a Quiron-tengert. Az óceán partvidékén létesített állomások és vízvételező helyek révén létrehoztak egy olyan útvonalat, mely az év jelentős részében hajózható, majd több kolóniát alapítottak Abasziszban és Dél-Quironeia más államaiban. Az e vidékeken megtelepedő gorvikiaknak csak egy része tekinthető a szentföldi belháborúk menekültjeinek, többségük olyan kereskedő vagy kalandor, aki Északföldön reméli megtalálni szerencsését.

Eddig példa nélkül álló, észak- és dél-yenevi hatalmak összecsapásával járó háború képét vetíti előre, hogy a Keleti-óceán fölött a Sinemosi Liga is igyekszik ellenőrzést gyakorolni. Ezt előnyös fekvésének köszönhetően teheti meg, hiszen a Sinemoszorosban és a barbár partok előtt járőröző flottája egészen a Duaron-tengerig képes

A legjelesebb yenevi hajóépítők ugyan ismernek olyan mágikus módszereket, melyekkel megerősíthetik a hajótökét, elriaszthatják a fűrőkagylókat vagy elérhetik, hogy a hajó tomboló viharban is kezesen kövesse a kormányos mozdulatait, de ők rendszerint igen-igen féltékeny uraknak dolgoznak. Az összes tengeri nagyhatalom erősen őrzi nemcsak hajóépítő telepeit és tervtárait, de még az ott dolgozó munkásokat is. Míg a Hat Város-i flotta sólyáihoz elszegődő ácsok csak tizenöt esztendeig nem hagyhatják el a kifelé és befelé egyaránt őrzött műhelytelepeket, a Toroni Császári Haditengerészet magitorai vérpecséttel zárják le az esetleges fecsegők száját.

A hadihajók építési költsége részben ezért, részben a felhasznált anyagok mennyisége, minősége és megmunkálása miatt akár háromszorosa is lehet a hasonló méretű kereskedelmi hajókénak.

távol tartani a gorviki hajók többségét.

A hajók és navigációs eszközök is tökéletesedtek azáltal, hogy a kontinens két nagy múltú tengerészeti hagyománya közvetlen kapcsolatba került egymással, ám így sem valószínű, hogy a Hetedkor alkonyán rendszeres, nagy expedíciók indulnának az óceánokon túl elterülő ismeretlen földrészek felderítésére. Bizonytalan kimenetelű, kevés sikerrel kecsegtető vállalkozás volna ez, amelyre legfeljebb néhány magányos szerencsevadász kapható. Általában véve sem a nagyhatalmak, sem pedig tehetős magánszemélyek nem foglalkoznak a kérdéssel, és ugyan miért is tennék? Ynev lakói számára még kontinensük tekintélyes hányada is feltérképezetlen, rejtelmes vidéknek számít – mi csábítaná őket a háborgó vizeken túli messzeségbe?

Vízi járművek

A tengerészek jól tudják, hogy minden tenger különböző járművet kíván: más erővel fújnak a szelek, más a hullámok ereje és más a rakomány is, amely a hajóúr mélyébe kerül. Az adottságok mindenütt eltérőek, ám a hajóépítők törekvése közös: az adott célnak legjobban megfelelő hajót építeni, minél kevesebb megalkuvással, a lehető legolcsóbban.

A Gályák tengere, a Quiron-tenger, a Mer'Daray és a nyílt óceán hajóit tovatúnt korok hagyománya alakította arányos formájú, biztos járású vízi járművekké, melyek látszólagos sokféleségük ellenére is besorolhatóak néhány alapvető típusba. Könyvünk terjedelmi korlátai miatt nem foglalkozhatunk a parti vizekben nyüzsgő halászbárkák, ladikok, tutajok, a folyóvízi alkalmatosságok sokaságával; a nagyobb, mélytengeri hajózásra alkalmas járművek rövid ismertetésére kell szorítkoznunk.

Erracal

Hossz: 35-45 láb

Szélesség: 10-13 láb

Merülés: 3-4 láb

Sebesség: 6-8 mérföld óránként

Teljes terhelés: 400-700 teher

Legénység: 100-180 fő

A nehézkes, testének arányai miatt leginkább úszó dióhéjra emlékeztető erracal a Gályák tengerének vitorlás kereskedőhajója; tágas karakterében akár kétezer boroshordó vagy gabonaszák is elfér. A keresztvitorlával felszerelt háromárbcos nagy előnye, hogy kezeléséhez kevés ember elegendő, hátránya viszont a lassúsága és rossz manőverezőképesége. Viszonylagos védtelenségét az orrban és a taton elhelyezett nehézfegyverek hivatottak ellensúlyozni. Mindemellett a Gályák tengerének kereskedői szinte sohasem járnak magányosan; tucatnyi fölfegyverzett erracalból álló hajókonvojaikat gyakran gályákkal kísértetik.

Az emberi kalandvágynak és kíváncsiságnak persze nem szab határt sem az óvatosság, sem a biztos tudás hiánya. A nagyobb kikötőkben több olyan hajós neve is közszájon forog, akik a Hetedkorban Ynev partjairól a bolygó – Satralis – más szárazulataira próbáltak elvitorlázni. A legutóbbi ismert eset egyben jellemzi az efféle utakkal járó kockázatokat is: egy expedíciónak P.sz. 3677-ben ugyan sikerült eljutnia egy Anvariához közel fekvő szigetcsoportig, de a visszatérő hajókat kirabolták és elsüllyesztették Neyvar Criddel erioni kereskedő emberei. Az útvonal titkának ismeretében azután maga Criddel indított flottát a távoli földrészre.

Az úton azonban mintha átok ült volna – mintegy tíz évvel később hasonló módon veszték oda a kereskedő visszatérő, már a Godorai-tenger hullámaait szelő hajói. Egyes földhözragadt elmék persze egyszerűen azzal magyarázzák a történetet, hogy Toron megorrolt a dúsgazdag „tengeri vállalkozóra”, aki botorságában nem áttallott alkalmazni hajóin néhányat bizonyos eltulajdonított ókyr navigációs eszközökből. A többség szerint viszont eleve az istenek elleni véték minden egyes anvariái út. Hiszen mi egyébbel lehetne magyarázni, hogy a visszatérő flotta vezérhajóját egy gigantikus tengeri kígyó zúzta darabokra?

Galeassz

Hossz: 40-60 láb

Szélesség: 8-10 láb

Merülés: 3 láb

Sebesség: 7-10 mérföld óránként

Teljes terhelés: 151-300 teher

Legénység: 80 tengerész, 150-300 evezős, 200 katona

Az utóbbi évezred tengeri ütközeteiben döntő tényezővé váltak a nehézfegyverek: a tűzköpek, ballisták és más vetőgépek. Egy gálya oldalfalát az evezők foglalják el, így ott fegyverzetnek nem jut hely, az orr- és tatbástyákon hordozott eszközök pusztító ereje viszont egy hadigalleon vagy egy parti erődítmény ellen már elégtelennek bizonyul.

Az ellentmondás feloldására alakították ki a galeasszt a Hat Város-i Tilemaer hajóépítői: művük nagyobb és szélesebb a gályánál, orr- és tat kiképzése a vitorlásokéhoz hasonlatos. Az evezőszekrények fölött magasztott oldalfalú ütegfedélzet húzódik, melyen hosszában ballisták sorakoznak. A galeassz három, néha négy árboccal és szinte mindig hosszvitorlázattal épül. Láthatóan szélesebb és nehézkesebb, mint őse, a karcsú gálya. Annál lomhábban is manőverezik, de kétségtelenül

Ritka kivételként, az elmúlt idők ódon és fenyegető emlékeként olykor a Quiron-tengeren is feltűnik egy-egy galeassz; leginkább olyan hatalmak zászlai alatt, melyek mágiája képes megóvni e hajókat az elsuhanó évszázadoktól, és lehetővé teszi számukra, hogy felvegyék a harcot az újabb korok fejlettebb vízi járműveivel is. Ilyen hajó az Invictor Mares, a Tharr egyházának tulajdonában álló vegyes vitorlázatú, kétsorevezős galeassz. Fedélzetét számtalan idejétmúlt felépítmény teszi várakhoz hasonlatossá, csipkézett palánkjai mögött mázsás sziklakkal töltenek meg katapultokat durva tengerészkezek. Elendorok és famorok irányítják útját – mint mondják, egyenesen Tharr akarata szerint.

alkalmas arra, hogy pusztá tömegével és vágósarkantyújával letarolja kisebb ellenfeleit, így máig korlátlan ura a déli vizeknek. Legénysége és evezőseinek száma mintegy kétszerese a gályáénak.

Galleon

Hossz: 40-50 láb

Szélesség: 10-12 láb

Merülés: 3,5-4 láb

Sebesség: 15-18 mérföld óránként

Teljes terhelés: 300-500 teher

Legénység: 250-400 tengerész, legfeljebb 200 katona

E hajótípus a P.sz. III. évezred zászlóháború, a szövetségi – főleg erigowi – és toroni hajóhadak összecsapásai nyomán jött létre a karakkából; ma a legelterjedtebb hadi- és kereskedőhajónak számít az északi vizeken. Hadászati célra épült változatai 20–40 ballistát és más ostromgépet hordoznak, és hajózó legénységük mellett két vagy három század tengerészkatona is szolgál rajtuk. E hajók alkotják a toroni, aszisz és sinemosi flotta derékhadát.

A galleon tekintélyes méretű vitorlás, három fedett fedélzettel. Orra hosszan előrenyúlik a főfedélzet folytatásában, mögötte kap helyet az általában egyszintes előbástya, a legénység szállása. Két-, esetleg háromszintes hátsó felépítménye egyre keskenyedve, szelíden emelkedik a szögletes tat felé. A Quiron-tenger galleonja színpompás díszítményeivel és faragásaival a toroni karakka kistestvéreinek tűnik, míg a típus Mer'Daray-tengeri változata alacsonyabb építéséről és a tat körül futó galériáról ismerszik meg.

Ez a keresztárbocos hajó tökéletesen kihasználja a hajózási idényben

Külhoniak számára igen megtévesztő lehet, hogy Shadon északi partvidékén és Gorvikban gyakran gallónak neveznek minden tengerjáró vitorlást, így a három- és négyfedélzetes hajókat is.

kiszámítható és egyenletes erejű quiron-tengeri szeleket, és tartani tudja a 15–18 szemes sebességet is. A galleonok többsége három vagy négy árbocot hordoz, elő- és főárbocán keresztvitorlával, a tatárbocon lantvitorlával, orrárbocán pedig vakvitorlával. E szabály alól kivételt jelent az aszisz hajóépítők által megalkotott szkogg, mely abban különbözik a galleontól, hogy tat- és főárbocát egyaránt lantvitorlával látják el.

Gallo

Hossz: 12-15 láb

Szélesség: 3-4 láb

Merülés: 1,5 láb

Sebesség: 10-12 mérföld óránként

Teljes terhelés: 30-50 teher

Legénység: 10-15 fő

Ezt a főként a Délvidéken elterjedt egyárbocos, hosszvitorlázatú kishajót a pyarroni vizeken thonner, a Shibara-torkolat dzsadjai között dungijah néven ismerik, de a gorviki kivándorlókkal együtt eljutott a Quiron-tengerre is. Számos helyi változata létezik, ezek orrképzése, felépítménye és árbocozata eltérhet, ám mindegyiket halászhajóként vagy a parti kereskedelemben – és csempészetben – használják. Felépítése egyszerű: az egyfedélzetes bárkán kabinokat vagy kerekas kormány szerkezetet ritkán találunk; vitorlázatának kezeléséhez pedig tíztizenöt ember is elegendő. A gallo igen fürge és fordulékony, bár a jobb manőverezés érdekében sokfelé még egy alacsonyabb tatárboccal is ellátják.

A hátszélben használt vakvitorla nevéhez méltóan szinte lehetetlenné teszi, hogy a taton álló kormányos belássa a hajó előtti vízfelületet. Éppen ezért a vakvitorlát csak akkor vonják föl a sebesség fokozására, ha már minden más lehetőséget kimerítettek.

Gálya

Hossz: 30-50 láb

Szélesség: 5-7 láb

Merülés: 2-3 láb

Sebesség: átlagosan 5-6, de rövid ideig akár 10-12 mérföld óránként

Teljes terhelés: 150-250 teher

Legénység: 50 tengerész, 120-130 evezős, 100 katona

Talán a legősibb – már a crantai időkben is használt – hajótípus, melynek működési elve mit sem változott az elmúlt húszezer esztendőben, mióta az első evezősök tengerre szálltak. Mivel szélcsendben is képes haladni, a gálya hajdan szinte egyeduralgoló volt a hadászatban és a kereskedelemben egyaránt. A Kyr Birodalom idején ugyan háttérbe szorult – hiszen a calowyni hódítók fejlett, mágiával irányított vitorlásokkal rendelkeztek –, ám a Hatodkorban ismét széles körben kezdték használni.

Mára azonban több okból is eltűnőben van a Quiron-tengerről: az evezősök fenntartása költséges – több ezer ember táplálása még gályarabokra méretezett adagokkal számolva is fölöttébb drága –, így a gálya a vitorlások fejlődésével elvesztette korábbi előnyét; evezői és hosszú gerince miatt rosszul állja a nyílt tenger hullámverését, továbbá a vitorlásokkal összehasonlítva méretéhez képest viszonylag kevés hasznos teher befogadására képes. Gyakran szorul vízkészleteinek feltöltésére – a hajósok nem csak grogot isznak –, azaz soha nem távolodhat túl messzire a partoktól. Kisebb, az alatt tárgyalt iburnhoz hasonlóan evezőkkel is felszerelt vitorlásokat továbbra is használnak a parti hajózásban, de a Quironeiában a gálya csak mint az uralkodók hatalmát jelképező luxusbárka élte túl korát.

A Gályák tengere azonban ma is rászolgál nevére, hiszen a Hat Város vagy a Kalmárhercegségek hajóhadainak gerincét mostanság is evezős hajók alkotják. A fent említett hátrányok kevésbé érvényesülnek a déli beltenger többnyire szélcsendes, szelíd vizein, ahol a kalmárok vitorlásai gyakran vesztegelni kényszerülnek – a hadiflottáknak viszont mindig haladniuk kell.

A ma elterjedt déli gálya tehát hadijármű: egész felépítését a tengeri hadviselés

A nagyobb yenevi vízi járművek sebességét szemben adják meg. A sebesség mérése a következőképp történik: minden hajón található egy mérőzsinór nevű eszköz, amely voltaképpen egy fa háromszög egyik csúcsához erősített kötél. A kötéltre egyenlő szakaszonként apró fonatokat hurkolnak. A sebességmérés során egy tengerész bedobja a vízbe a mérőúszónak is nevezett fa háromszöget, amely ezután helyben marad, miközben a kötél letekeredik a matróz kezében lévő orsról. A hajó sebességének mérőszáma a nagyjából hatvan másodperc – azaz hatvan szegmens – alatt letekeredett szemek száma lesz. Az idő mérésére a tengerjáró hajókon általában több apró, igen pontosan beállított homokórát használnak.

követelményeinek rendelték alá. Könnyű és gyors járású, noha erős szélben és hullámverésben nem veheti föl a versenyt egy vitorlással.

Hosszú és kecses testéből csak az evezőszekrények ugranak ki két oldalon; fedélzetén keskeny híd fut végig az alacsony orr- és tatbástya között. A gyakran vágósarkantyúval is ellátott orrban helyezik el a hajó nehézfegyvereit, főleg ballistákat. A tattükör fölött messze hátranyúlik a parancsnoki híd elkeskenyedő felépítménye, melyet farácsokra feszített vásznak óvnak a tűző délszaki napsütéstől. A déli gályák három árbocukon manapság már általában hosszvitorlázatot hordoznak, mellyel a legkisebb oldalirányú fuvallatot is képesek szolgálatukba állítani, szél ellen pedig evezők segítségével haladnak.

A kisebb hadigályákon egy, míg a nagyobbakon három-négy ember kezel egy evezőt, háttal ülve a hajóornak. A mai gályák általában két vagy három evezőssorral épülnek; fedélzetükön 120–300 evezős szolgál, ami 20–26 evezőpárt jelent 3–6 emberrel. Megjegyzendő, hogy bár például a pyarroni flotta hajóin a városi szegénynegyedek lakói közül toboroznak markos legényeket, és nem dolgoztatnak elítélteket, ez az eljárás nem

általános; az evezősök utánpótlásának módja országról országra változik.

A rabszolgákkal és a hadifoglyokkal a kontinens számos országában monoton, izomszakasztó munkát végeztenek, de talán mind közül a legrettebb büntetés egy gorviki gályán rabságra jutni: az általában dzsad vagy shadoni származású nyomorultakat csak a halál válthatja meg az evezőpadtól. A gályarabok szakállát és haját tövig nyírják, vállukat megbillogozzák, harci vagy lázadásveszélyes helyzetben pedig úgynevezett gorviki körtét raknak a szájukba. Ezt az ötletes eszközt abradói kalózoknak köszönheti a világ: a torkon ragadott rab kintől eltátott szájába durván benyomott, keményfából készült készség beszédképtelenségre kárhoztatja a szerencsétlent. Mivel a nyílt tengeren gyakran akadnak efféle veszélyes helyzetek, továbbá mert nyugodt időben is korbács az egymáshoz beszélő rabok bére, a gályarabok lassanként beszélni is elfelejtene; esténként a napi 15–20 óra munkától megtörve kuporodnak fatálcáik mellé.

A karakterek egy régi dzsenn tekercs nyomában járva jutnak el Eronéba, ahol a hallgatás falába ütköznek... Az egyetlen ember, aki segítségükre lehetne, nyolc éve gályaraboskodik Ollivero con Garmeldini, közismertebb nevén a Néma Gróf egyik hajóján. A portyázó kalózflottát megtalálni sem könnyű – és főképpen cseppet sem veszélytelen – feladat, de a kalózokat szóra bírni még ennél is nehezebb. Garmeldini nyelvét ugyanis vagy harminc esztendeje kimetszették Al Abadanában, azóta pedig hasonló csonkítással áll bosszút minden dzsaden, aki a kezei közé kerül. Vélhetőleg ez történt a karakterek informátorával is, akit ráadásul a végsőkig megtörhettek az elmúlt esztendő, ha él még egyáltalán. De ha él is, hogyan találják meg kétszáz félállattá süllyedt, hebegő roncs között?

Harksheff

Hossz: 30-35 láb

Szélesség: 7-10 láb

Merülés: 2,5-3 láb

Sebesség: 12-15 mérföld óránként

Teljes terhelés: 250-600 teher

Legénység: 50-80 fő

A Mer'Daray-tengerrel dacoló északi – legnagyobb részt erigowi – hajósok kicsiny, egyárbocos bárkáikon már kétezer évvel ezelőtt el-elmerészkedtek Beriquel szigetéig, de csak később, nagyobb és viharállóbb járműveken eredhettek az úszó jég birodalmának határán vonuló bálnacsordák és halrajok nyomába. Halászbárkáik leszármazottja a harksheff avagy „bálnahajó”, ez az alacsony építésű, nagyon stabil háromárbocos. A galleonnál kisebb hajó teste a viszonylag keskeny fedélzet alatt kihalasodik, s a vízvonalnál éri el legnagyobb szélességét. Vastagított palánkjai és bordázatának kiképzése miatt jól bírja a sodródó jégtáblák ütéseit; felépítményei alig emelkednek ki a hajótörzsből, hogy minél kisebb felületet kínáljanak a szél nyomásának. A harksheff elő- és főárbocán keresztvitorlázatot, tatárboacán lantvitorlát hordoz. Vitorlázatának kezelése egyszerű, így alig hatvanfős legénységgel is kifuthat a tengerre.

Iburn

Hossz: 20 láb

Szélesség: 5 láb

Merülés: 2 láb

Sebesség: 10-14 mérföld óránként

Teljes terhelés: 50-80 teher

Legénység: 20 tengerész + 25-30 evezős

A Quiron-tenger déli vizein gyakori ez a viszonylag alacsony építésű és kis merülésű, egy- vagy kétárbocos hajó, a gálya típusú vízi járművek utolsó északi túlélője. A kétfedélzetes iburnról hiányzik az első felépítmény, egyszintes tatbástyája elkeskenyedve fut ki a kerek hajófar fölé. A felmagasodó orrtőke díszesen faragott, általában asszonyalakot formázó vége a fedélzet fölé emelkedik. Bár kedvező szélben lantvitorlái segítségével halad, felépítését tekintve inkább evezős hajó, melynek 12–15 pár evezőjét két-két ember kezeli.

Karavel

Hossz: 20-25 láb

Szélesség: 5-7 láb

Merülés: 2 láb

Sebesség: 12-15 mérföld óránként

Teljes terhelés: 100-200 teher

Legénység: 70-150 fő

A karvel a Quiron-tenger egyik legnagyobb múltú többárbocos vitorlása, melynek megszületése a P.sz. II. évezredben fellendülő kereskedelemhez köthető. Hadászati célra szinte sohasem használták ezt a viszonylag kicsi hajót, amely az aszisz parti bárkák egyenes ági leszármazottja. A karvelnél elől ritkán található felépítmény, csupán hátul, a főfedélzet fölé építenek hosszú, bástyaszerű tattedélzetet, mely rendszerint egyenes tattükörben végződik. Mivel főleg kalmárkodásra használják, a karvel nemigen hordoz nehézfegyverzetet, de fedélzetén rendszerint található egy-két, a tengeri rablók elleni védekezésre szolgáló dárdavető.

A karvelek általában három árboccal épülnek; az előredőlő orrárboc a hajó közepén, a másik kettő e mögött kap helyet. Lantvitorláik segítségével kedvező szélben náluk nagyobb hajókkal is versenyre kelhetnek, és igen éles szögben képesek szél ellen haladni.

Tabrak

Hossz: 20-30 láb

Szélesség: 4-5 láb

Merülés: 2 láb

Sebesség: 10-14 mérföld óránként

Teljes terhelés: 60-120 teher

Legénység: 50-100 fő

A gálya egyenes ági leszármazottja ez a fürge vitorlás, mely örökölte annak minden jó tulajdonságát. Orra és alacsony hátsó felépítménye messze kinyúlik a víz fölé, ami a hajónak igen könnyed megjelenést kölcsönöz. Noha két vagy három árbocán rendszerint lantvitorlákat hordoz, a fedélzeti mellvéden evezőnyílások is találhatóak, így 12-14 pár evezőjével szél híján is mozgásképes maradhat. Mivel a tabrak egyéb előnyei mellett alacsony merüléssel is büszkélkedhet, csempeszek

és kalózkodó kedvelt járműve, mely egyaránt elterjedt a Gályák tengerén, a Corma-dina szigettengerén és a Ravanói-öbölben. Mérete miatt a nyílt óceánra ritkán merészkednek ki vele.

Karakka

Hossz: 85-100 láb

Szélesség: 16-20 láb

Merülés: 5-7 láb

Sebesség: 12-18 mérföld óránként

Teljes terhelés: 5500-7000 teher

Legénység: 1800 fő + 500 fő

*A fenti adatok a Leviathan osztályú karakkákra vonatkoznak

A karakkák a Császárság flottájának büszkeségei, valóságos úszó erődök. Körülbelül százötven létezik belőlük, de csoportosan csak akkor vonulnak föl, ha Toron közel ezer egységből álló csapásmérő erejének javát mozgósítja. A flotta kisebb hajóihoz hasonlóan a karakkákat is szabványosított felépítéssel, négy osztályba sorolva építik.

Őfelsége Császári Haditengerészetének hajói hagyományosan kilenc plusz egy hajóosztályba soroltatnak. A legnagyobb, Calowyn osztályú gigászokból azonban a Hetedkorban egy sem járja a tengereket: a honfoglaló kyrek által épített óceánjárók lecsupaszított hajóteste manapság a Császárszigetek néven ismert flottatámaszpontok alapzatául szolgálnak.

A következő, Leviathan hajóosztályba szintén legendás méretű csatahajók tartoznak: kettős orrgondoláik mágikus, örökéggő tüzet hajító roppant katapultjai egész városok elpusztítására képesek a távolból. A Tersus, Octyus és Laquass osztály egységei képezik a toroni flotta gerincét, míg az ötödik osztályúaktól lefelé az egyre csökkenő méretű hajók – mint például a Khas osztály fürge és alacsony merülésű naszadjai – többnyire kisegítő szerepet játszanak: feladatuk a felderítés, konvojkíséret, rajtaütés, futárszolgálat, a tengerészgyalogos erők támogatása stb.

Méreteik varázslatok alkalmazása révén lépik át a fahajók számára elrendelt korlátokat, így a legnagyobb, Leviathan osztályú hajók hossza akár a száz lábat is elérheti. A hat lábbal a vízvonal fölött emelkedő főfedélzet alatt további négy található, melyek közül három ütegfedélzet. A kevélyen magasodó orr- és tatbástyák további emeletekkel növelik a hajótest magasságát – jellemző, hogy a nagyobb toroni karakkák kormányállása egy magasságban van egy kisebb vitorlás, például karvel árbockosarával. A tekintélyes tömegű felépítményeket, a négy vagy öt árbocon hordott keresztvitorlák nyomását a hajóúr mélyén fekvő több száz teher súlyú ballaszt egyensúlyozza ki. A szerkezeti méretek további növelésének a Quiron-tenger kikötőinek mélysége szab határt, ugyanis a karakkák hat-hét láb mélyen húzódó gerincükkel a kiépítetlen partot gyakran meg sem tudják közelíteni.

A nyílvető – sa'hra shigran – nevű szerkezet egyetlen lövéssel több tucat nyílvesszőt képes kilőni jelentős távolságra. Meglehetősen pontatlan fegyver, de csoportosan alkalmazva lehetővé teszi igen hatékony és jól időzített nyílzáporok útnak indítását.

Ez azonban rendszerint nem okoz taktikai problémát, ugyanis ütegfedélzeti ballisztáik lőtávolsága eléri az egy mérföldet, míg közelebbi célok esetén nafta- és nyílvetőiket is bevethetik. Nyílt tengeri ütközetben pedig mindezek felül egy ezred tengerészkatona várja, hogy csákyzás után lerohanhassa a tomboló lángviharral, valamint pusztító lövedék- és nyílzáporral dacoló ellenséges hajók fedélzetét.

?.
Szerző: Szürkecsuklyás Testvériség
Forrás: szurkecsuklyas.hu
Szerkesztette: Magyar Gergely

A cikk az Interneten megjelent Északföldre kiegészítő I. függeléke, Utazás és kereskedelem első fele, a második, térkapukkal foglalkozó fele külön cikkben került közlésre.