

# Egy kikötőváros a Vörös tenger partján

Contributed by hajásmester

2009. October 29. Thursday 11:29

Last Updated 2012. September 07. Friday 21:47

There are no translations available

Berenike. Ez a név sok olvasó elátt bizonyára nem ismeretlen, hiszen az Ákorban gyakori név volt az elkelé szirmazású nőnek a Vörös tenger partján, még csillagkép is lett belőle Bereniké. Egy várost is alapítottak illyen Vörös tenger partján, de hogy a városnak és kikötőjének mekkora jelentősége volt a Római Birodalom és India közötti kereskedelemben, erre csak a közelmúlt régészeti kutatásai derítettek fényt.

Rögebben a római császárok nem fogadta el azt a feltevést, hogy az Ákorban a Római Birodalom és India közötti kereskedelmi kapcsolat létezett volna. Az volt az elképzelésük, hogy a keleti Áruk közötti kereskedelem útján jutott el a Birodalomba, ahogy ez később a közelmúltkor folyamán is zajlott. Ezek a feltételezések az arabok Indiai császári hajózási kalandjait elre hozták vagy 500 évvel, nem beszélve arról, a mai hajózási technológiáként akarják a mai napig bemutatni, ami már akkoriban Indiáig, sőt az arab világig terjedt. Erre azonban a régészeti kutatások nem adnak igazolást.

A 20. század közepén Mortimer Wheeler brit régész olyan felfedezést tett az indiai Arikamedunál, ami bebizonyította, hogy a Római Birodalom kereskedői valóban eljutottak Indiába, sőt, úgy tűnik, közelmúltban tartásan le is telepedtek ott. Ennek hatására megindultak kutatások aztán egyre több bizonyítékot hoztak arra, hogy a Római Birodalom virágkorában hajózási út vezetett a tengert India és Egyiptom között. Ennek az óriási forgalomnak az egy bizonyos volt a Vörös tenger egyiptomi partján Berenike. A Vörös tenger II. Ptolemaiosz alapította i.e. 275-ben. Nagy Sándor Indiai hadjáratait követően a harci elefántok alkalmazása széleskörűen elterjedt a hellenisztikus kor hadseregeiben, de Egyiptom uralkodója az ellenfelei, a Szeleukidák miatt ezeket nem tudta Indiából importálni. Helyettük afrikai elefántokat kellett alkalmazni. Az elefántokat közelmúltban hajózási szállították Kelet-Szudán, Eritrea és Etiópia partjaira a Vörös tengeren át a nevezett kikötőbe, onnan aztán szállításra került a Kelet-Szudánra. A közelmúltban nem sikerült, az afrikai elefántok sose lett harci elefánt, de a város megmaradt és a kereskedelmi útvonalak egyre messzebb nyúltak, még közelmúltban eljutottak Indiáig. A közelmúltban kontinens közötti több ezer kilométeres utat termelt csak hajózással lehetett megtenni. Csak ezek nyomában lehetett akkora közelmúltban elhelyezni, hogy az új gazdasági hasznot hozzon.

A Ptolemaioszok idejében a kereskedelem még csak provinciális maradt, az igazi fellendülés akkor következett be, amikor Octavianus i.e. 31-ben Róma fennhatóság alá vonta Egyiptomot.

A római kereskedőknek hosszú útszakaszt kellett megtenniük, amíg eljutottak Indiáig. A Római Birodalom Alexandriaig vezetett hajóutat a gabonaszállítások miatt jól ismert útvonalon. Az Alexandriaiban Indiáig vezető karaván-útszakasza az idős Plinius a Naturalis Historia című műve 6. könyvében. A szerző bizonyságot tesz arról, hogy az útvonal leírásához elsősorban a rendelkezésre megkapható ismeretanyag. Plinius korában keletkezhetett a Periplus Maris Erythraei is. Ez (a Vörös tenger közelmúltban) tulajdonképpen egy tengeri útleírás, hajózási napló, amit egy egyszerű alexandriai kereskedő írt a Vörös tenger felől Indiáig vezető hajóútjáról. Keletkezése ideje vitatott, a legvalószínűbb az i.sz. 40-70 közötti időszak. A Periplus írás nyelvét beszélő egyiptomi lakos volt, tapasztalt kereskedő, aki maga is részt vett a Vörös tengeri áruforgalomban, munkája egy pontos információkkal szolgál az indiai, arabiai és afrikai utazásokkal illetően. Közvetlen az volt az állásfoglalás, hogy szerzője a leírás utat nem járta be, hanem csupán mások beszámolóit gyűjtötte egybe. Ma már azonban nincs okunk kételkedni a szerző állásfoglalásában.

A visszafejtéshez, az indiai Muziris felől Alexandriaig tartó szállítási útvonalhoz közzé tett adatokat nyújt egy 1980-ban, Alexandriaiban előkerült papyrusz. Az i.sz. 1-2. századokban Római Indiába az új Egyiptomon és a Vörös tengeren keresztül vezetett. A tengeri útvonal előnyben részesítéséhez a korabeli politikai helyzet is hozzájárult, mivel

a rámaiak ilyen mádon tudták a szárazföldi útvonalakat ellenőrzésük alatt tartani Parthus Birodalmat kikerülve. Itáliába, Egyiptomot mindig tengeri úton káreltették meg, legalábbis eddig nem került olyan irat, ami azt bizonyítaná, hogy egy korabeli utazó vagy kereskedő ezt az utat szárazföldön tette volna meg. A kereskedelmi hajók Ostiába vagy Puteoliból indultak. Ostia a Tiberis partján, Rómaától 20 kilométerre fekszik, fejlődés előtt azonban homokzátonyok gátolták. Puteoli (ma Pozzuoli) Rómaától 150 kilométerre délre található, amely azonban kedvezőbb, mályebb járható hajók is befuthattak. A források alapján valószínűsíthető, hogy a 2. századig Puteoli meghatározó szerepet játszott a római óceánkeleti luxusáru-kereskedelemben.

A Puteoli és Alexandria közötti távolság 1000 tengeri mérföld, ez 1852 kilométernek felel meg. A szárazföldi, az óceán az áru mennyisége nagymértékben befolyásolta az utazás időtartamát és biztonságát, így a szárazföldi tenger is. A szárazföldi nagyon meghatározó volt. A hajók Rómától káreltették el Alexandriát, a visszaút azonban a szárazföld szemben jóval tovább, akár 53-73 napig is tarthatott. Alexandriában a Rómaiból érkezett árut kisebb folyami hajókra rakták át, a víz-szárazföldi útvonalon ugyanis olcsóbb volt a szárazföldi. Alexandria tengeri kikötőjének csatorna káreltette a belsejébe, kikötővel. A hajók a folyami rendszerrel feljuttatott árut 12 nap alatt értek Koptosba.

Á

Itt szárazföldi útvonalak vették át az árut, és tengeri vagy szárazföldön vitték tovább a Keleti-sivatagon át az egyik vitorlást tengeri kikötőbe. Myos Hormos 5-6 napi járási útra fekszik Koptostól, ez a kikötő található a legkedvezőbb a Nílushoz. A legkedvezőbb kikötő Bereniké ugyan 412 kilométerre van Koptostól, a hatalmastengerjárók hajók befogadására alkalmas, amely miatt Plinius korában mégis ez volt a legkedvezőbb kikötő. Plinius szerint a Koptos a Bereniké káreltette távolságot a karavánok 12 nap alatt teszik meg, mert a hőség miatt csak éjszaka lehet haladni. Átkelésben a zellást és a szárazföldi útvonal helyek (hydremata) és szárazföldi útvonalak (mansiones) biztosították. Az útvonal katonai biztosítását kis ellenőrzési pontok felállításával oldották meg.

A hajók a vitorlást-tengeri kikötőket júliusban hagyták el, és hajtásukkal Afrika legkeletebbre fekvő pontjához, a Guardia-hegyfokhoz hajóztak. Egykori hajók esetében 4-6 csomó volt, így egy nap alatt káreltették el 50 tengeri mérföldet tudtak megtenni. Indiába a délnyugati monszun segítségével jutottak el. Az indiai-árcénon rendszeresen fújó monszunszeleket az i.e. 1. században Hippalos hajóskapitány fedezte fel a nyugati világra hajózási számára. A délnyugati monszun heves, viharos időszakot jelent, a szél sebessége akár 100 km/óra is elérheti, ezért erre hajózáskor, amit csak igen gazdag kereskedők tudtak beszerezni. Berenikéből Canoba 30 nap alatt, Canoból Muziris 40 nap alatt lehetett eljutni. Muziris mellett kedvelt indiai kikötők voltak még Barbarikon, Barygaza és Nelkynda is. Az északi Rómaiból Indiába 114 napig tarthatott átrakodás nélkül. Indiából az északi monszun segítségével december és január között indultak vissza a hajók Egyiptomba, ami nyugodt, csendes időszak. A római és India közötti útvonalat a téli káreltette a hajók káreltették el egy óvint tartott az átrakodási időt nem számolva.

Az Indiától Alexandriába vezető kereskedelmi útra egy 1980-ban előkerült, és 5 évvel később a csben publikált kiállításra került papirusz tájékoztató. A szárazföldi útvonal nem tartalmaz dátumot, de valószínűsíthető, hogy a 2. század közepén káreltették keletkezett. A papiruszlap mindkét oldalán fekete tintával káreltették a találat. Az előlapon egy káreltette szerzői rész, amelyet az indiai Muziris vitorlában foglaltak meg. A szárazföldi útvonalra a káreltette szerzői rész igen magas ismeretekkel rendelkeztek. A papirusz tartalmazza a pontos szárazföldi útvonalat Indiától egy vitorlást-tengeri kikötőig, onnan a sivatagon keresztül Koptosig, majd Koptostól Alexandriáig. A vitorlást valószínűleg Róma volt. A papirusz másik oldalán a szárazföldi útvonal listája olvasható. A papirusz bizonyítja, hogy a távolsági kereskedelem szervezése milyen hihetetlenül nagy feladatot jelentett, és hátrárra a római császárral együtt is látható kereskedelmi kapcsolat az ókori Mediterráneum és India között, a rendszeres és nagy volumenű kereskedelem csak a római ideje alatt valószínűsíthető. A római szövegi adatok és társadalmi feljegyzések alapján a becslések szerint Berenikéből évente mintegy 120 hajó indult el Indiába, illetve érkezett meg onnan rakományuk ártlagban 200-300 tonna lehetett. A korabeli viszonyok szerint ez az ártforgalom valóban világméretűnek számított.

Detaláltak bizonyítékot a másik oldalon, Indiában is. Napjainkban egy sí kikötő maradványait tárták fel Kerala szárvetségi államban, a Perijár-folyás torkolatában. A Pattanam vitorlában folyó ártások során 2000 éves tárgyak alapozású rakodáspartot tártak fel, a kikötő bakokat és egy hat méter hosszú ártás, fájba épített kenu maradványait találták meg. A leletek káreltette szármaltan cserépedény maradványait fedezték fel - akadnak római amforák, amelyekben bor érkezett Dél-Itáliába, de találtak egyiptomi és mezopotámiai eredetű cserépedényeket. Az indiai római szövegek feltételezése szerint Muziris kikötőjének találatok meg. A Bhuvanészari Fizikai Kutatóintézet tudósai

a leletek kormeghatározásait, vizsgálataik szerint a rakodáspark faanyaga kőtezer éves, az i.e. 1. évszázad kőzárótti periódusba szűrmazik. A kutatások szerint a hajás Egyiptomból, a Vörös-tengerről indultak, s a kőzáró 70 napjukba telt, má-g előrtök Muzirisz kikötőjébe. A Mezopotámia szűrmazás edények, a római leletek alatti rétegek szűrmaznak. Ez arra utal, hogy az adott társaségekkel a kereskedelem korábbi volt, mint a római Birodalommal. A feltárások tanúsága szerint a társaségekben i. e. 1000 körül telepedtek meg, s a terület az i.sz. 10. századig lakott volt.

Á

Árucikkek Indiából Rómába

A római szerzők India kőzetes kincsei között a drágaköveket, igazgyöngyöket, elefántcsontot, óbenfűt, ódrága kenőcsöket emlegetik a leggyakrabban. Máj Plinius is a drágakövekben leggazdagabb fűzdrágszerek nevezi Indiát. A fűzdrágakövek között nagyon népszerű volt a lapis lazuli, a karneol, az achát és az onix, ezeket gyöngyformájában egész Dőkelet-Ázsiában kedvelték. Az ákori drágakövek pontos árát keveset tudunk, de a nemesfűmekkel azonos őrtökés lehetek Indiában. Igazgyöngyöket tartalmazó kagylókat nagy mennyiségben Taprobán (az ákori Srí-Lanka) körül halásztak, az igazgyöngy a sziget egyik legjelentősebb kiviteli cikke volt. Az indiai állatok között a szőp tollazatú, szőnes madarak, főleg pávák és papagájok az értékelő otthonaiba kerültek. A tigris és oroszlánt az amfiteátrumokba szállították. Az állati eredetű termékek között az elefántcsont mellett a teknőcpáncél is igen kedvelt volt. Máj a római szerzők csak a keleti luxuscikkeket emlegetik (és óstorozzák azok vásárlását), valójában a mindennapi életben is felhasználásra kerültek az Indiából szállított termékek. Nagy mennyiségben érkezett Rómába például a bors. A változatos keleti fűszereket (fahőj, gyömbő, szegfűszeg, nácostus, kardamom) nemcsak fűzhez, hanem gyögytársra, tartósításra, kenőcsök és parfüm készítésére is felhasználják Rómában. A naradás az egyik legkedveltebb indiai aromás növény, gyökereiből és leveleiből illatos készítményeket, ami mág a fahőjénél is megbecsültebb volt. A legszerényebb számítások szerint India, Kánaán 100 millió sesteriust visz el a birodalmunk minden évében. A sáshajtott fel az i.sz. 1. század derekán az idősebb Plinius.

Á

Árucikkek Rómából Indiába

Az irodalmi források állítják szerint a rómaiak az indiai termékek őrt kezdetben főleg arany- és ezüstpénzsekkel fizettek. A régészeti leletek megerősítik, hogy Indiában nagy igény volt a jó minőségű nemesfűmre: tább ezer nemesfűmre került el India őli királyságainak területén és a Gangesz folyás mentén.

Az Indiában végzett ásatások során nagy mennyiségben kerültek elő Mediterráneumból szállított amforatűredőek. Ezekben első sorban bort szállítottak, mághozzá főleg kitűnő minőségű campaniai fajtát. A szállították hossza és bonyolultsága miatt a borára olyan magasra emelkedhetett, hogy csak nagyon gazdag vevők tudták megvásárolni. Egyes amforákban olá-vaolajat és garumot (sózott halmártást) is vittek Indiába, valójában nemcsak a helyi értékelők, hanem az Indiában letelepedett római kereskedők számára is, akik egy biztosították maguknak a Birodalomban megszokottakat. Az említett Periplus Maris Erythraei kereskedő szerzője leírja, hogy a pénzümre és aminőségű borok mellett milyen nyugati árut őrdemes mág eladásra kánáljni az indiai fejedelmeknek: őrtökés és edényeket, fegyvereket, rezes, őnt, ruhaneműket, bronz tárgyakat, balzsamokat, muzikus rabszolgákat és szőpleányokat a hájremekbe.

Ez az őli őnk kereskedelmi kapcsolat az i.sz. 3. században hanyatlásnak indult. A római Birodalom kibontakozásával és a fizetőképes kereslet egyre csökkenett, ami aztán a kereskedelem visszaeséséhez, és vele együtt a hajás elhalászához vezetett. A Vörös-tengeri kikötővölgyek, kőzetes legforgalmasabb, Berenike is lassan elnéptelenedett, jelentősen megrövidült, de a 6-ik század végéig mág lakott település maradt.

Ámi minket igazán őrdekelne, hogy milyenek voltak azok a hajás, amikkel a rómaiak az indiai cént megháztították, és kőtt évszázadon keresztül folyamatosan házták. Erre a korabeli ársok nem sok választ adnak. A tőrtőnetes számára atiremiszek, biremszek, liburnák voltak a fontosak, amikkel a csatákat vővták. Szerencsére azonban a római polgárok, akiknek ezek a hajás tetemes hasznat és ajásdot hozták, ha májshol nem, a sá-ököveiken

megírás-kettőket.

Á

Á

Á

Á

Á

Á

Á

Ezekről a hajásokról elegendő információk fenn, mint például az i.sz. 200 körül a kőrösi kőrösön. Torlénia-relief. Ezekről a régészeti leletek alapján, a római hajás nagy biztonsággal rekonstruálható, amint azt a fent látható terv is igazolja.

A római hajásépítési technika nagyon erős hajásokat tudott létrehozni. A hajásokat ekkoriban kétféleképpen befeláérték. Az egyik az, hogy a palánkok aljait lyukakat vésnek, amibe egy-egy fát véstek, és a fát vésték a palánkba vésett lyukba mintegy fessze tiplizték. Aztán a hajástest alakjának megfelelő bordákat behelyezték és ehhez a palánkokat bronz, vas szálakkal rögzítették. Ilyen masszív hajástesttel még a 19-dik században építék a hajások sem rendelkeztek. A hajásanyagból épített hajások letkora, nem véletlenül, meghaladta akár a 100 évet is. Az ilyen hajások bizonyára megállták a helyüket az indiai-ázsiai non.

A korabeli rájsokból más is kiderül: leszámítva a helyi kalászkodásokat, a térségben nem volt olyan hatalom, ami a hajásait akadályozni tudta volna. Hadiflóttaira tehát nem volt szükség. A hajásait a monszon eleve meghatározta, ezért bizonyára konvojba tárták fel egyszerűen indultak, így a kereskedelmi hajások felzetlen alkalmazott nőhöz fegyveres katona elegendő védelmet jelentett. Kérdés viszont, hogy ezeket a hajásokat hol építették meg és honnan szereztek be a szükséges anyagot? A Vörös-tenger, az Arab-félsziget, a kelet-afrikai partok száraz vidékén nem terem hajásépítési alkalmas fa. Ez csak két helyen, a Libanoni hegyekben és Indiában volt megtalálható. Az anyagot tehát importálni kellett. A vörös és a kék területről, cédrus, teak, szantál stb. anyag maradványok kerültek elő, ami arra utal, hogy a fa is meglehetősen fontos kereskedelmi cikk volt a térségben és a hajásokat is valószínűleg helyben építették meg.

A római Birodalom megszállása után az indiai ázsiai kereskedelmi hajásait az arabok leszállították, ami egyébként sok szerint már az i.sz. 4-dik században megtörtént. Am ez nagyon késő. Valószínűleg inkább az i.sz. 7-dik század, amikor az iszlám alapozva egy új birodalom jött létre. Ezáltal ismét megteremtődött a kereskedelem biztonsága, amit a korábbi Kelet-római és Perzsa Birodalom szövetséges hadakozásai teljesen szétziláltak. Ez új kereskedelem azonban tranzit (átmeneti) kereskedelem volt. A hajások a termékeket csak a legközelebbi elosztóhelyig vitték, ott továbbadták őket, ami az árakat drasztikusan emelte. A másikat sajátosság az volt, hogy az arabok India felé ártut nem állították, hanem nemesfémmel fizettek. Mivel Európában a nemesfém egyre inkább hiánycikk lett, a kereskedelmi hajásait a korábbi más réteit sose érte el és főként a nagy hasznot hozás, de kis súltyú kőpé kereskedelem tette ki. Az arabok tártak fel a nagy amőgy nagyon keveset tudunk, amit tudunk azt a kőrnyezetükben a népek jegyezték le róluk. Ezek szerint az arabok nem szeretik a tengert. Ha lehet, inkább szárazföldön kőrnyezkednek, és ott állították a ruákat karavánok útján. De ha nem is voltak tenger kedvelők, rákényszerültek az árt a hajásait mert a vízben a tevé nem tudott járni. Hogy az arabok milyen hajásokat használtak az árúkat szállítóira, arról még annyit se tudunk, mint római hajásokról. Római határis az arabok hajásépítési technikájában nem mutatható ki. Az ugyancsak avult másdszernek számító varrott palánkozás például az i.sz. 7-8. század között még fennmaradt. Ezt nehézen a ártvél kétféleképpen igazolni, hogy az ilyen hajások a hullámmal szemben rugalmas és ezért végeredményben nagyon

korszerű. Az biztos, hogy rugalmas, de az Ájllandás mozgás elköptatja mind a faanyagot, mind a rágógáz-tá' káttázetet. Á a hajás Ájllandásan szivárog Ás minden hosszabb hajásút utján Ájra kellet ÁpÁ-teni, ami az egÁszet nagyon kÁlltsÁggette.

Az arab hajás rekonstrukciájira szájmos kÁ-sÁrlet szÁ¼letetett, de ezek mind a 19-dik szájzadbeli, a társÁgben meglÁtÁ-pusokbÁl indultak ki, ami az egÁszet kÁtsÁgessÁ teszi.

A hajászÁstÁrtÁneti kÁnyvek egyetlen korabeli rajzot mutatnak be, ez a hariri kodex ÁjbrÁjzolÁsa. Ezzel csak az a baj, hogy az iromÁny a 13-dik szájzadbÁl valÁs. Hogy az elÁtte lÁvÁ' Ás az utÁna kÁvetkezÁ' 400 Áv hajás milyenek voltak valÁszÁ-nÁ± ÁrtÁkkÁ© homÁilyban marad. De az hogy ettÁl lÁnyegesen nem tárték el, az biztos. Á Foglakozzunk tehÁjt az 1200-as ÁvekbÁl fennmaradt ÁjbrÁjzolÁssal. Az elkÁszÁ-tÁ'je bizonyÁjra ismerte a hajáskat, mert nagyon valÁsÁighÁ ÁjbrÁjzolja a varrott palÁjnkozÁst. Az is biztos, hogy a hajás ugyancsak nyelte a vizet, mert szorgalmasan merik belÁle. Ami a fedÁzetÁn van, az feltehetÁen allegorikus. A mÁ± szerzÁ'je egy kÁlltÁ' volt, aki valami emelÁnyen Á¼lve olvassa a vilÁgnak a verseit. A torony meg talÁjn a vÁjrost jelkÁpezi, akit a szÁnok meg akar magÁnak gyÁzni. Ami gyanÁt kelt, az Ájrbocozat formÁja. Lehet, hogy a latin vitorla nemis volt annyira jellemzÁ' az arab hajáskra? A monszonnal valÁs hajászÁs szempontjÁbÁl, ami mindig hÁtszelet jelentett, Á ugyancsak feltÁtelezhetÁ. Á Ez megint csak megkÁrdÁ'jelezi a latinvitorla eredetÁt, amit mÁjra a rÁmaik is ismertek, mint errÁl az i.sz. 2-3 szájzadbÁl szÁjrmazÁs pireuszi sÁ-rkÁ'rÁl nyilvÁnvalÁs vÁjvÁjlik. Á MindezekbÁl vilÁgosan lÁtszik, hogy az Indiai ÁceÁjni arab kereskedelmi hajásk Ás a MediterrÁniumi arab kereskedelmÁnek hajás kÁzÁtt szerves kapcsolat nem igazÁjn lÁtezett. A FÁldkÁzi-tenger társÁgÁben kialakulÁs birodalom inkÁjbb a rÁmai-gÁrtÁg hagyomÁnyokat preferÁlta a hajászÁs terÁn ugyan Ágy, mint atÁrsadalmi berendezkÁsben, az ÁpÁ-tÁszetben, a gazdasÁgban Ás az ÁkorbÁl ÁrtÁkÁllt termelÁsi strukturÁjban. Nem me az Indiai ÁceÁjn társÁgÁnek civilizÁciÁbÁl, mert azokkal nem nyert volna semmit.

Marco PolÁs sem volt elragadtatva ezektÁl a hajásktÁl, apjÁval Ás nagybÁjtyjÁval elÁ'szÁrt Ágy gondoltÁjk, hogy a Perzsa ÁrtÁlltÁl, ahova kÁ-nai hajáskon Árkeztek meg tovÁjbbra is tengeri Áton haladnak hazÁjig, de amikor meglÁttÁjk az arab daukat, inkÁjbb etettek rÁla. Vasco de Gama sem volt elragadtatva a lÁjtvÁnyuktÁl, silÁjny jÁjrmÁ±veknek titulÁlta Áket. Á Nem beszÁlve az 1509-es Diui Á¼tkÁzetrÁl, ahol a 18 hajásbÁl ÁjllÁs portugÁl flotta kÁzél 100 hajásbÁl ÁjllÁs ara flottÁjt semmisÁ-tett meg. Á Az arab hajásk Ájtalunk kÁzismert formÁja a 17-ik szájzadban az eurÁpai hajás hatÁsÁjra alakultak ki, Ás nem fordÁ-tva, mint egyesek ÁjllÁ-tjÁjk.

Á A VÁrtÁs tengeri hajászÁs Ás vele Berenike kikÁttÁ'je annak ellenÁre, hogy Egyiptom is az Arab Birodalom rÁsze lett soha nem Áledt Ájji. Az arabok IndiÁbÁl csak Adenig hajásztak, onnan az Ájrukat az arÁbiai oldalon hÁzÁdÁs karavÁjnÁton szÁjllÁ-tottÁjk Egyiptomba. Ebben fÁ' rÁsze volt a Mekkai kereskedÁ'knek, akik kÁzÁ¼l Mohamed is szÁjrmazott. A vÁjros fÁ' bevÁtele ezeknek a kereskedÁ' karavÁjnoknak a megvÁmolÁsÁj bÁl szÁjrmazott. Mohamed rÁv ez a privilÁgiumuk mÁg hosszÁo idÁ'kre megmaradt. Ágy mindent elkÁvtettek azÁrt, a kalÁzkodÁstÁl sem riadva vissza hogy a VÁrtÁs tengeren a kereskedelmi hajászÁs ne Áledjen Ájra. Á Volt egy mÁjrik Indiai Át is, ami a Perzsa ÁrtÁllben, aztÁjn a Tigris folyÁn vÁgig AnatÁiÁba vezetett, de ennek az Indiai ÁceÁjni hajászÁs szempontjÁbÁl alig volt jelentÁ'sÁge.

Á

HuszÁjra LÁjszÁs

Á

Á

Irodalom: SzÁkely Melinda : Kereskedelem RÁma Ás IndiaiÁzÁtt (2008, Szeged)

Á Á Á Á Á Á Á Á Marjai-Pataki: A hajás tártÁnete, Corvina

Á Á Á Á Á Á Á Á Á Á Á Á Mult-kor.hu

www.archbase.com/berenike/english1.html

Walter Kramer: [László Hatvany](#).