

Egy kikötés a Vörös 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 nők között, 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 közelmúlt régészeti kutatásai derítettek fényt.

Rögebben a római császárok nem fogadta el azt a feltevést, hogy az ókorban a Római Birodalom és India közötti bázis milyen közvetlen kereskedelmi kapcsolat létezett volna. Az volt az elképzelésük, hogy a keleti Ázria közötti kereskedelem útján jutott el a Birodalomba, ahogy ez később a közelmúlt folyamán is zajlott. Ezek a feltevések az arabok Indiai császári hajózási kalandjait elre hozták vagy 500 évvel, nem beszélve arról, a keleti hajózási kor csúcstechnológiáikat 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, egy tőz, közelmúltban tartásan le is telepedtek ott. Ennek hatására megindult kutatásokról 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 közelmúltban hajózási 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 közelmúltban eljutottak Indiára. 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-útszakaszt az idősebb Plinius írta le Naturalis Historia című műve 6. könyvében. A szerző bázis hangsúlyozza, hogy az útvonal leírásához elsősorban az áll rendelkezésre megbízható ismeretanyag. Plinius korában keletkezhetett a Periplus Maris Erythraei is. Ez (a Vörös tenger közelmúltban hajózási) tulajdonképpen egy tengeri útleírás hajózási napló, amit egy egyszerű alexandriai kereskedő írt a Vörös tenger felé Indiáig vezető hajóútjáról. 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 egy pontos információkkal szolgál az 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 visszaút, 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 előnyben részesítéséhez a korabeli politikai helyzet is hozzájárult, mivel

a rámaiak ilyen mádon tudták a szárazföldi átvonalakat 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 szárazföldi úton tette volna meg. A kereskedelmi hajók Ostiába vagy Puteoliból 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 valószínűsítjük, 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 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 a belső kikötőt. A hajók a folyami rendszerrel feljuttatott Níluson szerint 12 nap alatt értek Koptosba.

Á

Itt szárazföldi útszéllel vettük át az árut, és tevőn vagy szárazföldi úton vittük tovább a Keleti-sivatagon át az egyik víz-szárazföldi útszéllel. 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 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. Átszárazföldi útszéllel a szárazföldi útszéllel helyek (hydremata) és szárazföldi útszéllel (mansiones) biztosították. Az átvonal katonai biztosításait kis ellenőrzési pontok felállításával oldották meg.

A hajók a víz-szárazföldi útszéllel Koptosban hagyták el, és hajtással Afrika legkeletebbre fekvő pontjához, a Guardia-hegyfokhoz hajóztak. Egykori hajós ebessége 4-6 csomó volt, így egy nap alatt káreltették el 50 tengeri mérföldet tudtak megtenni. Indiába a délnyugati monszun segítségével jutottak el. Az indiai-ázsiai 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 hajószárazföldi útszéllel, 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 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 átvonala tehát visszajárt káreltették el egy óvint tartott átrakodási időt nem számolva.

Az Indiától Alexandriába vezető kereskedelmi útról egy 1980-ban előkerült, és 5 évvel később a csben publikált kiállítás-történelmi papirusz tájékoztató. A szárazföldi útszéllel nem tartalmaz dátumot, de valószínűsítjük, hogy a 2. század káreltette keletkezett. A papiruszlap mindkét oldalán fekete tintával káreltettek a-része található. Az előlapon egy káreltettek szerzői részét, amelyet az indiai Muziris víz-szárazföldi útszéllel fogalmaztak meg. A szárazföldi útszéllel tanúsága szerint a káreltettek szerzői részét igen magas ismeretekkel rendelkeztek. A papirusz tartalmazza a pontos szárazföldi útszéllel átvonalat Indiától egy víz-szárazföldi útszéllel, onnan a sivatagon keresztül Koptosig, majd Koptostól Alexandriáig. A víz-szárazföldi útszéllel valószínűleg római volt. A papirusz másik oldalán a szárazföldi útszéllel listája olvasható. A papirusz bizonyítja, hogy a távolsági kereskedelem szervezése milyen hihetetlenül nagy feladatot jelentett, és hátrárra a római császárral elvett is látszólag kereskedelmi kapcsolat az ókori Mediterráneum és India között, a rendszeres és nagy volumenű kereskedelem csak a rómaiak ideje alatt valószínűleg meg. A rágszeti adatok és történelmi feljegyzések alapján vázolt becslések szerint Berenikéből évente mintegy 120 hajó indult el Indiába, illetve érkezett meg onnan rakományuk átlagban 200-300 tonna lehetett. A korabeli viszonyok szerint ez az áruforgalom valóban világméretűnek számított.

Detaláltak bizonyítékot a másik oldalon, Indiában is. Napjainkban egy si kikötő maradványait tárták fel Kerala szárazföldi útszéllel, a Perijár-folyás torkolatában. A Pattanam víz-szárazföldi útszéllel során 2000 éves tárgyak alapozású rakodáspartot tártak fel, a kikötő bakokat és egy hat méter hosszúságú, fából készült kenu maradványait találták meg. A leletek káreltettek szárazföldi útszéllel cserépedény maradványait fedezték fel - akadnak római amforák, amelyekben bor érkezett Dél-Itáliából, de találtak egyiptomi és mezopotámiai eredetű cserépedényeket. Az indiai útszéllel szerinti Muziris kikötőt 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 a kőzáróbeli 70 napjukba telt, má-g előrtök Muzirisz kikötőjéig. A Mezopotámiaiban 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 telepettek meg, s a terület az i.sz. 10. századig lakott volt.

Á

Árucikkek Indiában Rómában

A római szerzők India kőzetleges kincsei közül a drágaköveket, igazgyöngyöket, elefántcsontot, óbenfűt, ódrága kenőcsöket emlegetik a leggyakrabban. Máj Plinius is a drágakövekben leggazdagabb fűzdrágszerek nevezi Indiát. A fűzdrágakövek közül nagyon népszerű volt a lapis lazuli, a karneol, az achit és az onix, ezeket gyöngyformájában egész Dőkelet-Ázsiában kedvelték. Az ákori drágakövek pontos árjárás keveset tudunk, de a nemesfűmekkel azonos őrtökök lehetek Indiában. Igazgyöngyöket tartalmazó kagylókat nagy mennyiségben Taproban (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 elkelő otthonaiba kerültek. A tigris és oroszlánt az amfiteátrumokba szállították. Az állati eredetű termékek közül az elefántcsont mellett a teknőcpáncél 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 Indiában szállított termékek. Nagy mennyiségben érkezett Rómába például a bors. A változatos keleti fűszereket (fahéj, gyömbér, 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 fahéjénál is megbecsültebb volt. A legszerényebb származások szerint India, Kánaán 100 millió sesteriust visz el a birodalmunk minden évben. A sáshajtott 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 régészeti leletek megerősítik, hogy Indiában nagy igény volt a jó minőségű nemesfűmre: több ezer róme kerül el India dőli királyságainak területére és a Gangesz folyásá mentén.

Az Indiában végzett ásatások során nagy mennyiségben kerültek elő Mediterráneumból származó amforatűredők. Ezekben első sorban bort szállítottak, mághozzá főleg kitűnő minőségű campaniai fajta. 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 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 pénzümre és aminőségű borok mellett milyen nyugati árut ordemes mág eladásra kánál a indiai fejedelmeknek: őrtökös és ezüst edényeket, fegyvereket, rezeget, ánt, ruhaneműket, bronztárgyakat, balzsamokat, muzikus rabszolgákat és szőpleányokat a hájremekbe.

Ez az őlének kereskedelmi kapcsolat az i.sz. 3. században hanyatlásnak indult. A római Birodalom kibontakozó válságba a fizetőképes keresletet egyre csökkentette, ami aztán a kereskedelem visszaeséséhez, és vele együtt a hajás elhalászához vezetett. A Vörös-tengeri kikötővárosok, kőzetűk a legforgalmasabb, Berenike is lassan elnéptelenedett, jelentősege megszűnt, de a 6-ik század végéig mág lakott település maradt.

Ámi minket igazán őrdelne, hogy milyenek voltak azok a hajás, amikkel a rómaiak az indiai áceánt meghádtották, és kőtt évszázadon keresztül folyamatosan házták. Erre a korabeli ársok nem sok választ adnak. A tőrtőnetű származásra atiremiszek, biremszek, liburnák voltak a fontosak, amikkel a csatákat vővták. Szerencsére azonban a római polgárok, akiknek ezek a hajás tetemes hasznót és ajás mádot hozták, ha májshol nem, a sá-rköveiken

korszerű. Az biztos, hogy rugalmas, de az Ájllandás mozgás elköptatja mind a faanyagot, mind a rágógáz-tű 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 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 tÁrtek 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 fedÁzetÁn van, az feltehetÁen allegorikus. A mÁ± szerzÁje 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 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 kÁzÁtt szerves kapcsolat nem igazÁjn lÁtezett. A FÁldkÁzi-tenger tÁrsÁgÁben kialakulÁ birodalom inkÁjbb a rÁmai-gÁrtÁg hagyomÁnyokat preferÁlta a hajászÁs terÁn ugyan Ágy, mint atÁjrsadalmi berendezkedÁsben, 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 PolÁ sem volt elragadtatva ezektÁl a hajásktÁl, apjÁjval Ás nagybÁjtyjÁjval elÁszÁrt Ágy gondoltÁjk, hogy a Perzsa ÁrtÁlltÁl, 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 lÁjtvÁnyuktÁl, silÁjny jÁjrmÁ±veknek titulÁjlta Áket. Á Nem beszÁlve az 1509-es Diui Á¼tkÁzetrÁl, ahol a 18 hajásbÁl ÁjllÁ portugÁl flotta kÁzél 100 hajásbÁl ÁjllÁ ara flottÁjt semmisÁ-tett meg. Á Az arab hajásk Ájtalunk kÁzismert formÁja a 17-ik szájzadban az eurÁpai hajásk hatÁjsÁjra alakultak ki, Ás nem fordÁ-tva, mint egyesek ÁjllÁ-tjÁjk.

Á A VÁrtÁs tengeri hajászÁs Ás vele Berenike kikÁttÁje 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 hÁzÁdÁ karavÁjnÁton szÁjllÁ-tottÁjk Egyiptomba. Ebben fÁ rÁsze volt a Mekka kereskedÁknek, akik kÁzÁ¼ Mohamed is szÁjrmazott. A vÁjros fÁ bevÁtele ezeknek a kereskedÁ karavÁjnoknak a megvÁmolÁsÁj bÁl szÁjrmazott. Mohamed rÁv ez a privilÁgiumuk mÁg hosszÁ idÁkre 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 AnatÁliÁba vezetett, de ennek az Indiai ÁceÁjni hajászÁs szempontjÁbÁl alig volt jelentÁsÁge.

Á

HuszÁj LÁjszÁl

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](#).