

Egy kikötőváros a Vörös tenger partján

Hozzáadta: hajásmester
2009. október 29. Csütörtök 11:29
Utolsó frissítés 2012. szeptember 07. Péntek 21:47

Berenike. Ez a név sok olvasó elátt bizonyára nem ismeretlen, hiszen az ókorban gyakori név volt az elkelai szirmazású nőnek káprában, még csillagkép is lett belőle Bereniké. Egy várost is alapítottak ilyen Vörös tenger partján, de hogy a városnak és kikötőjének mekkora jelentősége volt a Római Birodalom és India közötti kereskedelemben, erre csak a káprázatos rágószer kutatói derítették ki.

Rövidebben a történetek többésem nem fogadta el azt a feltevést, hogy az ókorban a Római Birodalom és India közötti bármilyen közvetlen kereskedelmi kapcsolat létezett volna. Az volt az elképzelésünk, hogy a keleti Ázsiából a kereskedelem útján jutott el a Birodalomba, ahogy ez később a káprázatoskor folyamán is zajlott. Ezek a feltételezések az arabok Indiai ácsinai hajózásiak kialakulását elre hozták vagy 500 évvel, nem beszélve arról, a káprázatoskor a kor csúcstechnológiáinak akarájuk a mai napig bemutatni, ami már akkoriban Indiájig, sőt az arab világig terjedt. Erre azonban a rágószer kutatói csak nem adnak igazolást.

A 20. század káprázatos Mortimer Wheeler brit régész olyan felfedezést tett az indiai Arikamedunál, ami bebizonyította, hogy a Római Birodalom kereskedői valóban eljutottak Indiába, sőt, egy tóznik, káprázatos tóznik tartásán le is telepedtek ott. Ennek hatására megindult a kutatások aztán egyre több bizonyítékot hoztak arra, hogy a Római Birodalom virágkorában hajózási tóznik a tengert India és Egyiptom között. Ennek az óriási forgalomnak az egy bázisa volt a Vörös tenger egyiptomi partján Berenike. A Vörös tenger II. Ptolemaiosz alapította i.e. 275-ben. Nagy Sándor Indiai hadjáratait káprázatos en a harci elefántok alkalmazása szöleskőrtén elterjedt a hellenisztikus kor hadseregeiben, de Egyiptom uralkodója ácsinai uralkodó ellenfelei, a Szeleukidák miatt ezeket nem tudta Indiába importálni. Helyettük afrikai elefántokat káprázatos alkalmazni. Az elefántokat káprázatos hajózásiak szállítását Kelet-Szudán, Eritrea és Etiópia partjaira a Vörös tengeren a nevezett kikötőbe, onnan aztán szállítását Idionon a Né-lus válogatás. A káprázatos nem sikerült, az afrikai elefántok sose lett harci elefánt, de a város megmaradt és a kereskedelmi útvonalak egyre messzebb nyúltak, még a káprázatos elvált Indiát. A káprázatos kontinens káprázatos tóznik ezer kilométeres utat termelt csak hajózási lehetett megtenni. Csak ezek gyomrában lehetett akkora káprázatos elhelyezni, hogy az ót 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 Indiájig. A Római Birodalom Alexandriaig vezetett hajóutat a gabonaszállítás miatt ismerték a források alapján. Az Alexandriaiban Indiájig vezetett karaván-útszakaszt az idősebb Plinius írta le Naturalis Historia című műve 6. könyvében. A szerző bázis hangsúlyozza, hogy az útvonal leírásához elsősorban a rendelkezésre megkapható ismeretanyag. Plinius korában keletkezhetett a Periplus Maris Erythraei is. Ez (a Vörös tenger káprázatos hajózási) tulajdonképpen egy tengeri útleírás hajózási napló, amit egy egyszerű alexandriai kereskedő írt a Vörös tenger felől Indiájig vezetett hajóútról. Keletkezése ideje vitatott, a legvalószínűbb az i.sz. 40-70 közötti időszak. A Periplus írásja görög nyelven beszélt egyiptomi lakos volt, tapasztalt kereskedő, aki maga is részt vett a Vörös tengeri áruforgalomban, munkája a pontos információkkal szolgál az indiai, arabiai és afrikai utazásokat illetően. Korábban 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 visszaemlékezés, az indiai Muziris Alexandriájig tartó szállásútszakaszt az ókori adatokat nyújt egy 1980-ban, Alexandriaiban elkerült papyrus. Az i.sz. 1-2. századokban Római Birodalom Indiába az ót Egyiptomon és a Vörös tengeren keresztül vezetett. A tengeri útvonal elnyben 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 utazás vagy kereskedés ezt az utat szárazföldön tette volna meg. A kereskedelmi hajók Ostiába vagy Puteoliból indultak. Ostia a Tiberis partján, Rómaától 20 kilométerre fekszik, fejlődésén azonban homokszítonyok gájtolták. Puteoli (ma Pozzuoli) Rómaától 150 kilométerre délre található, amely azonban kedvezőbb, mályebb járattal hajók is befuthattak. A források alapján valószínűsíthető, hogy a 2. századig Puteoli meghatározó szerepet játszott a római űlelmiszer és keleti luxusáru-kereskedelemben.

A Puteoli és Alexandria közötti távolság 1000 tengeri mérföld, ez 1852 kilométernek felel meg. A szárazföldi, az és az áru mennyisége nagymértékben befolyásolta az utazás időtartamát és biztonságot, ágy a szárazföldi tenger is. A szárazföldi nagyon meghatározó volt. A hajók Rómától káreltették 20-25 nap alatt árték el Alexandriát, a visszaút azonban a százele szemben jával tovább, akár 53-73 napig is tarthatott. Alexandriában a Rómából ártékett árut kisebb folyami hajókra rakták át, a vözi százele-társ a Níluson ugyanis olcsóbb volt a százele-társ. Alexandria tengeri kikötőjének csatorna káreltette ártésze a belső kikötővel. A hajók a folyami rendőrség által felügyelt Níluson szerint 12 nap alatt árték Koptosba.

Á

Itt százele-társ vözelelakok vették át az árut, és tevőn vagy százele-vitték tovább a Keleti-sivatagon át az egyik vözele tengeri kikötővöze. Myos Hormos 5-6 napi járőre fekszik Koptostól, ez a kikötő található a legközelebb a Nílushoz. A legközelebbi kikötő Bereniké ugyan 412 kilométerre van Koptostól, a hatalmastengerjárás hajók befogadására alkalmas árték miatt Plinius korában még ez volt a legkedveltebb kikötő. Plinius szerint a Koptos árték Bereniké káreltette távolságot a karavánok 12 nap alatt teszik meg, mert a hárság miatt csak árték lehet haladni. Ártékben a vözele-társ és a százele-társ vözele helyek (hydremata) és százele-sok (mansiones) biztosították. Az útvonal katonai biztosítását kis ellenőrző pontok felőle-társával oldották meg.

A hajók a vözele-tengeri kikötőket júliusban hagyták el, és hártőle Afrika legkeletebbre fekvő pontjához, a Guard hegyfokhoz hajóztak. Egy árték hajó és ebessége 4-6 csomó volt, ágy egy nap alatt káreltőle 50 tengeri mérföldet tudtak megtenni. Indiába a délnyugati monszun segőtséggel jutottak el. Az indiai-árték rendszeresen főrték monszunszeleket az i.e. 1. században Hippalos hajóskapitány fedezte fel a nyugati vözele hajósa számára. A délnyugati monszun heves, viharos időszakot jelent, a százele sebessége akár 100 km/árték is elér, ez őrt érő hajó százele-árték, amit csak igen gazdag kereskedők tudtak beszerezni. Berenikéből Canóba 30 nap alatt, Canóból Muziris 40 nap alatt lehetett eljutni. Muziris mellett kedvelt indiai kikötők voltak még Barbarikon, Barygaza és Nelkynda is. Az egőszőrt Rómából Indiába 114 napig tarthatott ártékodás nélkül. Indiából az északi monszun segőtséggel december és január között indultak vissza a hajók Egyiptomba, ami nyugodt, csendes időszak. A Róma és India közötti útvonalat a hártőle-vissza tartó káreltőle egy árték tartott az ártékodási időt nem százele-molva.

Az Indiától Alexandriába vezető kereskedelmi útról egy 1980-ban előkerőlt, és 5 ővvel kősbőbb Bőcsben publikál kiőle-tott papirusz tártékot. A százele nem tartalmaz dértómot, de valószínűsíthető, hogy a 2. század káreltőle keletkezett. A papiruszlap mindkőrt oldalán fekete tintával kősző-tett árték található. Az előle oldalon egy káreltőle szerődőse áll, amelyet az indiai Muziris vözeleban fogalmaztak meg. A százele tanősaiga szerint a káreltőle szerődősről igen magas ismeretekkel rendelkeztek. A papirusz tartalmazza a pontos százele-társi útvonalat Indiától egy vözele-tengeri kikötővöze, onnan a sivatagon keresztül Koptosig, majd Koptostól Alexandriáig. A vögele valószínűleg Róma volt. A papirusz márték oldalán a százele-tört árték listája olvasható. A papirusz bizonyít hogy a távolsági kereskedelem szerveőse milyen hihetetlenül nagy feladatot jelentett, és hártőle márték a rámai csőszőrt előtt is őrtőzett kereskedelmi kapcsolat az árték Mediterraneum és India között, a rendszeres és nagy volumenő kereskedelem csak a rámaiak ideje alatt valószőlt meg. A rágele-árték adatok és tártéknelmi feljegyzőle alapján vögele becslősek szerint Berenikéből árték mintegy 120 hajó indult el Indiába, illetve árték meg onnan rakományuk ártékban 200-300 tonna lehetett. A korabeli viszonyok szerint ez az ártékforgalom valóban vögele-ártéknek százele-tott.

Detáltak bizonyítőle a márték oldalán, Indiában is. Napjainkban egy ősi kikötő maradvőnyait tárték fel Kerala százele-árték államban, a Perőrt-folyó torkolatában. A Pattanam vözeleban folyó árték során 2000 őves tárték alapőrtőle rakodőrtőle tárték fel, fa kikötőbakokat és egy hat méter hosszősaiga, főrték őrtőle kenu maradvőny található meg. A leletek káreltőle százele-tört cserőpedőny maradvőnyait fedezték fel - akadnak rámai amforák tárték amelyekben bor őrtékett déle-Itáliába, de találtak egyiptomi és mezopotámiai eredetű cserőpedőnyeket. Az ind őrtékőle szerőle szerint Muziris kikötőjének található meg. A Bhuvanészari Fizikai Kutártőle tudősa

korszerű. Az biztos, hogy rugalmas, de az Ájllandás mozgás elköptatja mind a faanyagot, mind a ráílgz-tá káíltázetet. Á a hajás Ájllandásan szivárog Ás minden hosszabb hajásút után Ájra kellett Áp-teni, ami az egászlet nagyon káíltázetetette.

Az arab hajás rekonstrukciájira szájmos ká-sÁrlet szÁletetett, de ezek mind a 19-dik szájzadbeli, a társÁgben meglÁtÁpusokbÁl indultak ki, ami az egászlet kátsÁgessÁ teszi.

A hajászÁstÁrtÁneti káínyvek egyetlen korabeli rajzot mutatnak be, ez a hariri kodex ÁjbrÁjzolÁsa. Ezzel csak az a baj, hogy az iromÁny a 13-dik szájzadbÁl valÁ. Hogy az elÁtte lÁvÁ Ás az utÁna káívetkezÁ 400 Áv hajás milyenek voltak valÁszÁ-nÁ ÁírtÁíkkÁ homÁilyban marad. De az hogy ettÁl lÁnyegesen nem tárték el, az biztos. Á Foglakozzunk tehÁjt az 1200-as ÁvekbÁl fennmaradt ÁjbrÁjzolÁssal. Az elkászÁ-tÁje bizonyÁjra ismerte a hajáskat, mert nagyon valÁsÁighÁ ÁjbrÁjzolja a varrott palÁjnkoszÁst. Az is biztos, hogy a hajás ugyancsak nyelte a vizet, mert szorgalmasan merik belÁle. Ami a fedÁzetÁn van, az feltehetÁen allegorikus. A mÁ szerzÁje egy káíltÁ volt, aki valami emelÁnyen Álve 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 monszunnal valÁ hajászÁs szempontjÁbÁl, ami mindig hÁtszelet jelentett, Á ugyancsak feltÁtelezhetÁ. Á Ez megint csak megkÁrdÁjelezi a latinvitorla eredetÁt, amit mÁjra a rÁmaik is ismertek, mint errÁl az i.sz. 2-3 szájzadbÁl szÁjrmazÁ piruszi sÁ-rkÁrÁl nyilvÁjnyvalÁvÁj vÁjlik. Á MindezekbÁl vilÁgosan lÁtszik, hogy az Indiai ÁceÁjni arab kereskedelmi hajásk Ás a MediterrÁniumi arab kereskedelmÁnek hajás káíztÁítt szerves kapcsolat nem igazÁjn lÁtezett. A FÁíldkÁízi-tenger társÁgÁben kialakulÁ birodalom inkÁjbb a rÁmai-gÁírtÁg hagyomÁnyokat preferÁlta a hajászÁs terÁn ugyan Ágy, mint atÁjrsadalmi berendezkÁsben, az Áp-tÁszetben, a gazdasÁgban Ás az ÁkorbÁl ÁírtÁkÁílt termelÁsi strukturÁjban. Nem me az Indiai ÁceÁjn társÁgÁnek civilizÁciÁbÁl, mert azokkal nem nyert volna semmit.

Marco PolÁ sem volt elragadtatva ezektÁl a hajásktÁl, apjÁval Ás nagybÁjtyjÁval elÁszÁírt Ágy gondoltÁjk, hogy a Perzsa ÁíbtÁíltÁl, ahova kÁ-nai hajáskon Árkeztek meg tovÁjbbra is tengeri Áton haladnak hazÁjig, de amikor meglÁíttÁjk az arab daukat, inkÁjbbi etettek rÁla. Vasco de Gama sem volt elragadtatva a lÁjtvÁjnyuktÁl, silÁjny jÁjrmÁveknek titulÁlta Áket. Á Nem beszÁlve az 1509-es Diui ÁtkÁízetetrÁl, ahol a 18 hajásbÁl ÁjllÁ portugÁl flotta káízel 100 hajásbÁl ÁjllÁ ara flottÁjt semmisÁ-tett meg. Á Az arab hajásk Ájitalunk káízismert formÁja a 17-ik szájzadban az eurÁpai hajásk hatÁsÁjra alakultak ki, Ás nem fordÁ-tva, mint egyesek ÁjllÁ-tjÁjk.

Á A VÁírtÁs tengeri hajászÁs Ás vele Berenike kikÁíttÁje annak ellenÁre, hogy Egyiptom is az Arab Birodalom rÁsze lett soha nem Áledt ÁjÁ. Az arabok IndiÁbÁl csak Adenig hajásztak, onnan az Ájrukat az arÁbiai oldalon hÁzÁdÁ karavÁjnÁton szÁjllÁ-tottÁjk Egyiptomba. Ebben fÁ rÁsze volt a Mekki kereskedÁknek, akik káíztÁl Mohamed is szÁjrmazott. A vÁjros fÁ bevÁtele ezeknek a kereskedÁ karavÁjnoknak a megvÁmolÁsÁjÁl szÁjrmazott. Mohamed rÁv ez a privilÁgiumuk mÁg hosszÁ idÁkre megmaradt. Ágy mindent elkÁívtettek azÁrt, a kalÁzkodÁjstÁl sem riadva vissza hogy a VÁírtÁs tengeren a kereskedelmi hajászÁs ne Áledjen Ájra. Á Volt egy mÁjrik Indiai Át is, ami a Perzsa ÁíbtÁíltben, aztÁjn a Tigris folyÁn vÁgig AnatÁiÁba vezetett, de ennek az Indiai ÁceÁjni hajászÁs szempontjÁbÁl alig volt jelentÁsÁge.

Á

HuszÁjra LÁjiszlÁ

Á

Á

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

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

Á Á Á Á Á Á Á Á Á Á Á Mult-kor.hu

www.archbase.com/berenike/english1.html

Walter Kramer: [Általános határozatok.](#)