

Egy kikötés a Vörös tenger partján

Hozzáadta: hajás mester
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 származású nőnek, még csillagkép is lett belőle Bereniké. Egy római is alapított egy Vörös tenger partján, de hogy a rósnak az kikötésnek mekkora jelentősége volt a Római Birodalom és India közötti kereskedelemben, erre csak a néprajztörténelmi kutatásai derítettek fényt.

Rövidebben a történetek többesre 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 áruk közvetlen kereskedelem útján jutott el a Birodalomba, ahogy ez később a közlekedés folyamán is zajlott. Ezek a feltételezések az arabok Indiai csatlósainak kialakulását elre hozták vagy 500 évvel, nem beszélve arról, a keleti hajózást a kor csúcstechnológiájukat akarják a mai napig bemutatni, ami már akkoriban Indiáig, sőt az arab világig terjedt. Erre azonban a néprajztörténelmi 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, egy tőz, közlekedésük több tartásan le is telepedtek ott. Ennek hatására megindult a 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 római 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 közlekedésükkel szállították Kelet-Szudán, Eritrea és Etiópia partjaira a Vörös tengeren át a nevezett kikötésbe, onnan aztán szállították Indiára. A keleti út nem sikerült, az afrikai elefántok sose lett harci elefánt, de a római megmaradt az a kereskedelmi útvonalak egyre messzebb nyúltak, még közlekedésük Indiáig. A keleti kontinens közötti több ezer kilométeres utat természetesen csak hajózással lehetett megtenni. Csak ezek nyomában lehetett akkora közlekedést elhelyezni, hogy az ókori gazdasági hasznot hozzon.

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

A római kereskedőknek hosszú útszakaszt kellett megtenniük, amíg eljutottak Indiáig. A római út Alexandriáig vezetett, hajóutat a gabonaszállítások miatt ismerték a források alapján. Az Alexandriából Indiáig vezető karaván-útszakasza az idős Plinius írta a Naturalis Historia című műve 6. könyvében. A szerző bevezetője hangsúlyozza, hogy az útvonal leírásához elsősorban a rendelkezésre megkapható ismeretanyag. Plinius korában keletkezhetett a Periplus Maris Erythraei is. Ez (a Vörös tenger közlekedésének leírása) 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 tengeri áruforgalomban, munkája egy pontos információkkal szolgáló indiai, arabiai és afrikai utazásokat 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 visszaemlékezés, az indiai Muziris Alexandriáig tartó szállítási útvonalhoz kapcsolódó adatokat nyújt egy 1980-ban, Alexandriában előkerült papyrusz. Az i.sz. 1-2. századokban római Indiába az ókori 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. Itáliában 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 Ostiában vagy Puteoliban 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 űs keleti luxusáru-kereskedelemben.

A Puteoli űs Alexandria közötti távolság 1000 tengeri mérföld, ez 1852 kilométernek felel meg. A szárazföldi, az űs az áru mennyisége nagymértékben befolyásolta az utazás idtartamát űs biztonságát, ágy a szárazföldi tengeri is. A szárazföldi nagyon meghatározó volt. A hajók Rómaától káreltették el Alexandriát, a visszaúton azonban a szárazföld szemben jával tovább, akár 53-73 napig is tarthatott. Alexandriában a Rómaiból űs kezett árut kisebb folyami hajókra rakták át, a víz-szárazföldi a Níluson ugyanis olcsóbb volt a szárazföldi. Alexandria tengeri kikötőjének csatorna káreltette a belső kikötővel. A hajók a folyami rendszerrel átalálgyelt Níluson szerint 12 nap alatt űrtek Koptosba.

Á

Itt szárazföldi vállalatok vették át az árut, űs tevőn vagy száron vitték tovább a Keleti-sivatagon át az egyik víz tengeri kikötővérosba. Myos Hormos 5-6 napi járásra fekszik Koptostól, ez a kikötő található a legkedvezőbb a Nílushoz. A legelőbbi kikötő Berenik űs ugyan 412 kilométerre van Koptostól, a hatalmstengerjárás hajók befogadására alkalmas amely miatt Plinius korában mégis ez volt a legkedvezőbb kikötő. Plinius szerint a Koptos „Berenik űs káreltette távolságot a karavánok 12 nap alatt teszik meg, mert a hárság miatt csak űszaka lehet haladni. Ástkaözben a víz-zellást űs a szárazföldi helyek (hydremata) űs szárazföldi (mansiones) biztosították. Az űvonal katonai biztosítását kis ellenőrző pontok felállításával oldották meg.

A hajók a víz-s-tengeri kikötőket júliusban hagyták el, űs hűtszáll Afrika legkeletebbre fekvő pontjához, a Guard hegyfokhoz hajóztak. Egy ákori hajósbessége 4-6 csomó volt, ágy egy nap alatt káreltették el 50 tengeri mérföldet tudtak megtenni. Indiában a délnyugati monszun segétséggel jutottak el. Az indiai-áceán rendszeresen fűjás monszunszeleket az i.e. 1. században Hippalos hajóskapitány fedezte fel a nyugati viláig hajóssai számára. A délnyugati monszun heves, viharos idszakot jelent, a szárel sebessége akár 100 km/órát is elér, ezért erás hajósszákság, amit csak igen gazdag kereskedők tudtak beszerezni. Berenikből a Canóba 30 nap alatt, Canóból Muziris 40 nap alatt lehetett eljutni. Muziris mellett kedvelt indiai kikötők voltak még Barbarikon, Barygaza űs Nelkynda is. Az egószát Rómaiból Indiában 114 napig tarthatott átrakodás nélkül. Indiában az űszakkeleti monszun segétséggel december űs január között indultak vissza a hajók Egyiptomba, ami nyugodt, csendes idszak. A Róma űs India közötti útona-vissza tehát káreltették el egy űvíg tartott átrakodási idt nem számolva.

Az Indiától Alexandriába vezető kereskedelmi útra egy 1980-ban elkerült, űs 5 űvvel kósbba Bócsben publikált kiállított papirusz tájkozottat. A szárelveg nem tartalmaz dátumot, de valószínűsíthető, hogy a 2. század káreltette keletkezett. A papiruszlap mindkét oldalán fekete tintával kószált á-rás található. Az előlső oldalán egy kárelcsőreletti szerdése áll, amelyet az indiai Muziris vízrosban fogalmaztak meg. A szárelveg tanósaiga szerint a kárelcsőreletti szerdése dősről igen magas ismeretekkel rendelkeztek. A papirusz tartalmazza a pontos szárazföldi útvonalat Indiától egy víz-s-tengeri kikötővérosig, onnan a sivatagon keresztül Koptosig, majd Koptostól Alexandriáig. A víz-s-tengeri valószínűleg Róma volt. A papirusz másik oldalán a szárazföldi áruk listája olvasható. A papirusz bizonyítja hogy a távolsági kereskedelem szervezése milyen hihetetlenül nagy feladatot jelentett, űs hájár már a római császárkor előtt is létezett kereskedelmi kapcsolat az ákori Mediterraneum űs India között, a rendszeres űs nagy volumenű kereskedelem csak a rómaiak ideje alatt valószínűleg meg. A rágszeti adatok űs tárelnelmi feljegyzés alapján vógett becslések szerint Berenikből ávente mintegy 120 hajó indult el Indiában, illetve ákezett meg onnan rakományuk átlagban 200-300 tonna lehetett. A korabeli viszonyok szerint ez az áruforgalom valóban világméretűnek számított.

Detáltak bizonyították a másik oldalán, Indiában is. Napjainkban egy ási kikötő maradványait tárták fel Kerala szárelvetségi államban, a Perjár-folyás torkolatában. A Pattanam vízrosában folyó ársatások során 2000 éves táglalapozású rakodápartot tártak fel, fa kikötőbakokat űs egy hat méter hosszúságú, fájából ápál kenu maradvány található meg. A leletek káreltette szárelmtalan cserőpedőny maradványait fedezték fel - akadnak római amforák tárel amelyekben bor ákezett délnyugati, de találtak egyiptomi űs mezopotámiai eredetű cserőpedőnyeket. Az indiai rágszek feltelezése szerint Muziris kikötőjének található meg. A Bhuvanészari Fizikai Kutatóintézet tudósa

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 telepettek meg, s a terület az i.sz. 10. századig lakott volt.

Á

Árucikkek Indiából Rómába

A római szerzők India kőzetleges kincsei közül a drágaköveket, igazgyöngyöket, elefántcsontot, óbenfőit és drága kőcsöket emlegetik a leggyakrabban. Máj Plinius is a drágakövekben leggazdagabb főtársaségek nevezi Indiát. A főtársaségek közül 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 nemesfémekkel azonos értékek lehettek 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 közül a szőp tollazatú, szőnes madarak, főleg pávák és papagájok az értékelő otthonaiba kerültek a tigris és oroszlánt az amfiteátrumokba szállították. Az állati eredetű termékek közül az elefántcsont mellett a teknőcöl is igen kedvelt volt. Máj a római szerzők csak a keleti luxuscikkeket emlegetik (és ostorozzák 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 főzéshez, hanem gyógytársra, tartósításához, kőcső és parfüm készítésére is felhasználják Rómában. A nárdus az egyik legkedveltebb indiai aromás növény, gyökereiből és leveleiből illatos készítményeket, ami mág a fahőjénél is megbecsültebb volt. A legszerényebb származások szerint India, Kőna 100 millió sesteriust visz el a birodalmunk minden évben. A sőt hajtott fel az i.sz. 1. század derekán az idősebb Plinius.

Á

Árucikkek Rómából Indiába

Az irodalmi források állítják szerint a rómaiak az indiai termékekért kezdetben főleg arany- és ezüsttel fizettek. A római szöveg leletek megerősítik, hogy Indiában nagy igény volt a jó minőségű nemesfémre: több ezer róme kerül el India dőli királyságainak területére és a Gangesz folyásá mentén.

Az Indiában végzett ásatások során nagy mennyiségben kerültek elő a Mediterráneumból szállított amforatőredőkek. Ezekben első sorban bort szállítottak, mághozzá főleg kitűnő minőségű campaniai fajtát. A szállították hossza és bonyolultsága miatt a börtároló olyan magasra emelkedhetett, hogy csak nagyon gazdag vevők tudták megvásárolni. Egyes amforákban olővaolajat és garumot (sőt halmártást) is vittek Indiába, valójában nem a helyi értékelő, hanem az Indiában letelepedett római kereskedők számára is, akik egy biztosított maguknak a Birodalomban megszokottakat. Az említett Periplus Maris Erythraei kereskedő szerzője leírja, hogy a pőnzőme és aminősőgi borok mellett milyen nyugati árut őrdemes mág eladásra kőnőlni az indiai fejedelmeknek: őrtőkes és ezüst edényeket, fegyvereket, rezes, őnt, ruhaneműket, bronztárgyakat, balzsamokat, muzikus rabszolgákat és szőpleányokat a hájremekbe.

Ez az őlőnk kereskedelmi kapcsolat az i.sz. 3. században hanyatlásnak indult. A római Birodalom kibontakozásával és a fizetőképes keresletet egyre csökkenette, ami aztán a kereskedelem visszaeséséhez, és vele együtt a hajás elhalászához vezetett. A Vörös-tengeri kikötővölgyek, kőzetűk a legforgalmasabb, Berenike is lassan előptelenedett, jelentősége megszűnt, de a 6-ik század végéig mág lakott települős maradt.

Ámi minket igazán őrdelne, hogy milyenek voltak azok a hajás, amikkel a rómaiak az indiai céget megháztották, és kőtt ővszázadon keresztül folyamatosan házták. Erre a korabeli ársok nem sok vőlaszt adnak. A tőrtőnetű szármára atiremszek, biremszek, liburnák voltak a fontosak, amikkel a csatákat vővták. Szerencsőre azonban a római polgárok, akiknek ezek a hajás tetemes hasznót és ajás mádot hozták, ha májshol nem, a sőrkőveiken

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

Az arab hajás rekonstrukciájira szájmos kÁ-sÁrlet szÁ¼letetett, de ezek mind a 19-dik szájzadbeli, a társÁgben meglÁ tápusokbÁl 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 valÁ. Hogy az elÁtte lÁvÁ Ás az utÁna kÁlvetkezÁ 400 Áv hajás milyenek voltak valÁszÁ-nÁ± ÁrÁkkÁ homÁilyban marad. De az hogy ettÁl lÁnyegesen nem tártel 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 palÁjnkozÁst. Az is biztos, hogy a hajás ugyancsak nyelte a vizet, mert szorgalmasan merik belÁle. Ami a fedÁlzetÁn van, az feltehetÁen allegorikus. A mÁ± szerzÁje egy kÁlÁ 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 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 kÁlztÁtt szerves kapcsolat nem igazÁjn lÁtezett. A FÁlIdkÁlzi-tenger társÁgÁben kialakulÁ birodalom inkÁjbb a rÁmai-gÁlÁg hagyomÁnyokat preferÁlta a hajászÁs terÁn ugyan Ágy, mint atÁjrsadalmi berendezkÁsben, az ÁpÁ-tÁszetben, a gazdasÁgban Ás az ÁkorbÁl ÁrÁkÁl 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 elÁszÁr Ágy gondoltÁjk, hogy a Perzsa ÁbÁlÁl, ahova kÁ-nai hajáskon Árkeztek meg tovÁjbbra is tengeri Áton haladnak hazÁjig, de amikor meglÁittÁjk az arab daukat, inkÁjbbi etettek rÁla. Vasco de Gama sem volt elragadtatva a lÁjtvÁjnyuktÁl, silÁjny jÁjrmÁ±veknek titulÁlta Áket. Á Nem beszÁlve az 1509-es Diui Á¼tkÁzetrÁl, ahol a 18 hajásbÁl ÁjllÁ portugÁl flotta kÁlzel 100 hajásbÁl ÁjllÁ ara flottÁjt semmisÁ-tett meg. Á Az arab hajásk Ájtalunk kÁlzismert formÁja a 17-ik szájzadban az eurÁpai hajásk hatÁjsÁjra alakultak ki, Ás nem fordÁ-tva, mint egyesek ÁjllÁ-tjÁjk.

Á A VÁlÁs tengeri hajászÁs Ás vele Berenike kikÁlÁje 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 Mekka kereskedÁknek, akik kÁlztÁ¼ Mohamed is szÁjrmazott. A vÁjros fÁ bevÁtele ezeknek a kereskedÁ karavÁjnoknak a megvÁmolÁsÁbÁl szÁjrmazott. Mohamed rÁv ez a privilÁgiumuk mÁg hosszÁ idÁkre megmaradt. Ágy mindent elkÁlvettek azÁrt, a kalÁzkodÁstÁl sem riadva vissza hogy a VÁlÁs tengeren a kereskedelmi hajászÁs ne Áledjen Ájra. Á Volt egy mÁjrik Indiai Át is, ami a Perzsa ÁbÁlÁben, aztÁjn a Tigris folyÁn vÁgig AnatÁliÁba vezetett, de ennek az Indiai ÁceÁjni hajászÁs szempontjÁbÁl alig volt jelentÁsÁge.

Á

HuszÁjra LÁjszÁl

Á

Á

Irodalom: SzÁkely Melinda : Kereskedelem RÁma Ás IndiakÁlztÁtt (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 határ](#).