

## Egy kikötés 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 elkelés szirmazású nőnek a Római Birodalomban, még csillagkép is lett belőle Bereniké. Egy rósi is alapított egy Vörös tenger partján, de hogy a rósiának a kikötésnek mekkora jelentősége volt a Római Birodalom és India közötti kereskedelemben, erre csak a néprajzi kutatásai derítettek fényt.

Rövidebben 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 a Római Birodalomba, ahogy ez a Római Birodalomban is zajlott. Ezek a feltételezések az arabok Indiai kereskedőinek kialakulását elre hozták vagy 500 évvel, nem beszélve arról, a római hajózási a kor csúcstechnológiáját akarják a mai napig bemutatni, ami már akkoriban Indiáig, sőt az arab világig terjedt. Erre azonban a római császári kutatások nem adnak igazolást.

A 20. század közepén Mortimer Wheeler brit régész olyan felfedezést tett az indiai Arikamedunál, ami bebizonyította, hogy a Római Birodalom kereskedőivel valóban eljutottak Indiába, sőt, egy tőz, a Római Birodalom virágkorában hajózási tengeri útra a tengert India és Egyiptom között. Ennek az óriási forgalomnak az egy bizonyos volt a Vörös tenger egyiptomi partján Berenike. A rósi 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 a zsiát uralt ellenfelei, a Szeleukidák miatt ezeket nem tudta Indiából importálni. Helyettük afrikai elefántokat alkalmazni. Az elefántokat a Római Birodalom hajózási szállításra Kelet-Szudán, Eritrea és Etiópia partjaira a Vörös tengeren vit a nevezett kikötésbe, onnan azután szállításra Idioton a Római Birodalom felé. A Római Birodalom nem sikerült, az afrikai elefántok sose lett harci elefánt, de a rósi megmaradt a kereskedelmi útvonalak egyre messzebb nyúltak, még a Római Birodalom Indiáig. A Római Birodalom kontinens közötti tengeri útvonalat ezer kilométeres utat termelt csak hajózási lehetett megtenni. Csak ezek gyomrában lehetett akkora korszakot elhelyezni, hogy az Át 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 Alexandriáig vezetett hajóutat a gabonaszállítások miatt ismerték a források alapján. Az Alexandriából Indiáig vezetett karaván- útszakasza az idős Plinius a Naturalis Historia című műve 6. könyvében. A szerző bízott abban, hogy az útvonal leírásához elsősorban a rendelkezésre megkapható ismeretanyag. Plinius korában keletkezhetett a Periplus Maris Erythraei is. Ez (a Vörös tenger és a Római Birodalom közötti) tulajdonképpen egy tengeri útleírás, hajózási napló, amit egy egyszerű alexandriai kereskedő írt a Vörös tenger felé Indiáig vezetett hajóútjáról. Keletkezése ideje vitatott, a legvalószínűbb az i.sz. 40-70 közötti időszak. A Periplus a Római Birodalom nyelvét beszélt egyiptomi lakosoktól, tapasztalt kereskedőktől, aki maga is részt vett a Vörös tengeri áruforgalomban, munkája a gy pontos információkkal szolgál az indiai, arabiai és afrikai utazásokról 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 Muziris Alexandriáig tartó szállításra vonatkozó adatokat nyújt egy 1980-ban, Alexandriában előkerült papyrusz. Az i.sz. 1-2. századokban Római Birodalom Indiába az Át 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 átvonalakat 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 utazás vagy kereskedés ezt az utat szárazföldi úton tette volna meg. A kereskedelmi hajók Ostiában vagy Puteoliban indultak. Ostia a Tiberis partján, Rómaától 20 kilométerre fekszik, fejlődésén azonban homokszítonyok 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 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 Rómaától káreltették el Alexandriát, a visszaúton azonban a széllel szemben jártak tovább, akár 53-73 napig is tarthatott. Alexandriában a Rómaiból érkezett árut kisebb folyami hajókra rakták át, a víz-szárazföldi útszél a Níluson ugyanis olcsóbb volt a szárazföldi útnál. Alexandria tengeri kikötőjének csatorna káreltette át, és a belső kikötővel. A hajók a folyami rendszerrel feljegyelt Níluson szerint 12 nap alatt értek Koptosba.

Á

Itt szárazföldi útszél vándorlatok vették át az árut, és tevékeny vagy szárazföldi útszél tovább a Keleti-sivatagon át az egyik vándor tengeri kikötővárosba. Myos Hormos 5-6 napi járásra fekszik Koptostól, ez a kikötő talán a legkedvezőbb a Nílushoz. A legelőbbi kikötő Bereniké ugyan 412 kilométerre van Koptostól, a hatalmastengerjárás 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 hátság miatt csak éjszaka lehet haladni. Ástkaiban 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 hajtásúval Afrika legkeletebbre fekvő pontjához, a Guard hegyfokhoz hajóztak. Egykori hajós ebessége 4-6 csomó volt, így egy nap alatt káreltették el 50 tengeri mérföldet tudtak megtenni. Indiában a délnyugati monszun segétséggel 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 Rómaiból Indiában 114 napig tarthatott átrakodás nélkül. Indiában az északi monszun segétséggel, december és január között indultak vissza a hajók Egyiptomba, ami nyugodt, csendes időszak. A római és India közötti átvonal-távolság elhagyta káreltették el egy óvint tartott az átrakodási időt nem számolva.

Az Indiától Alexandriába vezető kereskedelmi útra egy 1980-ban elkerült, 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 káreltettek a-rás található. Az első oldalán egy káreltettek szerződéskötés, amelyet az indiai Muziris városban fogalmaztak meg. A szárazföldi útszél tanúsága szerint a káreltettek szerződéskötés igen magas ismeretekkel rendelkeztek. A papirusz tartalmazza a pontos szárazföldi útszél átvonalat Indiától egy vándor-tengeri kikötővárosig, onnan a sivatagon keresztül Koptosig, majd Koptostól Alexandriáig. A vándorútszél 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 hátrárra a római császárral elvett is látezt kereskedelmi kapcsolat az árkori Mediterraneum és India között, a rendszeres és nagy volumenű kereskedelem csak a rómaiak ideje alatt valószínűleg meg. A rágszeti adatok és társalmi feljegyzések alapján vándorútszél 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 oldalán, Indiában is. Napjainkban egy si kikötő maradványait tárták fel Kerala szárvetségi államban, a Perijár-folyás torkolatában. A Pattanam városában folyó ársatások során 2000 éves tárgyak alapozású rakodáspartot tártak fel, a kikötőbakokat és egy hat méter hosszúságú, fájából készült kenu maradványait találták meg. A leletek káreltettek szármaltan cserépedény maradványait fedezték fel - akadnak római amforák, amelyekben bor érkezett Dél-Itáliából, de találtak egyiptomi és mezopotámiai eredetű cserépedényeket. Az indiai rágszék feltételezése szerint Muziris kikötőjét találták 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 Mezopotámiaiban szűrmazás edények, a római leletek alatti tegebi 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 Indiában Rómában

A római szerzők India kőinleges kincsei között a drágaköveket, igazgyöngyöket, elefántcsontot, óbenfőit ó drága kenőcsöket emlegetik a leggyakrabban. Máj Plinius is a drágakövekben leggazdagabb fűldrésznek nevezi Indiát. A földrágakövek között nagyon népszerű volt a lapis lazuli, a karneol, az achit és az ónix, ezeket gyöngy formájában egész Dőkelet-Ázsiában kedvelték. Az ókori drágakövek pontos árjárás keveset tudunk, de a nemesfémekkel 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 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 Indiában szállított termékek. Nagy mennyiségben érkezett Rómába páldául a bors. A változatos keleti fűszereket (fahőj, gyömbő, szegfűszeg, nácostus, kardamom) nemcsak főzéshez, hanem gyógytársra, tartósításához, kenőcsök és parfümök 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 számú társasok szerint India, Kánaán 100 millió sesteriust visz el a birodalmunk minden óvben. "A sőhajtott fel az i.sz. 1. század derekán az idősebb Plinius.

Á

Árucikkek Rómában Indiában

Az irodalmi források állítják szerint a rómaiak az indiai termékekért kezdetben főleg arany- és ezüstpénzsekkel fizettek. A római szövegek megerősítik, hogy Indiában nagy igény volt a jó minőségű nemesfémre: több ezer órme kerül el India óli királyságainak területére és a Gangesz folyás mentén.

Az Indiában végzett ásatások során nagy mennyiségben kerültek elő Mediterráneumból származó amforatőrök. Ezekben első sorban bort szállítottak, mághozzá főleg kitűnő minőségű campaniai fajta. A szállítottak hossza és bonyolultsága miatt a borára olyan magasra emelkedhetett, hogy csak nagyon gazdag vevők tudták megvásárolni. Egyes amforákban olóvaolajat és garumot (sőzött halmártást) is vittek Indiába, valójában nőleg nem a helyi elkelő, 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 páncélórame ó aminőségű borok mellett milyen nyugati árut órdemes mág eladásra kőnőlni az indiai fejedelmeknek: órtökös és ezüst edényeket, fegyvereket, rezes, ónt, ruhanemőket, bronztárgyakat, balzsamokat, muzikus rabszolgákat és szőpleányokat a hájremekbe.

Ez ólőnk kereskedelmi kapcsolat az i.sz. 3. században hanyatlásnak indult. A római Birodalom kibontakozó vásárlásai a fizetőképes keresletet egyre csőkkentette, ami aztán a kereskedelem visszaeséséhez, és vele egyótt a hajás elhalásához vezetett. A Vörös-tengeri kikötővárosok, kőztük a legforgalmasabb, Berenike is lassan előptelenedett, jelentősege megszűnt, de a 6-ik század végéig mág lakott település maradt.

Á Ami minket igazán órdekelne, hogy milyenek voltak azok a hajás, amikkel a rómaiak az indiai cént meghádtották, és kőtt óvszázadon keresztül folyamatosan házták. Erre a korabeli ársok nem sok választ adnak. A tőrtőnetű számúra atiremszek, biremszek, liburnák voltak a fontosak, amikkel a csatákat vővták. Szerencsőre azonban a római polgárok, akiknek ezek a hajás tetemes hasznot ós 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' káttázetet. Á a hajás Ájllandásan szivárog Ás minden hosszabb hajásút utján Ájra kellet Áópá-teni, ami az egászlet nagyon káttázetetette.

Az arab hajás rekonstrukciájira szájmos ká-sáletetett, de ezek mind a 19-dik századbeli, a társágben meglátás-pusokból indultak ki, ami az egászlet kátságessé teszi.

A hajásstártáneti kányvek egyetlen korabeli rajzot mutatnak be, ez a hariri kodex Ájbrájzolása. Ezzel csak az a baj, hogy az iromány a 13-dik századból való. Hogy az elá'tte lávÁ' Ás az utána kávetkezé' 400 év hajás milyenek voltak valásznán Ártákká homályban marad. De az hogy ettá' lányegesen nem tárték el, az biztos. Á Foglakozzunk tehát az 1200-as évekből fennmaradt Ájbrájzolással. Az elkász-tá'je bizonyára ismerte a hajáskat, mert nagyon valásáighÁ Ájbrájzolja a varrott palánkózt. Az is biztos, hogy a hajás ugyancsak nyelte a vizet, mert szorgalmasan merik belá'le. Ami a fedázetén van, az feltehetően allegorikus. A má' szerzá'je egy káttá' volt, aki valami emelvényen Álve olvassa a világnak a verseit. A torony meg talán a vájrost jelképezi, akit a szánok meg akar magának gyá'zni. Ami gyanót kelt, az Ájrbocozat formája. Lehet, hogy a latin vitorla nemis volt annyira jellemz' az arab hajáskra? A monszonnal való hajás szemponjtájból, ami mindig hátszelet jelentett, Á ugyancsak feltátelezhető. Á Ez megint csak megkádá'jelezi a latinvitorla eredetét, amit má'j a rásmaik is ismertek, mint errá' az i.sz. 2-3 századból származás piruszi sárkárá' nyelvínvalásvájvájlik. Á Mindezekből viláigosan látszik, hogy az Indiai Áceáni arab kereskedelmi hajás Ás a Mediterrániumi arab kereskedelmének hajás káttá' szervez kapcsolat nem igazán látezett. A Földkázitenger társágágben kialakulás birodalom inkább a rásmai-gártá' hagyományokat preferálta a hajás terén ugyan Ágy, mint atársadalmi berendezésben, az Áópá-tázetben, a gazdaságban Ás az Áskorból Ártákká' termelési strukturájban. Nem me az Indiai Áceán társágágnek civilizáciáiból, mert azokkal nem nyert volna semmit.

Marco Polás sem volt elragadtatva ezektá' a hajásktá', apájval Ás nagybá'ityjájval elászá' Ágy gondoltáj, hogy a Perzsa Ártá' ahova ká-nai hajákon Árkeztek meg továbbra is tengeri Áton haladnak hazájig, de amikor megláttáj az arab daukat, inkább etettek rásla. Vasco de Gama sem volt elragadtatva a lájtványuktá', silány jármá'veknek titulálta Áket. Á Nem beszálve az 1509-es Diui Átkázetrá', ahol a 18 hajásból Állás portugál flotta káttá' 100 hajásból Állás ara flottá'it semmisá-tett meg. Á Az arab hajás Áitalunk káttá' ismert formája a 17-ik században az eurápai hajás hatására alakultak ki, Ás nem fordá-tva, mint egyesek Állá-tjájk.

Á A Várás tengeri hajás Ás vele Berenike kikáttá'je annak ellenére, hogy Egyiptom is az Arab Birodalom rászé lett soha nem Áledt Ájjá. Az arabok Indiából csak Adenig háztak, onnan az Ájrukat az arabiai oldalon házádás karavánán szállá-tottáj Egyiptomba. Ebben fá' rászé volt a Mekki kereskedá'knek, akik káttá' Mohamed is származott. A város fá' bevátele ezeknek a kereskedá' karavánoknak a megvámolásájból származott. Mohamed rászé ez a privilégiumuk még hosszáo idá'kre megmaradt. Ágy mindent elkáttá' az Árt, a kázkodá'jtá' sem riadva vissza hogy a Várás tengeren a kereskedelmi hajás Ás ne Áledjen Ájra. Á Volt egy má'sik Indiai Át is, ami a Perzsa Ártá'ben, aztán a Tigris folyán vágig Anatóliába vezetett, de ennek az Indiai Áceáni hajás Ás szemponjtájból alig volt jelentáságe.

Á

Huszáj Lászlás

Á

Á

Irodalom: Székely Melinda : Kereskedelem Rásma Ás Indiákáttá' (2008, Szeged)

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

Á Á Á Á Á Á Á Á Á Á Á Mult-kor.hu

www.archbase.com/berenike/english1.html

Walter Kramer: [László Hatvany](#).