

Römer in der Wüste. Warentransport und interregionale/interkulturelle Vernetzung zwischen Nil und Rotem Meer

Daniel Schürhoff

Die Aspekte Handel und Warentransport repräsentieren wohl mitunter zwei der epochenübergreifend bedeutsamsten ‚Enabler‘ von zwischenmenschlichen Kontakten, kulturellen bzw. gesellschaftlichen Austauschmöglichkeiten und Formen interregionaler Vernetzung. Was in seinen frühesten Anfängen zur Zeit der Ur- bzw. Frühgeschichte noch einfache, relativ unsystematische Züge aufwies, tritt uns speziell innerhalb des antiken Mittelmeerraums unter hellenistischer oder römischer Prädominanz nunmehr in der Gestalt von hochkomplex verflochtenen und systematisch anwachsenden Wirtschaftsnetzwerken entgegen, in die große Teile der damaligen Welt eingebunden waren. So auch das *Imperium Romanum*, an dessen Beispiel akkurat illustrierbar ist, dass zwischen Handel bzw. Warentransport und der Entwicklung von interregionaler bzw. interkultureller Vernetzung ein anscheinend relationaler Konnex besteht. Obwohl das Römische Reich qua *mare internum* als zentralem maritimen Verkehrsknotenpunkt vor allem durch ein stark interprovinzielles Handels- und Warentransportnetzwerk gekennzeichnet war, begrenzten sich die römischen Wirtschaftsaktivitäten mitnichten nur auf jenes mediterrane Territorium. Tatsächlich fand zugleich ein intensiver Import- und Exporthandel mit etlichen außerrömischen Regionen statt, wie etwa dem Orient oder dem fernen Indien. Ein wesentlicher Grund hierfür war, dass sich unter dem Prinzipat Konsumeliten mit hohem sozialen Prestige- bzw. Repräsentationsbedürfnis und pekuniären Verfügungsrahmen konsolidierten, die nach außergewöhnlichen (Luxus-)Gütern trachteten, welche es zum Teil in der römischen Einflussphäre selbst gar nicht gab: Zu nennen wären etwa Seide, exotische Gewürze, Elfenbein oder Edelmetalle. Das vernetzte Wirtschaftssystem des Römischen Reiches war daher nicht zuletzt ein Markt speziell für Luxusgüter aus der Ferne.¹ Eine besondere Relevanz hierfür – insbesondere in der Kaiserzeit – fiel deswegen Ägypten zu, das wegen seines direkten Zugangs zum *mare erythraeum* schon im Hellenismus als das Tor zum Orienthandel galt.² Eine wichtige Prämisse für diesen Fernhandel über das Rote Meer stellte allerdings die Realisierung des Warentransports vom bzw. zum Nil als die dominante

¹ Sommer, Michael: Wirtschaftsgeschichte der Antike, München 2013, S. 54f., im Folgenden zitiert als Sommer: Wirtschaftsgeschichte.

² Sommer: Wirtschaftsgeschichte, S. 57f.

Verkehrs- und Kommunikationsachse Ägyptens dar. Es war demnach also ein aufwändiger und komplexer Landtransport durch die aride Wüste im Osten Ägyptens notwendig, welche die Nilregion von der Küstenregion am Roten Meer geographisch trennte.³ Auf diese kritische Region zwischen den Regionen möchte die nachfolgende Untersuchung nun fokussieren und hierbei versuchen darzulegen, (1) wie das römische Warentransportwesen durch die aride Einöde konkret funktioniert hat und (2) inwiefern die hierüber evozierte funktionale Erschließung der Zone zugleich als ein Emblem für eine interregionale und interkulturelle Vernetzung angesehen werden kann.⁴

Von der 21. Dynastie bis hin zur neuen Zeit ist die Geschichte Ägyptens geprägt durch das wiederkehrende Charakteristikum der territorialen (Fremd-)Beherrschung durch wechselnde Völker, in dessen Konsequenz die Ägypter ihre politische Selbstständigkeit weitgehend einbüßten und dadurch zugleich auch mit meist starken wirtschaftlichen Ausbeutungen konfrontiert waren.⁵ Abstrahierend chronologisiert, wurde das antike Ägypten somit in zum Teil erheblich divergierenden Regierungssystemen sowohl durch lybische, nubische und persische als auch schließlich durch hellenistische und römische Herrscher kontrolliert.⁶ Während der hier

³ Adams, Colin: *Land Transport in Roman Egypt. A Study of Economics and Administration in a Roman Province*, New York 2007, S. 8f., im Folgenden zitiert als Adams: *Land Transport*.

⁴ Die römischen Wirtschaftsaktivitäten in dieser Wüstenregion wurden in der althistorischen Forschung bereits an einigen Stellen diskutiert: Patrick Reinard etwa hat sich 2020 sehr ausführlich mit dem Thema befasst und in studentischer Zusammenarbeit einen Sammelband vorgelegt, in dem verschiedene Facetten der Lebensrealität der östlichen Wüste auf Basis von Ostraka-Funden rekonstruiert werden; vgl. Reinard, Patrick (Hg.): *Geschichte auf Scherben. Das Leben in der östlichen Wüste Ägyptens in Römischer Zeit*, Gutenberg 2020. Adam Bülow-Jacobsen hat 2013 einen Aufsatz publiziert, in dem er ebenfalls auf Basis von Ostraka verschiedene Aktivitäten auf den ‚Haupt‘-Straßen der östlichen Wüste analysiert hat – mit besonderem Fokus auf divergierende Transportarten; vgl. Bülow-Jacobsen, Adam: *Communication, travel, and transportation in Egypt’s Eastern Desert during Roman times (1st to 3rd century AD)*, in: *Africa Praehistorica* 27 (2013), S. 557-574, im Folgenden zitiert als Bülow-Jacobsen: *Communication*. Caroline Durand hat sich auch mit dem Transportnetzwerk der östlichen Wüste befasst und dabei die Präsenz arabischer Nabatäer in der Wüstenregion genauer untersucht; vgl. Durand, Caroline: *Crossing the Red Sea: The Nabataeans in the Egyptian Eastern Desert*, in: Agius, Dionisius A. et al. (Hgg.): *Navigated Spaces, Connected PlaceS. Proceedings of Red Sea Project V (British Foundation for the Study of Arabia Monographs 12)*, Oxford 2012, S. 85-90, im Folgenden zitiert als Durand: *Red Sea*. Thomas Kruse hat sich schließlich mit dem spezifischen Transporttypus der Kamelkarawane in der östlichen Wüste auseinandergesetzt, die er speziell auf der Basis einer spezifischen Ostraka-Sammlung – dem sogenannten Nikanor-Archiv – vertiefend diskutiert; vgl. Kruse, Thomas: *The Transportation of Goods through the Eastern Desert of Egypt. The Archiv of the „Camel Driver“ Nikanor*, in: Woytek, Bernhard (Hg.): *Infrastructure and Distribution in Ancient Economies. Proceedings of a conference held at the Austrian Academy of Sciences*, 28-31 October 2014, Wien 2018, S. 369-380, im Folgenden zitiert als Kruse: *Transportation*.

⁵ Jansen-Winkeln, Karl; Seidlmayer, Stephan: *Art. Ägypten*, in: *Der Neue Pauly* 1 (1996), Sp. 156-166, hier Sp. 160, im Folgenden zitiert als Jansen-Winkeln; Seidlmayer: *Art. Ägypten*.

⁶ Jansen-Winkeln, Karl: *Die Fremdherrschaften in Ägypten im 1. Jahrhundert v. Chr.*, in: *Orientalia* 69

relevanten römischen Okkupation, die mit dem Jahr 30 v. Chr. begann, war Ägypten gemäß der systematisch vollzogenen Provinzialisierung eine kaiserliche Provinz – latinisiert entsprechend als *provincia Aegyptus* bezeichnet.⁷ Als kaiserliche Provinz unterstand Ägypten der direkten kaiserlichen Aufsicht, wenngleich diese administrativ stellvertretend durch lokal stationierte Soldaten sowie durch römische Funktionäre ausgeübt wurde. Die Ägypter selbst hatten hierbei nur relativ unbedeutende Einfluss- bzw. Partizipationsmöglichkeiten. Für die Römer lag das primäre Interesse an Ägypten indes mitunter weniger in seinem kulturellen Reichtum als vielmehr in seinem (land-)wirtschaftlichen Potenzial: Das *Imperium Romanum* profitierte wirtschaftlich stark von der Ausbeutung seiner nordafrikanischen Provinz und deren lokalen Ressourcen respektive Erzeugnissen, während die Ägypter selbst defacto eher mit negativen Effekten und sogar einem kulturellen Niedergang konfrontiert waren.⁸ Bedeutsam war das kaiserzeitliche Ägypten nebst seiner bereits eingangs vorgestellten Rolle als wirtschaftliches Tor für den Orient- und Indienhandel und damit den Import von exotischen Luxusgütern, insbesondere in seiner – mit anderen nordafrikanischen Provinzen und auch Sizilien geteilten – zentralen Funktion als imperiale Getreidekammer. Meist produziert von privaten ‚Betrieben‘, wurde die lebenswichtige Ressource staatlich aufgekauft oder mittels Steuern eingetrieben und dann über etablierte Transportrouten zu Land und zu Wasser in das gesamte Imperium exportiert.⁹ Überlieferten Schätzungen zufolge soll sich der jährliche Ertrag an Getreide auf bis zu 175.000 Tonnen belaufen haben.¹⁰ Daneben wurde das Römische Reich auch mit Obst, Papyrus, fossilen Bodenschätzen, seltenen Gesteinsarten oder aber auch Düngemitteln aus der Provinz versorgt. Die Nützlichkeit der *provincia Aegyptus* als wirtschaftliches Ausbeutungsobjekt zeigt sich nicht zuletzt auch daran, dass die Römer keine eigenen – in anderen Reichsteilen sonst gängig propagierten – Städtegründungen forciert haben, sondern eher auf der bereits verfügbaren Infrastruktur aufbauten und somit ein voranschreitendes urbanes Wachstum inhibierten. Diese Entwicklung kam sicherlich nicht nur den ohnehin schon zentralen Handelsmetropolen wie etwa Alexandria zugute, sondern wird

(2000), S. 1-20, hier S. 1f., im Folgenden zitiert als Jansen-Winkeln: Fremdherrschaften.

⁷ Jansen-Winkeln; Seidlmayer: Art. Ägypten, Sp. 165.

⁸ Jansen-Winkeln: Fremdherrschaften, S. 2.

⁹ Sommer: Wirtschaftsgeschichte, S. 92.

¹⁰ Bechert, Tilmann: Die Provinzen des Römischen Reiches. Einführung und Überblick, Mainz am Rhein 1999, S. 121f., im Folgenden zitiert als Bechert: Provinzen.

gewiss auch einen konsolidierenden Einfluss auf die innerprovinziellen Handelsrouten gehabt haben.¹¹

Für die Erforschung dieser wirtschaftlichen Aktivitäten in der *provincia Aegyptus* und insbesondere in der östlichen Wüstenregion steht uns – wenn auch nur fragmentarisch – eine breite Überlieferung aus verschiedensten Quellenformaten zur Verfügung, auf die an dieser Stelle zumindest in begrenztem Maße hingewiesen werden soll: Wenn auch nicht selbst herangezogen, wären hierzu erstens diverse erhaltene Papyri aus Ägypten zu nennen, deren exemplarisches Studium einen Blick etwa auf hiesige Landtransporte sowie die kommerzielle bzw. agrarische Wirtschaft Ägyptens bieten kann.¹² Adams pointiert den Nutzen von papyrologischen Quellen relativ adäquat: „The real strength of papyri is that the evidence they provide allows for some quantification. [...] The information we need is the cost of transport, distances traveled, wage costs for transporters, and the cost or value of commodities transported.”¹³

Analog zu den Papyri bieten zweitens archäologische Funde in Form von *ὄστρακα* solche zentralen Informationen über spezifische wirtschaftliche Aktivitäten in der Region. Eine große Menge dieser beschriebenen Tonscherben liegt uns speziell aus Städten wie Koptos am Nil, Myos Hormos oder Berenike am Roten Meer, aber auch aus kleineren Siedlungen sowie den Steinbrüchen am *Mons Claudianus* innerhalb der östlichen Wüste vor. Eine erst in jüngerer Zeit publizierte entsprechende Ostraka-Sammlung stellt das Archiv des Nikanor dar, welches mit seinen insgesamt 95 Tonscherben aus der Zeitperiode von circa 18 v. Chr. bis 62 n. Chr. einen der frühesten Einblicke in die wirtschaftlichen Tätigkeiten respektive das Transportwesen in der östlichen Wüste des kaiserzeitlichen Ägyptens ermöglicht.¹⁴ Darauf abzulesen sind zumeist eingeritzte Warenquittungen, die auf Altgriechisch den abgefertigten Transport von Gütern wie Weizen, Gerste, Brot, aber auch Weinamphoren durch die östliche Wüste mit dem überwiegenden Ziel Myos Hormos belegen.¹⁵

Eng verbunden mit Ostraka-Funden und gleichsam bedeutsam für die Erforschung der antiken Wirtschaftsgeschichte in der östlichen Wüste sind drittens aber auch

¹¹ Bechert: Provinzen, S. 122f.

¹² Adams: Land, S. 14.

¹³ Adams: Land, S. 11.

¹⁴ Kruse: Transportation, S. 370f.

¹⁵ Johann, Peter: Der kaiserzeitliche Indienhandel in literarischen Quellen und den Ostraka aus Berenike, in: Reinard, Patrick (Hg.): Geschichte auf Scherben. Das Leben in der östlichen Wüste Ägyptens in römischer Zeit, Gutenberg 2020, S. 51-74, hier S. 57f., im Folgenden zitiert als Johann: Indienhandel.

generell alle materiellen Überlieferungen aus archäologischen Ausgrabungen. So lieferten zum Beispiel frequente Exkavationen in der östlichen Hafenstadt Berenike bereits eine üppige Evidenz für den römischen Import von exotischen Gütern, indem dort botanische Funde wie Kokosnüsse, Pfeffer, Reis oder auch Baumwolle gemacht wurden.¹⁶

Freilich liegen uns viertens auch klassische literarische Quellen vor, die einen Zugriff auf das antike Ägypten und seine östliche Wüste ermöglichen. Neben Strabon wäre hierzu beispielsweise Gaius Plinius Secundus Maior (Plinius der Ältere) anzuführen, der sich in seiner *naturalis historiae* speziell zu strukturellen Aspekten der Wüstenstraße zwischen Koptos und Berenike geäußert hat.¹⁷

Nicht zuletzt sind uns auch epigraphische und numismatische Quellen überliefert, welche an dieser Stelle jedoch nur der Form halber mit aufgeführt werden sollen.

Für die externen Handelsbeziehungen des Römischen Reiches mit dem Orient, Indien oder auch Afrika fiel speziell der östlichen Wüstenregion Ägyptens früh eine besondere Relevanz zu, um den Handel über das *mare erythraeum* abwickeln und gewährleisten zu können. Ihren logistischen Stellenwert behauptete die Wüste hierbei vor allem lange Zeit damit, dass sie die in der Regel nächstliegende Option zum schnellen Erreichen des Nils als Transportstraße Richtung Mittelmeer verkörperte. Insbesondere Seehändler, die von Süden her das Rote Meer befuhren, waren mit dessen starken nördlichen Winden konfrontiert, was eine Fahrt in die nördlicheren Seegebiete relativ unattraktiv machte. Im Umkehrschluss profitierten von diesem klimatischen Spezifikum aber speziell die südlicher gelegenen Rotmeerhäfen, wie Berenike oder Myos Hormos, und damit letztlich auch die östliche Wüstenregion als Ganzes.¹⁸ Für eine aride Klimazone eigentlich paradox anzunehmen, entwickelte sich dort in den ersten beiden Jahrhunderten sukzessive eine pulsierende, eigensinnige Lebenswelt mit einer relativ komplexen Infrastruktur, die in Konsequenz die Handelsabwicklung mit außerrömischen Teilen der antiken Welt maßgeblich stützte.¹⁹

¹⁶ Schörle, Katia: From Harbour to Desert: An Integrated Interface on the Red Sea and its Impact on the Eastern Egyptian Desert, in: *Bolletino di Archeologia Online*, Volume Speciale (2010), S. 44-53, hier S. 46f., im Folgenden zitiert als Schörle: Harbour.

¹⁷ Sidebotham, Steven E.: Römische Straßen in der ägyptischen Wüste, in: *Antike Welt* 22 (1991), S. 177-189, hier S. 180f., im Folgenden zitiert als Sidebotham: Straßen.

¹⁸ Sidebotham: Straßen, S. 178f.

¹⁹ Johann: Indienhandel, S. 51f.

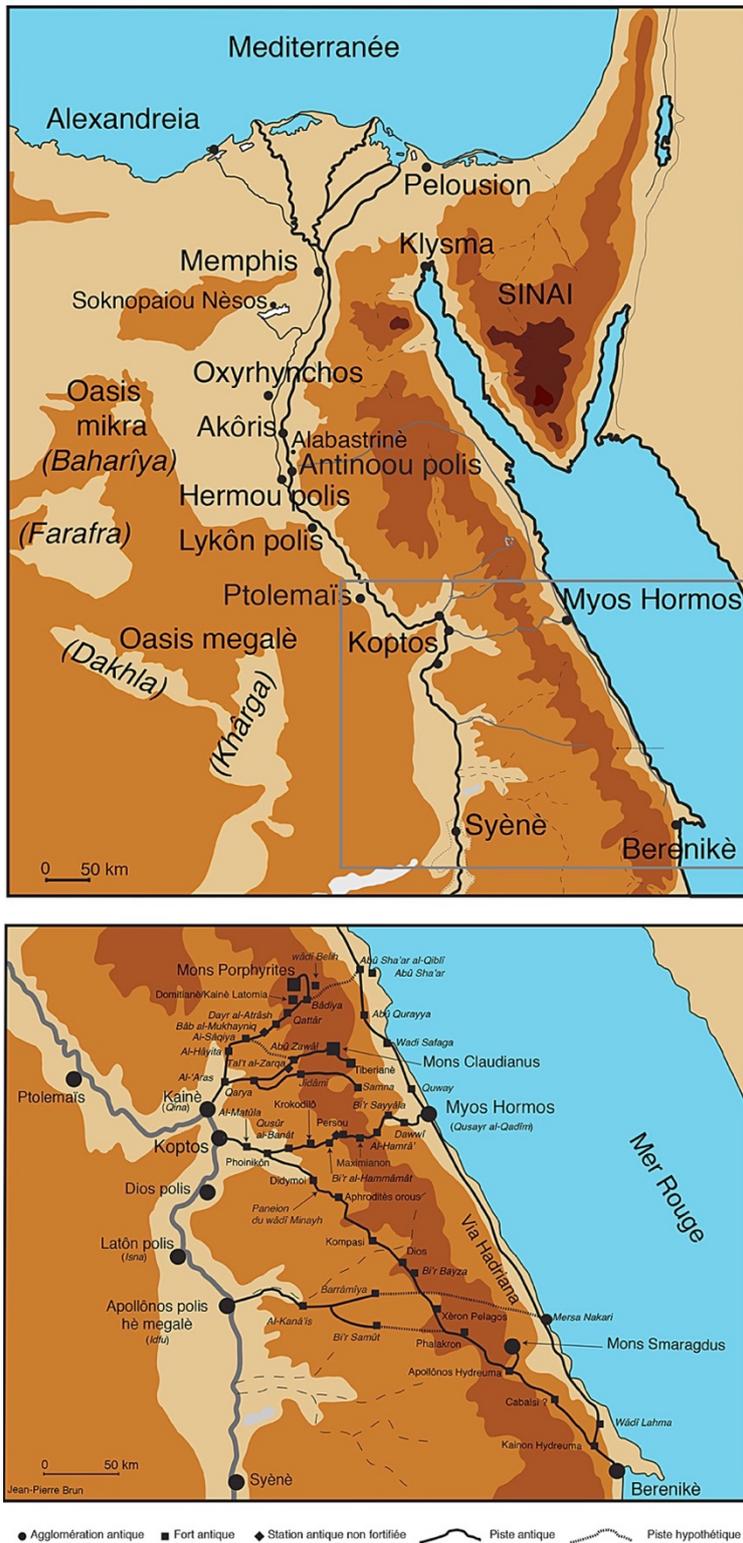


Abb. 1: Die Ostwüste in römischer Zeit. Hélène Cuvigny: La toponymie du désert Oriental égyptien sous le Haut-Empire d'après les ostraca et les inscriptions, in: Le désert oriental d'Égypte durant la période gréco-romaine: bilans archéologiques, hg. v. Jean-Pierre Brun, Thomas Faucher, Bérangère Redon et al., Paris 2018, Fig. 1, <https://doi.org/10.4000/books.cdf.5154>.

Als Zone ist die östliche Wüste zwischen Niltal und der Küste des Roten Meers topologisch von einer felsigen Landschaft aus Gebirgsketten mit relativ kiesigem Bodenbelag gekennzeichnet. Klimatisch von starker Aridität betroffen, existierte in der Wüste, mit Ausnahme von Phoinikon, keine Oase, weshalb dort größere autarke Siedlungen wie auch insbesondere Landwirtschaft defacto nicht möglich waren.²⁰ Reich wiederum war die Gegend zumindest an Mineralien, Erzen und besonderen Gesteinen, die vor allem für bauliche wie auch dekorative Zwecke gebrochen und gefördert wurden.²¹ Dies geschah insbesondere in imperialen Steinbrüchen bei *Mons Claudianus* und *Mons Porphyrites*.²²

Trotz der eher lebensfeindlichen Bedingungen stellte die Wüstenzone dennoch keinesfalls eine völlig unbevölkerte Region dar. Die lokal installierten römischen Infrastrukturanlagen an dieser Stelle noch einen Augenblick lang außen vor lassend, sei hier der Blick speziell auf die etwa auf Ostraka überlieferten Schilderungen über intraregionale *bárbaroi* zu richten. Es ist nämlich davon auszugehen, dass in der Wüstenzone autochthone Nomadenstämme ansässig waren, welche autark und fernab der römisch-ägyptischen Zivilisation durch die dortige Landschaft wanderten. In zyklischer Weise kam es infolgedessen dennoch zu unmittelbareren Kontakten mit römischen Einheiten bzw. einzelnen durchreisenden Personen oder Gruppen sowie partiell auch zur Aufnahme von feindseligen Handlungen. Wenngleich es ebenso Berichte über freundschaftliche Beziehungen gibt, stellten die Wüstenstämme doch für die römischen Handelsaktivitäten insgesamt eine durchaus ernstzunehmende Bedrohung dar.²³

Mit Koptos im Westen sowie mit Myos Hormos und Berenike im Osten grenzte die Wüstenregion an damals sehr wichtige Verkehrsknotenpunkte für den römischen Import- bzw. Exporthandel im Osten: Das für den Weitertransport Richtung Alexandria verkehrslogistisch günstig am Niltal gelegene Koptos beherbergte etwa die wichtigsten Zolleinrichtungen für den östlichen Rotmeerhandel und stellte das militärische respektive administrative Zentrum Oberägyptens dar.²⁴ Ebenso scheinen auch viele Transportspezialisten in Koptos ihren ‚Hauptsitz‘ besessen zu haben. So illustrieren beispielsweise die Ostraka aus dem Archiv des Nikanor, dass dessen

²⁰ Bülow-Jacobson: Communication, S. 557f.

²¹ Adams: Land, S. 33.

²² Bülow-Jacobsen: Communication, S. 568-570.

²³ Kaltwasser, Julian: Die Wachen der Wüste: Zur Rolle des römischen Militärs in ausgewählten Ostraka aus der östlichen Wüste Ägyptens, in: Reinard, Patrick (Hg.): Geschichte auf Scherben. Das Leben in der östlichen Wüste Ägyptens in römischer Zeit, Gutenberg 2020, S. 31-50, hier S. 43-47, im Folgenden zitiert als Kaltwasser: Wachen.

²⁴ Kruse: Transportation, S. 369.

realisierte Lieferaufträge gen Osten allesamt in Koptos ihren Anfang nahmen.²⁵ Strabon bestätigt die zentrale Rolle des Ortes, wenn er berichtet: „[...] heute wird der gesamte indische Import sowie der arabische, und von dem äthiopischen der Teil[,] der über den Arabischen Golf kommt, nach Koptos gebracht.“²⁶ Die Hafencities Berenike und Myos Hormos auf der anderen Seite bildeten bis ins 3. Jh. n. Chr. wiederum die zentralsten Umschlagsplätze des *Imperium Romanum* für dessen Import- und Exportgeschäfte am Roten Meer. Speziell zu Myos Hormos wird von Strabon wie auch Plinius eine maritime Handelsbeziehung mit Indien explizit angemerkt, wobei ersterer behauptet, jährlich wären bis zu 120 Schiffe von Myos Hormos aus auf Handelsreise aufgebrochen. In der Forschung wurde daher die These an diskutiert, dass bei einer geschätzten Ladekapazität von circa 300 Tonnen pro Schiff der jährliche (äquivalent hypothetisierte) Güterverkehr beider Häfen mit Indien im 1. Jh. n. Chr. womöglich insgesamt bis zu 72.000 Tonnen umfasst haben könnte.²⁷ Das weiter südlich liegende Berenike, das bereits von Ptolemaios II. Philadelphus in der Mitte des 3. Jh. v. Chr. gegründet worden war, prosperierte vor allem im 1. Jh. n. Chr., bis sich im Zuge des 2. Jh. n. Chr. ein sukzessiver Turnaround zugunsten von Myos Hormos durchzusetzen begann; wahrscheinlich wegen dessen deutlich näherer Lage zu Koptos.²⁸

Denn die Region des Niltals und die der Rotmeerküste standen über die östliche Wüste Ägyptens in einer ständigen systematischen, interregionalen Beziehung. Diese konstituierte sich konkret über das dortige komplexe Infrastrukturnetz aus Wüstenstraßen und römischen Befestigungsanlagen. Für die östliche Wüste lassen sich bis zu fünf divergierende Straßen anführen, über die sowohl das Niltal mit dem Roten Meer als auch beide Grenzregionen mit der zentralen Wüste in Verbindung standen: (1) die Straße zwischen Koptos und Myos Hormos, (2) die Straße zwischen Koptos und Berenike, (3) die Straße zwischen Kainopolis (nördlich von Koptos) und den imperialen Steinbrüchen in der Wüste, (4) die Straße zwischen Apollinopolis Magna (südlich von Koptos) und Berenike sowie (5) die *via hadriana* zwischen Antinoopolis und Berenike.²⁹ Im Folgenden werde ich mich primär auf die ersten

²⁵ Kruse: Transportation, S. 371.

²⁶ Strabons Geographika, Band 4, herausgegeben, übersetzt und kommentiert von Stefan Radt, Göttingen 2005, 17, 1, 45, im Folgenden zitiert als Strab.

²⁷ Decker, Michael: Settlement and Trade in the Red Sea in Late Antiquity: An Archaeological Perspective, in: Ancient West & East 9 (2010), S. 193-220, S. 198, im Folgenden zitiert als Decker: Settlement.

²⁸ Durand: Red Sea, S. 87.

²⁹ Bülow-Jacobson: Communication, S. 558.

beiden Straßentypen konzentrieren, da diese für den Warentransport zwischen dem Nil und Rotem Meer besonders erheblich waren.

Charakteristisch für diese Verbindungsstraßen war, dass sie nicht künstlich mit Trittsteinen gepflastert waren. Der kiesige Wüstenuntergrund machte diesen Schritt ohnehin weitgehend überflüssig.³⁰ Zudem wäre die Prozedur mit einem zu hohen Kosten- wie auch Zeitaufwand verbunden gewesen. Statt ‚Straßen‘ müsste daher also strenggenommen eher von staubigen Pistenwegen die Rede sein, die wenn überhaupt nur sporadisch mit aufgehäuften Felsbrocken markiert waren.³¹ Sowohl prähistorische Felszeichnungen im regionalen Wadi Hammamat als auch der Umstand, dass wahrscheinlich schon die Ägypter des Alten Reiches Handel auf dem Roten Meer trieben, legen zudem nahe, dass Transitwege durch die Wüste bereits vor der ptolemäischen bzw. römischen Ära existierten und entsprechend genutzt wurden.³²

Plinius der Ältere beziffert in seiner *naturalis historiae* exemplarisch den Transitweg zwischen Koptos und Berenike mit einer Streckenlänge von 257 Meilen bzw. einer circa zwölf Tage dauernden Wüstenreise.³³ Und selbst für das näher an Koptos liegende Myos Hormos erscheint die geschätzte Distanz von 175 km immer noch verhältnismäßig lang zu sein.³⁴ Beide skizzierten Streckenlängen werfen zwei entscheidende Problempunkte auf: Erstens diktiert eine solch lange Reisedauer durch ein arides Wüstengebiet spezifische Prämissen an einen erfolgreichen Transit, die mit Risiken wie Dehydrierung, körperlicher Erschöpfung oder Überfällen durch die hiesigen Nomaden verknüpft sind. Zweitens zeigt gerade der Umstand, dass sich der dortige Handelsverkehr in der frühen Kaiserzeit dennoch intensiviert, dass das interregionale Interesse oder die Notwendigkeit von Transiten offenbar so groß waren, dass potenzielle Risiken zum Teil in Kauf genommen oder aber auch konkrete Maßnahmen dagegen getroffen wurden.

Tatsächlich lassen sich speziell für die Zeitspannen der flavischen und antoninischen Dynastie intraregionale Entwicklungen in der Wüste aufzeigen, die durch die Minimierung von eben jenen potenziellen Risiken auf eine Intensivierung des interregionalen Reiseverkehrs abzielten.³⁵ Strabon berichtet etwa über eigens angelegte

³⁰ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 557.

³¹ Sidebotham: Römische Straßen in der ägyptischen Wüste, S. 180.

³² Sidebotham: Römische Straßen, S. 177.

³³ C. Plinii Secundi Naturalis Historiae, Buch 6, herausgegeben und übersetzt von Kai Brodersen, Zürich/Düsseldorf 1996, 6, 16, 103, im Folgenden zitiert als Plin. nat.

³⁴ Durand: Red Sea, S. 87.

³⁵ Decker: Settlement, S. 200.

Wasserstellen, sog. *hydreumata*, entlang der Wege.³⁶ Auch von Plinius erfahren wir, dass er jene auf seinem eigenen Transit in Richtung Berenike in regelmäßigen Intervallen vorgefunden habe.³⁷ Neben diesen öffentlichen Tränkstellen findet sich gleichsam die systematische Errichtung von zumeist militärisch besetzten *praesidia*, also kleineren, rechteckig gebauten sowie befestigten Forts, die vor allem der Sicherung der Verkehrsrouten zwischen Koptos und den Rotmeerhäfen dienen.³⁸ Ähnlich wie die obigen Wasserstellen befanden sich diese römischen Forts in Intervallen von circa 30 km entlang der Wüstenwege und beherbergten unter anderem durchschnittlich acht bis zehn Infanteristen sowie drei bis fünf Kavallerieeinheiten.³⁹

Im Kontext der bereits dargelegten äußeren Faktoren in der östlichen Wüste als unwirkliche, lebensfeindliche Zone stellt diese Entwicklung einen nicht geringzuschätzenden Evolutionsschritt für die gesamte Region dar: Über die bemannten Forts und rastpendenden Wasserstellen entlang der Wüstenstraßen wurde defacto eine Art ‚lebendige Brücke‘ zwischen Koptos und den Rotmeerhäfen geschlagen, wodurch nicht nur diese Wirtschaftszentren geographisch enger zusammenrückten, sondern auch innerhalb der Wüste völlig neue intraregionale Beziehungscluster möglich wurden.

Wie systematisch vernetzt, respektive abhängig Niltal, östliche Wüste und Rotmeerküste eigentlich untereinander waren, wird insbesondere dann deutlich, wenn man den Fokus auf den konkret realisierten Warentransport und seine Funktionalität richtet. Analog zur Komplexität des tragenden Verkehrsnetzes mit *praesidia* respektive *hydreumata* entlang der Wüstenwege lassen sich ebenso für den darauf abgewickelten Warenverkehr diverse spezifische Besonderheiten aufzeigen: Je nach Art der Ware wie auch ihres Auslieferungszwecks scheinen die konkret ausgewählten Transportformen stark variiert zu haben, weshalb das Wüstentransportwesen insgesamt als relativ heterogen angesehen werden sollte. Speziell hinsichtlich der Transportarten zwischen Koptos und den beiden Rotmeerhäfen Myos Hormos bzw. Berenike kann mindestens in drei Kategorien differenziert werden: (1) Kamelkarawanen, (2) Eselstreiber sowie (3) Kurierreiter.⁴⁰

³⁶ Strab. 17, 1, 45.

³⁷ Plin. nat. 6, 16, 102f.

³⁸ Kaltwasser: Wachen, S. 33-35.

³⁹ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 559.

⁴⁰ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 562-566.

Über die erste und wahrscheinlich am naheliegendste Transportform erfahren wir u.a. wieder bei Plinius, welcher berichtet, dass *a Copto camelis itur*.⁴¹ Dass Kamele für berittene Wüstenransite speziell prädestiniert waren, liegt vor allem an ihren anatomischen Vorteilen gegenüber alternativen Lastentieren. Biologisch waren sie nicht nur gut an das aride Wüstenklima angepasst, sondern konnten auch über längere Strecken weitaus größere Ladungen tragen als etwa Pferde.⁴² Als eine damals gängige Standardladung für ein solches einzelnes Kamel erwägt Bülow-Jacobsen 6 *artabas*, was in heutige Maße umgerechnet ungefähr 186 kg wären.⁴³

Ein Spezialist für solche Transporte via Kamel war der bereits mehrmals erwähnte Nikanor, welcher laut dem Ostrakon-Fund O.Petr.Mus. 192 als *καμη(λίτης)* bzw. Kameltreiber begrüßt wurde.⁴⁴ Aus dem ihm zugehörigen Archiv wissen wir, dass seine Kamelkarawane verschiedenste Güter in Richtung des Roten Meers transportierte, wobei er dies offenbar sowohl im Auftrag von privaten Kaufleuten als auch von offizieller Seite durchführte.⁴⁵ Ferner wissen wir, dass es sich bei den von ihm transportierten Waren hauptsächlich um Weizen, Weinamphoren, ein nicht näher bestimmbares Gut namens *pharmakon* sowie Tierhäute, Silberbarren oder auch Holzplanken handelte.⁴⁶ Speziell in punkto der Weinamphoren könnte ein Beispiel für ein römisches Konsumprodukt vorliegen, das später über das Rote Meer, beispielsweise mit der Destination Indien, exportiert wurde. Wie Kai Ruffing hierzu festgestellt hat, stellten gerade italienische Weine ob ihres lang genommenen Lieferweges ein sehr teures Qualitätsprodukt im lukrativen Ostexport dar.⁴⁷

Anders wird es sich wahrscheinlich mit den riesigen Mengen an Weizen verhalten haben. Trotz ihrer unmittelbaren Küstenlage war die direkte Landschaft im Umkreis von Myos Hormos und Berenike landwirtschaftlich nicht wirklich nutzbar. Dieser Umstand evozierte die Notwendigkeit, dass die dort lebenden Einwohner auf eine zusätzliche externe Versorgung mit den wichtigsten Grundnahrungsmitteln angewiesen waren, worunter neben Trinkwasser speziell Weizen als das zentrale Weiterverarbeitungsprodukt zählte.⁴⁸ Es scheint daher so, dass jene Grundversorgung

⁴¹ Plin. nat. 6, 16, 102.

⁴² Kruse: Transportation, S. 370.

⁴³ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 564.

⁴⁴ O.Petr.MuS. 192.

⁴⁵ Kruse: Transportation, S. 371f.

⁴⁶ Kruse: Transportation, S. 374f.

⁴⁷ Ruffing, Kai: Zum Weinhandel zwischen Italien und Indien im 1. Jh. n. Chr., in: Laverna 10 (1999), S. 60-80, hier S. 71f.

⁴⁸ Johann: Indienhandel, S. 57f.

unter anderem über die kommerziellen Kamelkarawanen aus Koptos abgewickelt wurden, indem diese regelmäßig die lebensnotwendigen Produkte aus dem fruchtbaren Niltal mitbrachten. Allein für die hypothetische Population von circa 12.000 Menschen im Berenike des 1. Jh. n. Chr. würde dies monatliche Lieferungen von bis zu 2000 Kamelladungen bedeuten.⁴⁹

Doch die Karawanen haben nicht allein als interregionaler Transport von Exportgütern und Grundnahrungsmitteln vom Nil zu den Rotmeerhäfen fungiert. Wir wissen aus dem Nikanor-Archiv, dass sie offenbar auch die bereits vorgestellten intraregionalen römischen *hydreumata* und *praesidia* beliefert haben. Gerade dies scheint besonders gewichtig, rekapituliert man deren prekäre Lage inmitten der ariden Wüstenregion. So enthält beispielsweise O.Petr.Mus. 149 (circa 15 bis 36 n.Chr.) eine Quittung, auf der ein römischer Kohortensoldat namens Gaius Iulius Longinus verkündet, er habe in Apollonus Hydreuma eine komplette Ladung Staatsgetreide in Empfang genommen.⁵⁰ Dieser Umstand illustriert, dass die Wüste für die Karawanen mitnichten eine reine Transitzone verkörperte, sondern vielmehr auch selbst Ort von relevanten Versorgungslieferungen und damit menschlichen Begegnungen war. Letztere konnten allein schon durch die Sicherungsdirektive des stationierten Militärs zu Stande kommen, da mindestens ab 90 n.Chr. auch Passkontrollen hinsichtlich des zu entrichtenden Koptos-Tarifs⁵¹ durchgeführt wurden.⁵² Die Kamelkarawanen als eine sehr elementare Variante des Warentransports innerhalb der östlichen Wüste waren somit einerseits als ökonomisch obligate Frachttransporteure und andererseits als existenzielle Versorgungslieferanten gleichsam Ausdruck eines abhängig verflochtenen, interregionalen Logistiksystems.

Neben diesen Kamelkarawanen operierten auch Eselsführer auf den Straßen der Wüste. Namentlich erwähnt wird ein solcher Transporteur beispielsweise auf dem Ostrakon O.Did. 416, wo ein Mann namens Statilius gegenüber seinem Bruder Epa-phroditos schriftlich eine Verzögerung bei der Lieferung von (Stein-)Platten rechtfertigt, indem er darauf verweist, dass alle ansässigen Eselsführer den Transport

⁴⁹ Kruse: Transportation, S. 375f.

⁵⁰ O.Petr.MuS. 149.

⁵¹ Hierbei handelte es sich um eine Art von antiker Maut, die von bestimmten Benutzern der Wüstenstraßen zu entrichten war und hinsichtlich des Betrags je nach Person variieren konnte. Die Steuer diente vermutlich dazu, die imperialen Investitionen in die dortigen Sicherheits- und Versorgungsinfrastrukturen zu finanzieren. Ausgenommen von der Steuer scheinen das Militär, lokale Einwohner sowie unter Umständen das Transportpersonal und Händler gewesen zu sein; letztere vermutlich aber nur dann, wenn ihre Güter schon anderweitig besteuert wurden. Vgl. Schörle: Harbour, S. 50f.

⁵² Sidebotham: Römische Straßen, S. 188.

verweigert hätten und er daher nun über die Kamelkarawanen senden wolle.⁵³ Anders als die Kamele verfügten Esel anatomisch über eine deutlich geringere Belastbarkeitsgrenze und schafften auch nur eine evident langsamere Reitgeschwindigkeit, sodass sie für längere Reisen eher ungünstig waren. Speziell wuchtigere und quantitativ umfangreichere Cargo-Transporte, wie die genannten Steinplatten des Statilius, scheinen mit ihnen nur schwer machbar gewesen zu sein, was sie ökonomisch unattraktiver machte. Eventuell wegen dieses entscheidenden Unterschieds haben sich die Eselsführer auf einen spezifischen Bereich spezialisiert: In der Regel scheinen sie unabhängig von den Kamelkarawanen und meist nur auf kurzer Strecke operiert zu haben, zum Beispiel von Berenike zum nächstgelegenen *praesidium*.⁵⁴ Als denkbare, von Masse und Gewicht her eher leichtere Transportgüter nimmt Bülow-Jacobsen Briefe, Gemüsesorten, Kleidungsstücke und einzelne Möbelstücke sowie Personen an. Für letztere verweist er auf eine Evidenz in O.Did. 400.⁵⁵ Tatsächlich wird in diesem Ostrakon aus dem *praesidium* Didymoi von der ‚Lieferung‘ eines Mädchens berichtet, welche über die Eselsführer abgewickelt wurde.⁵⁶ Schörle weist in diesem Kontext passend auf ein gewachsenes, lukratives Prostitutionssystem in der östlichen Wüste hin, in welchem Frauen auf Nachfrage und gegen Bezahlung für den Beischlaf zwischen einzelnen Wüstenforts hin und her reisten. Aber auch andere Personenkreise werden als Kunden für den Personenverkehr in Frage gekommen sein, wie etwa einfache Bewohner der Region oder in den Rotmeerhäfen an Land gegangene Seeleute.⁵⁷ Wir wissen allerdings, dass der Personenverkehr nicht exklusiv durch die Eselsführer betrieben wurde, sondern offenbar vielmehr ergänzend zu den Kamelkarawanen erfolgte:⁵⁸ Im Ostrakon O.Did. 404 wird etwa eine Frau namens Theanous darüber informiert, dass bald eine Karawane in Didymoi vorbeikomme und sie sich darauf entsprechend vorbereiten solle.⁵⁹ Dies könnte als Hinweis gelesen werden, dass die Karawanen aus Koptos an den Wüstenanlagen oder den Rotmeerhäfen eben nicht immer auch für spontane Mitreisen oder Transporte bereitstanden.⁶⁰ Dieser Umstand könnte wiederum vor allem über die

⁵³ O.Did. 416.

⁵⁴ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 565.

⁵⁵ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 566.

⁵⁶ O.Did. 400.

⁵⁷ Schörle: Harbour, S. 50f.

⁵⁸ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 564.

⁵⁹ O.Did. 404.

⁶⁰ Dies impliziert das Faktum, dass sich die lange Rückreise vom Roten Meer nach Koptos nur dann wirklich ökonomisch rentiert hatte, wenn die Kamele erneut wieder vollbeladen wurden, was eine gewisse Verweildauer voraussetzte. Vgl. Kruse: Transport, S. 371.

Eselsführer kompensiert worden sein, da sie wegen ihren meist kürzeren Routen womöglich deutlich leichter bzw. frequenter für spontane und kleinere Transporte akquirierbar waren.

Neben den Kamelkarawanen und regionalen Eselstreibern übernahmen auf den Wüstensstraßen auch diverse römische Pferdereiter aus den einzelnen *praesidia* logistische Transportaufgaben. Im Gegensatz zu den bereits beleuchteten Transporttypen handelte es sich hierbei allerdings strenggenommen um keine privatsektorale Lieferart, weil sie vorrangig dem intraregionalen Kommunikationsaustausch zwischen autorisiertem römischem Militärpersonal der Wüstenforts vorbehalten war. Defacto scheinen jedoch einzelne Funde die Evidenz zu geben, dass diese *equites* dennoch gelegentlich – freilich gegen ein entsprechendes Entgelt – illegal für Privatpersonen kleinere Versandsachen mitnahmen.⁶¹ Wichtigste Obliegenheit dieser berittenen Kurierere war vorzugsweise der intraregionale Versand (offizieller) Schriftkorrespondenzen, über dessen Realisierung ein bedeutender Kommunikations- bzw. Informationskanal zwischen einzelnen Posten in der östlichen Wüste ermöglicht wurde.⁶² Alternativ standen für offizielle Verständigungen nämlich ansonsten nur in Intervallen errichtete Signaltürme zur Verfügung, mit welchen jedoch lediglich nonverbal und damit keinerlei komplexere Nachrichten kommuniziert werden konnten.⁶³ Zwei Ostraka (O.Dios. inv.636 bzw. O.Xer. inv.858), die von Elmaghrabi kommentiert wurden, exemplifizieren die Kommunikation via Kuriertransporte: Beide gemeinsam stellen eine Frage-/Antwortkorrespondenz zwischen dem römischen Soldat Longinus aus dem *praesidium* Xeron und seinem Kollegen Niger aus dem nördlicheren *praesidium* Dios bezüglich der Entsendung eines fraglichen Objekts mit der Bezeichnung *mulokopion* dar, welche konkret über einen einzelnen Pferdereiter abgewickelt wurde. Hierbei zeigt sich, dass dieser reziproke Briefaustausch offenbar summa summarum drei Tage dauerte. Da das Frageschreiben auf den 24. Mesore und das Antwortschreiben auf den 27. Mesore datiert ist, könnte hier ein Indiz dafür vorliegen, dass der Kurierreiter zwischen je einem Tag der Hin- bzw. Rückreise noch einen Rasttag eingelegt hatte.⁶⁴ Als Grund ist anzunehmen, dass die Postreiter generell einerseits – ähnlich wie die Eselsführer – auf Grund ihres Transporttiers nur auf Kurzstrecken wirklich effektiv operieren konnten.

⁶¹ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 561f.

⁶² Bülow-Jacobsen: Communication, S. 562.

⁶³ Maxfield, Valerie A.: Ostraca and the Roman Army in the Eastern Desert, in: Bulletin of the Institute of Classical Studies. Supplement 81 (2003), S. 153-173, hier S. 166.

⁶⁴ Elmaghrabi, Mohamed Gaber: Two Letters Exchanged between the Roman Forts of Dios and Xeron (Eastern Desert of Egypt) concerning a *mulokopion*, in: Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale 112 (2013), S. 139-147, S. 139-144.

Andererseits liegen aber auch Erkenntnisse vor, dass sie in einem Art kooperativen Staffelsystem zusammengearbeitet haben, wonach beispielsweise in einem *praesidium* mitunter erst auf die Briefe eines anderen Kuriers gewartet wurde, um diese dann zu übernehmen und weiter zum nächsten Posten zu transportieren.⁶⁵ Diese Staffelmethode bot damit zwei wesentliche systematische Vorteile: Von der Stärke der Pferde, nämlich ihrer hohen Geschwindigkeit, konnte so trotz der klimatischen Risiken effektiv profitiert werden. Damit wurden schnelle funktionale Transportkanäle geschaffen, über welche Kommunikation sowohl intraregional mit fernerer *praesidia* als auch interregional zwischen offiziellen Stellen am Nil und dem Roten Meer unkomplizierter möglich wurde. Zudem scheinen die Kurierreiter in der Erledigung ihrer Aufgaben unabhängig von der Tages- bzw. Nachtzeit im Transportsystem der Wüste aktiv gewesen zu sein, wobei sie ebenso nicht immer nur ‚Briefe‘ oder ähnliche offizielle Versandsachen mit sich führten, sondern vereinzelt auch verschiedene, eminent empfindliche Konsumgüter transportierten, die einer besonders raschen Zuführung bedurften – eine Leistungsanforderung, die von den Kamelkarawanen respektive Eselstreibern nicht zu bewerkstelligen war.⁶⁶ So berichtet etwa O.Krok.1, wie ein Kurierreiter auf der Straße zwischen Koptos und Myos Hormos nach dem obigen Staffelpinzip Fisch aus dem östlicheren *praesidium* Persou zum *praesidium* Krokodilo gebracht und dort an einen anderen Reiter übergeben hatte, der diesen dann ins westlichere *praesidium* Phoinikon weiterlieferte.⁶⁷

Diese drei hier aufgezeigten Derivate des Transportwesens illustrieren, wie in ganz unterschiedlicher Gestalt und für partiell divergierende Erfordernisse das Logistiksystem innerhalb der östlichen Wüstenregion Ägyptens organisiert wurde. Neben den erwähnten infrastrukturellen Gesichtspunkten haben also gleichsam auch diese funktional spezialisierten Transportarten wesentlich dazu beigetragen, dass sich eine systematische interregionale Vernetzung zwischen Niltal, Wüstenzone und Rotmeerküste vollzogen hat. Diese Verflechtung äußerte sich etwa in der Gewährleistung des kommerziellen Export- und Importverkehrs, der lebensnotwendigen Approvisation von Wüstenposten und Rotmeerhäfen, des Personenverkehrs sowie eben auch von Kommunikation.

Reflektiert man ausgehend von den aufgezeigten Effekten dieser interregionalen Vernetzung durch das Wüstentransportwesen und seine Straßen nunmehr noch, dass Myos Hormos und Berenike als „harbours of the Red Sea [...] principal hubs and

⁶⁵ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 562f.

⁶⁶ Bülow-Jacobsen: Communication, S. 561-563.

⁶⁷ O.Krok. 1.

enablers of connectivity“⁶⁸ repräsentierten, so wirft dies die Frage nach einem interkulturellen Kontaktraum auf: Beförderte das aufgezeigte Transportwesen, dass interkulturelle Kontakte ihren Weg von den Zentren der Rotmeerküste sowohl hinein in die Wüstenregion als auch weiter gen Niltal gefunden haben?

Tatsächlich hat unter anderem Durand gezeigt, dass neben Ägyptern, Griechen und Römern beispielsweise auch die Nabatäer zur römischen Kaiserzeit in der östlichen Wüste Ägyptens zwischen Myos Hormos und Koptos aktiv waren, obwohl deren bis Anfang des 2. Jh. n. Chr. noch souveränes Königreich mit der Hauptstadt Petra viel weiter im Nordwesten der arabischen Halbinsel gelegen war und auch andere Handelsrouten mit dem *Imperium Romanum* nutzte. Als Belege sind vor allem die zahlreichen nabatäischen Graffiti in der Nähe von römischen Wüstenanlagen, wie etwa dem *praesidium* Krokodilo, von Interesse, die zumeist namentliche Grußbotschaften enthalten. Die zeitliche Einordnung dieser Graffiti legt nahe, dass die Nabatäer mindestens zwischen dem 1. und 3. Jh. n. Chr. auf den ägyptischen Wüstenstraßen gereist sind.⁶⁹ Eine spekulative Ursache für den Beginn ihrer dortigen Handelsaktivität könnte sein, dass sich die Nabatäer, welche vor allem einen gewichtigen Einfluss im arabischen Karawanenhandel innehatten, durch den römischen Indienhandel einer steigenden wirtschaftlichen Konkurrenz gegenübersehen, weshalb sie zur Behauptung ihres eigenen Ranges im antiken Wirtschaftsnetz Teile ihrer Handelsgüter ebenfalls über eigene Karawanen in das wichtiger gewordene Drehkreuz Koptos geliefert haben.⁷⁰

Ähnlich wie die Nabatäer mischten auch diverse Vertreter der Palmyrener im Warenhandel mit dem fernen Indien mit. Obgleich diesen eine wesentlich direktere Landroute durch Mesopotamien und Parthien bis hin zum Persischen Golf für ihren Indienhandel zur Verfügung stand, liegen Hinweise vor, die auf eine unmittelbare wirtschaftliche Involvierung palmyrenischer Händler im Warentransport innerhalb der östlichen Wüste Ägyptens deuten: So teilt beispielsweise eine auf das 3. Jh. n. Chr. rückdatierbare Steleninschrift aus Koptos mit, dass die Stele von Mitgliedern der sogenannten *naukleroi erythraikoi*, einer Vereinigung palmyrenischer Seehändler des *mare erythraeum*, geweiht worden sei.⁷¹ Passend zu diesem Fund berichtet

⁶⁸ Schörle: Harbour, S. 45.

⁶⁹ Durand: Red Sea, S. 85-87.

⁷⁰ Durand: Red Sea, S. 88.

⁷¹ Bernard, André: Les portes du désert. Recueil des inscriptions grecques d'Antinooupolis, Tentyris, Koptos, Apollonopolis Parva et Apollonopolis Magna, Paris 1984, S. 103 = Supplementum Epigraphicum Graecum XXXIV 1593; vgl. Johann: Indienhandel, S. 63f.; vgl. auch Rathbone, Dominic: Koptos the Emporion. Economy and Society, I-III A.D., in: Topoi. Orient-Occident. Supplément 3 (2002), S. 179-198, hier S. 189.

uns Strabon hinsichtlich des westlichen Koptos, dass dieses eine gemeinsame Stadt von Ägyptern und Arabern gewesen sei.⁷² Wenngleich freilich unklar bleibt, welche Personengruppen Strabon hier möglicherweise pauschal unter Araber subsummiert, so gestattet seine Aussage zumindest die Hypothese, dass interkulturelle Kontakte bereits dominant das zeitgenössische Stadtleben von Koptos prägten und sich womöglich über einen transgenerationalen Zeitraum hinweg etabliert haben. Über die alsbald im östlichen Wüstenhandel mitinvolvierten arabischen Nabatäer und palmyrenischen Seehändler dürften diese nun einen weiteren quantitativen und qualitativen Zuwachs erfahren haben.

Im Zuge des intensivierten wechselseitigen Import- bzw. Exporthandels zwischen dem *Imperium Romanum* und dem fernen Indien könnten außerdem auch noch indische Händler ihren Weg bis in die östliche Wüstenregion Ägyptens gefunden haben. Schörle akzentuiert diesen Punkt mit einem Verweis auf eine Reihe von Keramik-Assemblagen sowie Tongefäßen bzw. -scherben mit Graffiti aus Myos Hormos, welche nahelegten, dass dort mehrere Bewohner oder Händler indischer Herkunft zugegen waren.⁷³ Nicht auszuschließen ist daher, dass mindestens einige von diesen gegebenenfalls auch individuelle (Handels-)Reisen in Richtung Koptos bzw. Niltal unternommen haben, wofür Transite durch die Wüstenregion obligat gewesen wären.

Bereits dieser kleine Einblick in die Bandbreite kulturell divergierend geprägter Menschengruppen, die im Reise- bzw. Transportwesen auf den Wüstenstraßen involviert waren, lässt den Schluss zu, dass interkulturelle Kontakte dort zwangsläufig zur alltäglichen Routine gehört haben müssen. Bedenkt man die oben skizzierten Wüstenbedingungen sowie die infrastrukturellen Maßnahmen zur Transitoptimierung, so dürfte ein interkultureller Austausch zwischen den verschiedenen Reisenden einerseits speziell an den schutzgewährenden Wasser- und Raststellen entlang der Wüstenwege stattgefunden haben.⁷⁴ Andererseits wären ebenso die Begegnungen zwischen Reisenden und den lokal stationierten bzw. patrouillierenden römischen Legionären zu nennen, welche alltäglich in der Zollkontrolle und schutzgebenden Begleitung des Verkehrs tätig waren.⁷⁵ Solche interkulturellen Berührungspunkte wertet Schörle als Evidenz der starken intra-, inter- und sogar überregionalen Vernetztheit der Wüstenregion: „The meetings of cultures [...] happens on the local, regional, provincial, and inter-provincial levels, when the fisherman on the road meets

⁷² Strab. 17, 1, 44f.

⁷³ Schörle: Harbour, S. 45.

⁷⁴ Sidebotham: Römische Straßen, S. 180.

⁷⁵ Sidebotham: Römische Straßen, S. 187-189.

the prostitute, the marble workers, the gold miners, gem traders, transporters [...]. They meet [...] in an active, productive region integrated into the wider Mediterranean networks and connected to the wider world through a thriving coastal interface of exchange.”⁷⁶ Wenngleich also das Transportwesen samt seiner Wüstenstraßen primär zur Gewährleistung von wirtschaftlichen und militärisch-administrativen Interessen fungierte, strukturierte es dennoch zugleich einen breit vernetzten Kontaktraum, welcher interkulturelle Begegnungen und Verflechtungen innerhalb wie zwischen der Küsten- und Nilregion ermöglichte.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass die östliche Wüstenregion der *provincia Aegyptus* insgesamt von einem komplexen Transportnetzwerk geprägt war, dass vor allem auf Basis seiner es flankierenden infrastrukturellen Voraussetzungen aus Fort- und Wasserstellen maßgeblich zur Vernetzung von Nilregion und Rotmeerküste beitragen konnte. Die Bedeutsamkeit des Transportwesens in der östlichen Wüste lag dabei speziell in seiner vielfältigen intra- wie auch interregionalen Funktionalität, die es via variierende Transportformen ausfüllen konnte. An erster Stelle sind hier die Kamelkarawanen zu nennen, da sie einerseits als effektive Cargo-Transporteure große Mengen an diversen, zum Teil schweren Waren organisiert vom Nil quer durch die Wüste transportieren konnten und somit das römische Export- und Importgeschäft im Osten unmittelbar gestützt haben. Andererseits stellten sie sich aber zugleich als obligate Versorgungslieferanten heraus, welche die Rotmeerhäfen wie auch die diversen Posten innerhalb der Wüste mit allen essenziellen Lebensmitteln versorgten, über die jene selbst nicht autark verfügen konnten. Eine weitere Transportform boten die lokalen Eselstreiber, die statt eines vollständigen Wüstentransits eher auf die Kurzstrecke spezialisiert waren und autonom operierten, weshalb sie vermutlich meist auch frequenter für individuellere, spontanere wie auch kleinere Transportaufträge zur Verfügung standen. Defacto stellten sie damit eine bedingte Alternative zu den Kamelkarawanen dar. Speziell innerhalb der Wüstenregion agierten daneben diverse Kurierreiter aus den zahlreichen *praesidia* als Exponenten eines offiziellen Transportnetzwerks, über das vor allem Kommunikation innerhalb der Wüste gesichert werden konnte. Obwohl diese Pferdereiter gleichsam nur auf Kurzstrecken eingesetzt waren, scheinen sie aber kollektiv in einer Art von kompensatorischem Staffelsystem kooperiert zu haben, sodass über sie zudem Kommunikation und spezifischerer Warentransport auch auf interregionaler Ebene möglich wurde. Insgesamt fungierte das Wüstentransportwesen damit in differenter Konfiguration unter anderem zur Abwicklung des römischen Indienhandels, zur lebenswichtigen lokalen Lebensmittelversorgung, für den individu-

⁷⁶ Schörle: Harbour, S. 51.

ellern (Personen-) Transport sowie zur Sicherung von intra- und interregionaler Kommunikation.

Über die Nutzung der Straßen zwischen Koptos und den Rotmeerhäfen als primäre Transitachsen konnte aber nicht nur der lukrative Osthandel unterhalten, sondern parallel auch eine Domäne für interkulturelle Kontaktmöglichkeiten geschaffen werden, weswegen der Warentransport in seiner Rolle als ökonomischer Vernetzer von Regionen auch als Garant von Interkulturalität zu berücksichtigen ist. Die wirtschaftliche Involvierung des *Imperium Romanum* im Indienhandel evozierte verschiedene Berührungen mit anderen kulturellen Gruppen, welche zum Teil selbst im komplexen Transportnetzwerk der östlichen Wüste eigene Interessen verfolgt haben. Neben seiner funktionellen Relevanz stellte sich das Wüstentransportwesen wie auch die Wüstenregion als Ganzes somit zugleich als ein Raum interkultureller Austauschmöglichkeiten heraus.

Quellen

Bernand, André: Les portes du désert. Recueil des inscriptions grecques d'Antinooupolis, Tentyris, Koptos, Apollonopolis Parva et Apollonopolis Magna, Paris 1984.

O.Did.: Hélène Cuvigny (Ed.), Didymoi. Une garnison romaine dans le desert Oriental d'Égypte, Band 2, Kairo 2012.

O.Krok.: Hélène Cuvigny (Ed.), Ostraca de Krokodilô. La correspondance militaire et sa circulation. Ostraca 1-151, Kairo 2005.

O.Petr.Mus.: Maria Serena Funghi (Ed.), Ostraca greci e bilingui del Petrie Museum of Egyptian Archaeology, Florenz 2012.

Plinius: C. Plinii Secundi Naturalis Historiae, Buch 6, herausgegeben und übersetzt von Kai Brodersen, Zürich/Düsseldorf 1996.

Strabons Geographika, Band 4, herausgegeben, übersetzt und kommentiert von Stefan Radt, Göttingen 2005.

Literatur

Adams, Colin: Land, Transport in Roman Egypt. A Study of Economics and Administration in a Roman Province, New York 2007.

Bechert, Tilmann: Die Provinzen des Römischen Reiches. Einführung und Überblick, Mainz am Rhein 1999.

Bülow-Jacobsen, Adam: Communication, travel, and transportation in Egypt's Eastern Desert during Roman times (1st to 3rd century AD), in: Africa Praehistorica 27 (2013), S. 557-574.

Decker, Michael: Settlement and Trade in the Red Sea in Late Antiquity: An Archaeological Perspective, in: Ancient West & East 9 (2010), S. 193-220.

Durand, Caroline: Crossing the Red Sea: The Nabataeans in the Egyptian Eastern Desert, in: Agius, Dionisius A. et al. (Hgg.): Navigated Spaces, Connected Places. Proceedings of Red Sea Project V (British Foundation for the Study of Arabia Monographs, 12), Oxford 2012, S. 85-90.

Elmaghrabi, Mohamed Gaber: Two Letters Exchanged between the Roman Forts of Dios and Xeron (Eastern Desert of Egypt) concerning a mulokopion, in: *Bulletin de l'Institute Français d'Archéologie Orientale* 112 (2013), S. 139-147.

Jansen-Winkeln, Karl: Die Fremdherrschaften in Ägypten im 1. Jahrhundert v. Chr., in: *Orientalia* 69 (2000), S. 1-20.

Jansen-Winkeln, Karl; Seidlmayer, Stephan: Art. Ägypten, in: *Der Neue Pauly* 1 (1996), Sp. 156-166.

Johann, Peter: Der kaiserzeitliche Indienhandel in literarischen Quellen und den Ostraka aus Berekhet, in: Reinard, Patrick (Hg.): *Geschichte auf Scherben. Das Leben in der östlichen Wüste Ägyptens in römischer Zeit*, Gutenberg 2020, S. 51-74.

Kaltwasser, Julian: Die Wachen der Wüste: Zur Rolle des römischen Militärs in ausgewählten Ostraka aus der östlichen Wüste Ägyptens, in: Reinard, Patrick (Hg.): *Geschichte auf Scherben. Das Leben in der östlichen Wüste Ägyptens in römischer Zeit*, Gutenberg 2020, S. 31-50.

Kruse, Thomas: The Transportation of Goods through the Eastern Desert of Egypt. The Archiv of the "Camel Driver" Nikanor, in: Woytek, Bernhard (Hg.): *Infrastructure and Distribution in Ancient Economies. Proceedings of a conference held at the Austrian Academy of Sciences, 28-31 October 2014*, Wien 2018, S. 369-380.

Maxfield, Valerie A.: Ostraca and the Roman Army in the Eastern Desert, in: *Bulletin of the Institute of Classical Studies. Supplement* 81 (2003), S. 153-173.

Rathbone, Dominic: Koptos the Emporion. Economy and Society, I-III A.D., in: *Topoi. Orient-Occident. Supplément* 3 (2002), S. 179-198.

Reinard, Patrick (Hg.): *Geschichte auf Scherben. Das Leben in der östlichen Wüste Ägyptens in Römischer Zeit*, Gutenberg 2020.

Ruffing, Kai: Zum Weinhandel zwischen Italien und Indien im 1. Jh. n. Chr., in: *Laverna* 10 (1999), S. 60-80.

Schörle, Katia: From Harbour to Desert: An Integrated Interface on the Red Sea and its Impact on the Eastern Egyptian Desert, in: *Bolletino di Archeologia Online, Volume Speciale* (2010), S. 44-53.

Sidebotham, Steven E.: Römische Straßen in der ägyptischen Wüste, in: *Antike Welt* 22 (1991), S. 177-189.

Sommer, Michael: *Wirtschaftsgeschichte der Antike*, München 2013.