

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 szarmatású nőtől, még csillagkép is lett belőle Bereniké. Egy római is alapított egy Vörös tenger partján, de hogy a rósnak az kikötésének mekkora jelentősége volt a Római Birodalom és India közötti kereskedelemben, erre csak a néprajztörténelmi kutatásai derítettek fényt.

Röviden a római császárok nem fogadta el azt a feltevést, hogy az ókorban a Római Birodalom és India közötti kereskedelmi kapcsolat létezett volna. Az volt az elképzelésük, hogy a keleti áruk kereskedelmét útján jutott el a Birodalomba, ahogy ez később a római korszakban is zajlott. Ezek a feltételezések az arabok Indiai császári hajózási kalandjait elre hozták vagy 500 évvel, nem beszélve arról, a római hajózási kor csúcstechnológiáikat akarják a mai napig bemutatni, ami már akkoriban Indiájig, sőt az arab világig terjedt. Erre azonban a római történelmi 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, kőzetlemezben tartva le is telepedtek ott. Ennek hatására megindult a kutatás, 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 szöleskőzetben elterjedt a hellenisztikus kor hadseregeiben, de Egyiptom uralkodója az ősi ellenfelei, a Szeleukidák miatt ezeket nem tudta Indiából importálni. Helyettük afrikai elefántokat kellett alkalmazni. Az elefántokat kőzetlemezeken hajózási szállították Kelet-Szudán, Eritrea és Etiópia partjaira a Vörös tengeren át a nevezett kikötésbe, onnan az indiai szállításra. A római Vörös tengeren át a kőzetlemez nem sikerült, az afrikai elefántok sose lett harci elefánt, de a római megmaradt a kereskedelmi útvonalak egyre messzebb nyúltak, még a római Indiát. A római kontinens közötti több ezer kilométeres utat természetesen csak hajózással lehetett megtenni. Csak ezek nyomában lehetett akkora kőzetlemez 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 Indiájig. A római Alexandriaig vezető hajóutat a gabonaszállítások miatt ismerték a források alapján. Az Alexandriaiban Indiájig vezető karaván-útszakaszt az idős Plinius a Naturalis Historia című műve 6. könyvében. A szerző bőséges hangsúlyozza, hogy az útvonal leírásához elsősorban a rendelkezésre megkapható ismeretanyag. Plinius korában keletkezhetett a Periplus Maris Erythraei is. Ez (a Vörös tenger-keleti hajózási) tulajdonképpen egy tengeri útleírás, hajózási napló, amit egy egyszerű alexandriai kereskedő írt a Vörös tenger-keleti Indiájig vezető hajóútról. Keletkezése ideje vitatott, a legvalószínűbb az i.sz. 40-70 közötti időszak. A Periplus írója görög nyelvet beszélt, egyiptomi lakos volt, tapasztalt kereskedő, aki maga is részt vett a Vörös tengeri áruforgalomban, munkája egy pontos információkkal szolgáló indiai, arabiai és afrikai utazásokat illetően. Korábban az volt az álláspont, hogy szerzője a leírás utat nem járta be, hanem csupán mások beszámolóit gyűjtötte egybe. Ma már azonban nincs okunk kételkedni a szerző álláspontjában.

A visszaemlékezés, az indiai Muzirisig tartó szállítási útvonalhoz kapcsolódó adatokat nyújt egy 1980-ban, Alexandriaiban 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 rászmaiak ilyen mádon tudták a szárazföldi átvonalakat ellenőrzésük alatt tartani Parthus Birodalmat kikerülve. Itáliában Egyiptomot mindig tengeri úton káreltették meg, legalábbis eddig nem kerültek olyan iratok, amik azt bizonyítják, hogy egy korabeli utazás vagy kereskedés ezt az utat szárazföldi útnak tette volna meg. A kereskedelmi hajók Ostiában vagy Puteoliban indultak. Ostia a Tiberis partján, Rómától 20 kilométerre fekszik, fejlődés előtt azonban homokzátonyok gátolták. Puteoli (ma Pozzuoli) Rómától 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 átlelmiszer és keleti luxusáru-kereskedelemben.

A Puteoli és Alexandria közötti távolság 1000 tengeri mérföld, ez 1852 kilométernek felel meg. A szárazföldi útszél, az és az áru mennyisége nagymértékben befolyásolta az utazás időtartamát és biztonságát, így a szárazföldi úton is. A szárazföldi útszél nagyon meghatározó volt. A hajók Rómától káreltették el Alexandriát, a visszaúton azonban a széllel szemben jártak tovább, akár 53-73 napig is tarthatott. Alexandriában a Rómából átkerült árut kisebb folyami hajókra rakták át, a víz-szárazföldi útszél a Níluson ugyanis olcsóbb volt a szárazföldi útnál. Alexandria tengeri kikötőjének csatorna káreltette a belsejét, kikötővel. A hajók a folyami rendszerrel átkeltek a Níluson szerint 12 nap alatt értek Koptosba.

Á

Itt szárazföldi útszél vándorlatok vették át az árut, és tengeri vagy szárazföldi úton vitték tovább a Keleti-sivatagon át az egyik vándor tengeri kikötőjéig. Myos Hormos 5-6 napi járásra fekszik Koptostól, ez a kikötő talán a legkedvezőbb a Nílushoz. A legközelebbi 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 és Bereniké közötti távolságot a karavánok 12 nap alatt teszik meg, mert a hőség miatt csak éjszaka lehet haladni. Átkelésben a víz-zellást és a szárazföldi útszél helyek (hydremata) és szárazföldi útszél (mansiones) biztosították. Az átvonal katonai biztosítását kis ellenőrzési pontok felállításával oldották meg.

A hajók a vándor-tengeri kikötőket júliusban hagyták el, és hajtásukkal Afrika legkeletebbre fekvő pontjához, a Guardia hegyfokhoz hajóztak. Egy átkorai hajó ebessége 4-6 csomó volt, így egy nap alatt káreltették el 50 tengeri mérföldet tudtak megtenni. Indiában a délnyugati monszun segítettük a jutottak el. Az indiai-árcénon rendszeresen fújó monszunszeleket az i.e. 1. században Hippalos hajóskapitány fedezte fel a nyugati világra hajószai számára. A délnyugati monszun heves, viharos időszakot jelent, a szél sebessége akár 100 km/óra is elérheti, ezért erős hajószákság, 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 Rómából Indiában 114 napig tarthatott átrakodás nélkül. Indiában az északi monszun segítettük a december és január között indultak vissza a hajók Egyiptomba, ami nyugodt, csendes időszak. A római és India közötti átkor-toda-vissza tehát káreltették el egy átkor tartott az átrakodási időt nem számolva.

Az Indiától Alexandriába vezető kereskedelmi útról egy 1980-ban előkerült, és 5 évvel később Bácsben publikált kiállítás-tott papirusz tájékoztató. A szárazföldi útszél nem tartalmaz dátumot, de valószínűsíthető, hogy a 2. század káreltette keletkezett. A papiruszlap mindkét oldalán fekete tintával káreltették a rás talán. Az előlapon egy káreltette szerző dőse áll, amelyet az indiai Muziris vándorban fogalmaztak meg. A szárazföldi útszél tanúsága szerint a káreltette szerző dősről igen magas ismeretekkel rendelkeztek. A papirusz tartalmazza a pontos szárazföldi útszél átvonalat Indiától egy vándor-tengeri kikötőig, onnan a sivatagon keresztül Koptosig, majd Koptostól Alexandriáig. A vándorral valószínűleg római volt. A papirusz másik oldalán a szárazföldi útszél listája olvasható. A papirusz bizonyítja, hogy a távolsági kereskedelem szervezése milyen hihetetlenül nagy feladatot jelentett, és hátrá a római császárkor előtt is létező kereskedelmi kapcsolat az átkor Mediterraneum és India között, a rendszeres és nagy volumenű kereskedelem csak a rómaiak ideje alatt valószínűleg meg. A ráköszeti adatok és társulmányi feljegyzések alapján vázolt becslések szerint Berenikéből átkor mintegy 120 hajó indult el Indiában, illetve átkor meg onnan rakományuk átkorban 200-300 tonna lehetett. A korabeli viszonyok szerint ez az átkorforgalom valószínűleg már a régebbiekhez hasonló volt.

Detaláltak bizonyítékot a másik oldalán, Indiában is. Napjainkban egy átkor kikötő maradványait tárták fel Kerala szárvetségi államban, a Perijár-folyás torkolatában. A Pattanam vándorban folyó átkor során 2000 éves tárgyak alapozású rakodáspartot tártak fel, a kikötő bakokat és egy hat méter hosszú átkor, fájából átkor kenu maradványai találtak meg. A leletek káreltettek szármaltan cserépedény maradványait fedezték fel - akadnak római amforák tárgyak, amelyekben bor átkor Dőlt-Itáliában, de találtak egyiptomi és mezopotámiai eredetű cserépedényeket. Az indiai ráköszetek feltárgyása szerint Muziris kikötőjének találtak 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 kőrelbeli 70 napjukba telt, má-g előrtök Muzirisz kikötőjéig. A Mezopotámia szűrmazás edények, a római leletek alatti rétegek szűrmaznak. Ez arra utal, hogy az adott társaságokkal a kereskedelem korábbi volt, mint a római Birodalommal. A feltárások tanúsága szerint a társaságban i. e. 1000 körül telepedtek meg, s a terület az i.sz. 10. századig lakott volt.

Á

Árucikkek Indiából Rómába

A római szerzők India kőinleges kincsei között a drágaköveket, igazgyöngyöket, elefántcsontot, óbenfőit ó drága kőcsőket emlegetik a leggyakrabban. Máj Plinius is a drágakövekben leggazdagabb fődrosznek nevezi Indiát. A fődrosz kövek között nagyon népszerű volt a lapis lazuli, a karneol, az achát és az onix, ezeket gyöngy formájában egész Dőkelet-Ázsiában kedvelték. Az ókori drágakövek pontos árát keveset tudunk, de a nemesfőmekkel azonos órtökök lehetek Indiában. Igazgyöngyöket tartalmazó kagylókat nagy mennyiségben Taproban (az ókori 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 elkelő otthonaiba kerültek. A tigris és oroszlánt az amfiteátrumokba szállították. Az állati eredetű termékek között az elefántcsont mellett a teknőpőncél 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 órkezett Rómába pőldául a bors. A változatos keleti főszerkeket (fahőj, győmbő, szegfőszeg, nácostus, kardamom) nemcsak főzőshöz, hanem győgytársra, tartósításához, kőcsők és parfümő készítésére is felhasználják Rómában. A nárdus az egyik legkedveltebb indiai aromás növény, győkeréből és leveleiből illatos kőszőtték, ami mág a fahőjnél is megbecsültebb volt. A ózs legszőnyebb szőmő-társok szerint India, Kőna ó 100 millió sesterüst vizel a birodalmunknál minden óvben" á" sőshajtott fel az i.sz. 1. század derekán az idősebb Plinius.

Á

Árucikkek Rómából Indiába

Az irodalmi források állítják szerint a rómaiak az indiai termékek órt kezdetben főleg arany- és ezüstpőnzekkel fizettek. A ógőszeti leletek megerősítik, hogy Indiában nagy igény volt a jó minősőgő nemesfőmre: tább ezer ó órme kerül el India óli királyságainak területén és a Gangesz folyás mentén.

Az Indiában vőgzett ásatások során nagy mennyiségben kerülnek elő Mediterráneumból szállított amforatőredőkek. Ezekben első sorban bort szállítottak, mághozzá főleg kitőnő minősőgő campaniai fajtát. A szállított hossza és bonyolultsága miatt a bőra olyan magasra emelkedhetett, hogy csak nagyon gazdag vevők tudták megvásárolni. Egyes amforákban olővaolajat és garumot (sőzött halmártást) is vittek Indiába, valőszőnőleg nem a helyi elkelő, hanem az Indiában letelepedett római kereskedők számára is, akik őgy biztosították maguknak a Birodalomban megszokott őzeket. Az emlőtt Periplus Maris Erythraei kereskedő szerője leőra, hogy a pőnzőrme ó aminősőgi borok mellett milyen nyugati árut órdemes mág eladásra kőnőlni az indiai fejedelmeknek: órtökös és ezüst edényeket, fegyvereket, rezet, őnt, ruhanemőket, bronztárgyakat, balzsamokat, muzsikus rabszolgákat és szőpleőnyokat a hájremekbe.

Ezaz ólőnk kereskedelmi kapcsolat az i.sz. 3. században hanyatlásnak indult. A római Birodalom kibontakozó vőlsőga a fizetőkőpes keresletet egyre csőkkentette, ami aztőn a kereskedelem visszaesőshöz, és vele egyőtt a hajászőjs elhalásához vezetett. A Vörös-tengeri kikötővőrosok, kőztük a legforgalmasabb, Berenike is lassan előptelenedett, jelentősőge megszőnt, de a 6-ik század vőgőig mág lakott telepőlő maradt.

Á Ami minket igazőn órdekelne, hogy milyenek voltak azok a hajás, amikkel a rómaiak az indiai őceőnt megháőtták, és kőt óvszázadon keresztül folyamatosan hajászták. Erre a korabeli őrők nem sok vőlaszt adnak. A tártőnető számára atiremiszek, biremszek, liburnők voltak a fontosak, amikkel a csatákat vővták. Szerencőre azonban a római polgárok, akiknek ezek a hajás tetemes hasznót és ajás máődot hozták, ha májshol nem, a sőrkőveiken

megírás-kötés-kötés

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Â

Ezekről a hajásokról a legújabb hírek szerint, mint például az i.sz. 200 körül írtak a Torlania-relief. Ezek a régészeti leletek alapján, a római hajás nagy biztonsággal rekonstruálható, amint azt a fenti ábrák is igazolják.

A római hajásépítési technika nagyon erős hajásokat tudott létrehozni. A hajásokat ekkoriban kávé- vagy lóerővel befelé építették. Így zajlott, hogy a palánkok aljait lyukakat vésnek, amibe egy fa csapot vertek, és a kávévetkezést palánkba vésset lyuk mintegy fessze tiplizték. Aztán a hajást alakjának megfelelő bordákat behelyezték és ehhez a palánkokat bronz, vas szálakkal rögzítették. Ilyen masszív hajásteffel még a 19-dik században építék a hajások sem rendelkeztek. A hajás faanyagból épített hajások esetében, nem voltak, meghaladták a 100 évét is. Az ilyen hajások bizonyára megállták a helyüket az Indiai -ázsiai non.

A korabeli hajásokból is kiderül: leszámítva a helyi kalászkodásokat, a társaságban nem volt olyan hatalom, ami a hajásokat akadályozni tudta volna. Hadiflótta tehát nem volt szükség. A hajásokat a monszon eleve meghatározta, ezért bizonyára konvojba támasztották egyszerűen indultak, így a kereskedelmi hajások fedélzetén alkalmazott nehézfegyveres katona a legújabb hírek szerint, hogy ezeket a hajásokat hol építették meg és honnan szereztek be a szükséges anyagot? A Vörös-tenger, az Arab-félsziget, a kelet-afrikai partok szíjazóvidékén sem terem hajásépítési alkalmas fa. Ez csak két helyen, a Libanoni hegyekben és Indiában volt megtalálható. A faanyagot tehát importálni kellett. A vörös és a kikélt területén, cédrus, teak, szantál stb. faanyag maradványok kerültek elő, ami arra utal, hogy a fa is meglehetősen fontos kereskedelmi cikk volt a társaságban és a hajásokat is valószínűleg helyben építették meg.

A Római Birodalom megszállása után az Indiai Ázsia kereskedelmi hajásait az arabok leszállították, ami egy felfogás szerint már az i.sz. 4-ik században megtörtént. Am ez nagyon késő. Valószínűleg inkább az i.sz. század, amikor az iszlám alapozva egy új birodalom jött létre. Ezáltal ismét megteremtődött a kereskedelem biztonsága, amit a korábbi Kelet Római Császárság Birodalom vszázados hadakozásai teljesen szétziláltak. Ez új kereskedelem azonban tranzit (átmeneti) kereskedelem volt. A hajások a termékeket csak a legközelebbi elosztóhelyig vitték, ott továbbadták a kelet, ami az árakat drasztikusan emelte. A mássik sajátosság az volt, hogy az arabok India felé árut nem szállítottak, hanem nemesfémekkel fizettek. Mivel Európában a nemesfém egyre inkább hiánycikk lett, a kereskedelmi hajások a korábbi máreteit sose érte el és főleg termékek a nagy hasznot hozták, de kis sőtlyt kávé kereskedelem tette ki. Az arabok társaságának amolyan nagyon keveset tudunk, amit tudunk azt a kávényezetükben nappal jegyezték le a felülről. Ezek szerint az arabok nem szeretik a tengert. Ha lehet, inkább szárazföldön kávézlednek, és ott szállítják a ruákat karavánok útján. De ha nem is voltak tenger kedvelők, rákanyaszerültek azért a hajások mert a vízben a tevé nem tudott járni. Hogy az arabok milyen hajásokat használtak az árú szállításhoz, arról még annyit se tudunk, mint a római hajásokról. Római határ az arabok hajásépítési technikájában nem mutatható ki. Az ugyancsak avult mádszernek számító varrott palánkokat például egúszen a kávézelműtől fennmaradt. Ezt nehézányan azzal a árral kávényájuk igazolni, hogy az ilyen hajások a hullámmal szemben rugalmas és ezért végredményben 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 hajásot után Ájra kellet ÁópÁ-teni, ami az egÁszet nagyon kÁlltsÁg 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 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 belÁ'le. Ami a fedÁzetÁn van, az feltehetÁ'en 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 valÁ 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'rÁ' nyilvÁjnyvalÁvÁj vÁjlik. 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 atÁjrsadalmi berendezkÁsben, az ÁópÁ-tÁszetben, a gazdasÁjban 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, apjÁjval Ás nagybÁjtyjÁjval elÁ'szÁrt Ágy gondoltÁjk, hogy a Perzsa ÁrtÁlltÁl, ahova kÁ-nai hajáskon Árkeztek meg tovÁjbbra is tengeri Áton haladnak hazÁjig, de amikor meglÁittÁjk az arab daukat, inkÁjbb etettek rÁla. Vasco de Gama sem volt elragadtatva a lÁjtvÁjnyuktÁl, silÁjny jÁjrmÁ±veknek titulÁjlta 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 megvÁjmolÁsÁj bÁl szÁjrmazott. Mohamed rÁv ez a privilÁgiumuk mÁg hosszÁ idÁ'kre megmaradt. Ágy mindent elkÁvtettek azÁrt, a kalÁzkodÁjstÁl 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 AnatÁiÁjba vezetett, de ennek az Indiai ÁceÁjni hajászÁs szempontjÁbÁl alig volt jelentÁ'sÁge.

Á

HuszÁjra LÁjiszlÁs

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: [Ájtáhatárok](#).