



1 - 16

# Heinrich Barth KURIER



**Ursprünge der Karawanenrouten  
Der Abu Ballas-Weg  
Objektgeschichten**





„On the road ...“

## Forschungsprojekt untersucht die Ursprünge der Karawanenwege durch die Sahara

Etwa 250 km westlich des Niltals bildet die Oase Dachla den südöstlichsten Siedlungsflecken in den unendlichen Weiten der Westwüste Ägyptens. Von hier nach Kufra, der nächsten bewohnten Oase im benachbarten Libyen, sind es etwa 600 km Luftlinie durch eine wasserlose und völlig unbewohnte Wüstenlandschaft. Ehemals eine lockere Streuung von kleinen ländlichen Provinznestern um die wenigen, häufig weit auseinanderliegenden Wasserquellen in der über 50 km langen Senke am Südrand des ägyptischen Kalksteinplateaus, ist aus der Oase Dachla heute so etwas wie eine Boom-Oase geworden. Dem starken Bevölkerungswachstum bei sehr begrenzter Siedlungsfläche im Niltal und den Schwierigkeiten der unabhängigen Nahrungsmittelversorgung – den Kernproblemen der ägyptischen Moderne – begegnen die Regierungen seit den 1960er Jahren mit Programmen zur Entwicklung der Oasen unter dem Label des „New Valley Project“. So ist heute aus der ehemaligen Provinz, für die es noch in den 1990er Jahren keine Telefonbücher gab und erst in diesem Jahrtausend der Anschluss ans allgemeine Stromnetz erfolgte, eine etwa 100.000 Einwohner zählende, zunehmend städtische Gemeinde geworden, deren Straßennetze, Wohntürme und künstlich berieselte Felder sich immer weiter in die Wüste vorschieben.

So ganz neu ist diese Entwicklung jedoch wohl nicht. Auch im Altertum hat es offenbar schon vergleichbare Umbrüche gegeben, in deren Verlauf die Oasen aus ihrem Dornröschenschlaf erweckt wurden, etwa wenn die Oasen durch das pharaonische Ägypten kolonisiert und zum Tor ins Innere Afrikas wurden. Die Routen zu und von den Oasen stellten dabei die entscheidenden Kommunikations- und Transportverbindungen dar. Technische Innovationen haben bei diesen Entwicklungen immer eine große Rolle gespielt; so machte die Einführung des Esels und später des Kamels die Überwindung langer wasserloser Wüstenstrecken überhaupt erst möglich.

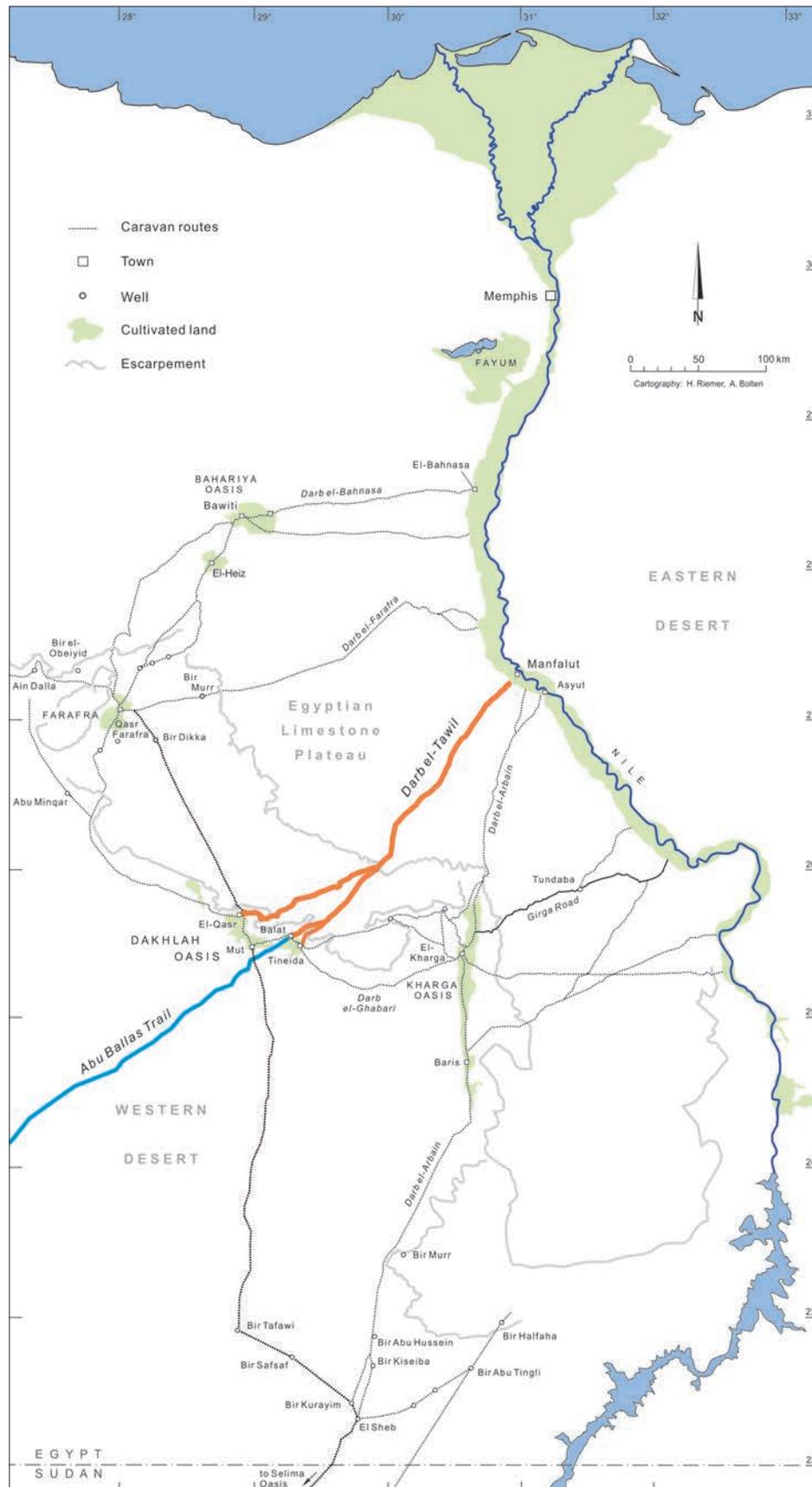
Der Darb el-Tawil (arab. „der lange Weg“) ist die einzige bekannte Direktverbindung vom Niltal in die Oase Dachla. Sie führt von Manfalut, einer kleinen Stadt am Nil etwa 30 km nördlich von Assiut in Mittelägypten, über eine Strecke von gut 250 km in die Dachla-Oase (Abb. 1). Sie zählt damit fraglos zu den bedeutendsten Karawanenkorridoren der Ostsahara, doch ist außer ihrem Namen und den spärlichen Hinweisen europäischer Entdeckungsreisender kaum etwas über sie bekannt. Der früheste Bericht stammt von dem Briten Sir Archibald Edmonstone, der den Darb el-Tawil im Jahre 1819 mit einer kleinen Kamelkarawane bereiste, wobei er knapp sechs Tage für die Strecke benötigte (EDMONSTONE 1822).

Eine solche völlig wasserlose und vegetationsarme Strecke war vor dem Automobilzeitalter nur mit dem Kamel zu überwinden, dessen Anspruchslosigkeit in Bezug auf seinen Wasserhaushalt nur zu bekannt ist. Die Einführung des domestizierten einhöckrigen Kamels in die Sahara fand vermutlich im Verlaufe des 1. Jahrtausends v. Chr. statt und stellte ohne Zweifel eine Revolution des Verkehrswesens dar, da erstmals extrem lange wasserlose Wüstenstrecken überwunden werden konnten. Darüber wird allerdings oft vergessen, dass die Einführung des Esels etwa drei- bis viertausend Jahre früher eine mindestens ebenso bedeutende Revolution des Verkehrswesens darstellte, die zum ersten Mal die





Abb. 1  
 Karawanenrouten der  
 Westwüste Ägyptens.  
 (Kartierung: H. Riemer und  
 A. Bolten)





Überwindung längerer Wüstenstrecken ermöglichte. Aus dem 3. Jahrtausend v. Chr. stammen die ältesten Hinweise wiederholt benutzter Routen, die durch steinerne Wegzeichen, sog. Alamat (Singular: Alam) markiert waren (Abb. 2). Der während der Zeit des Alten Reiches über mehrere hundert Kilometer von Dachla in den Südwesten des heutigen Ägypten führende Abu Ballas-Weg (FÖRSTER 2015; s. a. S. 3f.) ist der einzige bislang bekannte und systematisch – durch die Forschungen des Kölner ACACIA-Projektes – untersuchte Fernweg, über den bereits gegen Ende des Alten Reiches (um 2200 v. Chr.) Expeditionen unter aufwändigen logistischen Vorkehrungen erfolgt waren.

Während pharaonische Routen von den Oasen in das subsaharische Afrika noch vor wenigen Jahren für undenkbar gehalten wurden, so lieferten die archäologischen Ausgrabungen der vergangenen Jahrzehnte in der Dachla-Oase – vor allem durch das Institut français d'archéologie orientale (IFAO) und das Dakhleh Oasis Project (DOP) – zahlreiche indirekte Hinweise, dass frühe Verbindungsrouten zwischen Niltal und Oasen existiert haben müssen. Die Palastanlage der Oasen-Gouverneure in Ayn Asil, im Osten Dachlas, zeigt deutlich, dass gegen Ende des Alten Reiches die Oase Teil des pharaonischen Staates war, dass hier Menschen angesiedelt wurden, die Landwirtschaft betrieben oder in den Töpfereien und Bäckereien arbeiteten (s. WILLEITNER 2003). Siedlungsreste, Kontrollstationen an den Ausgängen der Oase und der ebenfalls durch die Kölner Forschungen untersuchte Wüstenposten des Pharaos Khufu (s. Kurier 2/2006) datieren den Beginn der Okkupation der Oasen durch das pharaonische Ägypten sogar bis in die 4. Dynastie zurück (um 2500 v. Chr.). Das damalige Machtzentrum des Staates befand sich zu dieser Zeit in Memphis bei Sakkara, südlich der heutigen Metropole Kairo, und es darf angenommen werden, dass die Kommunikationsverbindung von Dachla nach Memphis auf möglichst direktem Wege verlief. Die einzige heute bekannte Route, die diese Anforderung erfüllt, ist der Darb el-Tawil, deren eines Ende nahe der Anlage von Ayn Asil in die Oasensenke mündet.

Der Darb el-Tawil ist wie die meisten Wüstenrouten niemals untersucht worden, was zu einem guten Teil dem schwer zugänglichen Gelände und dem daraus resultierenden erheblichen forschungslogistischen Aufwand zuzuschreiben ist. Darüber hinaus hat sich Archäologie mit wenigen Ausnahmen bislang kaum mit Wegforschung auseinandergesetzt, und entsprechend fehlen weitgehend Konzepte, wie und unter welchen Zielsetzungen ein solches Forschungsvorhaben anzugehen wäre. Hier ist zu berücksichtigen, dass ein Weg nicht nur aus archäologischen „Fundplätzen“ besteht, sondern eine kontinuierliche linienhafte Struktur darstellt, in der Wegespuren und -markierungen, Depot- und Raststationen in unterschiedlicher Dichte verteilt sind. Eine „Archäologie der Wüstenwege“ wird aber auch jene Aspekte des Reisens durch unbesiedelte und lebensfeindliche Räume berücksichtigen müssen, die sich mit Fragen der Versorgung, Wegeführung, Navigation und Landschaftswahrnehmung beschäftigen (s. FÖRSTER & RIEMER, Hrsg., 2013).

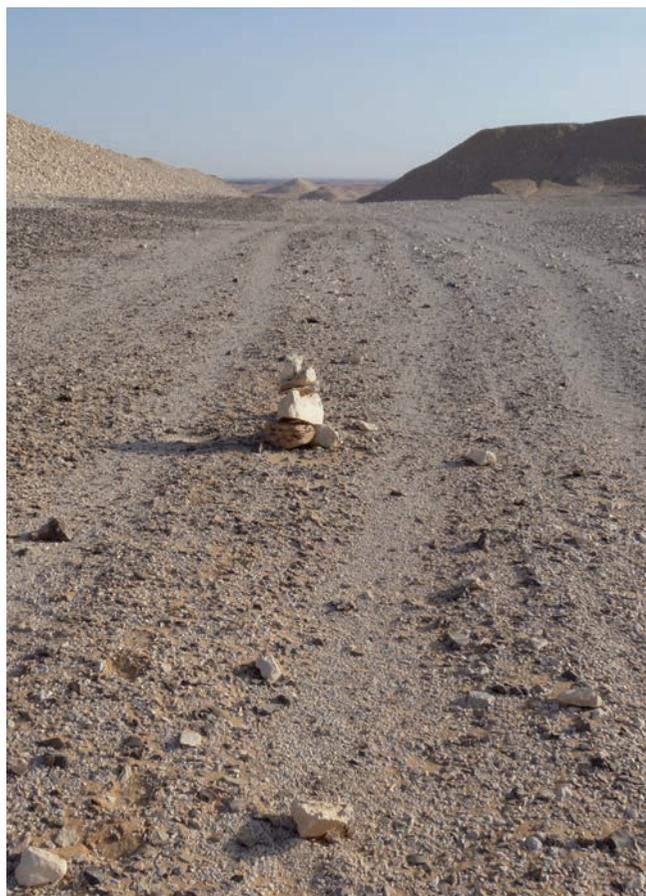


Abb. 2  
Eine Steinsetzung  
zwischen Pfaden („Alam“)  
markiert den Weg.  
(Foto: H. Riemer)

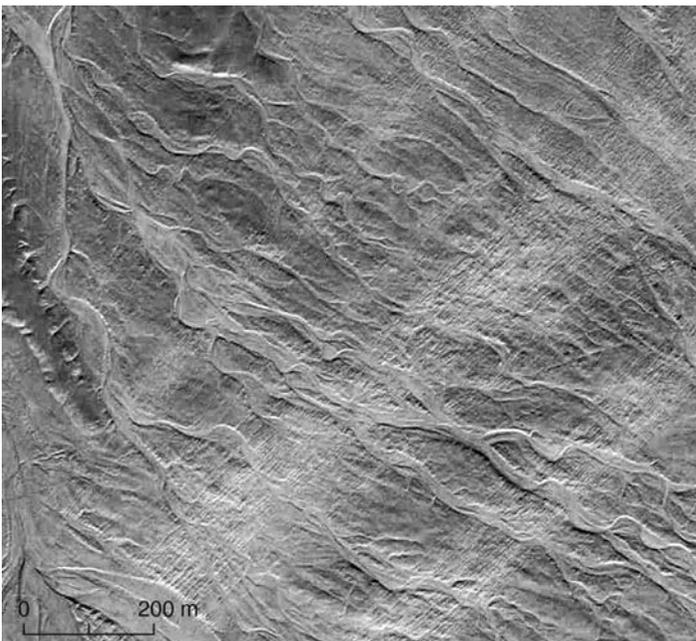




Abb. 3 Spuren­bündel tausender Lasttiere auf dem Darb el-Tawil. (Foto: R. Kuper)



Abb. 4 Reste von Karawanenspuren auf dem Darb el-Tawil in der Oase Dachla. (Foto: H. Riemer)



Aufgrund dieser Sachlage und der vielfältigen Erfahrungen vergangener Kölner Projekte ist daher die Idee gereift, ein Pilotprojekt zu beginnen, das sich archäologischen Felduntersuchungen entlang ausgewählter Routen und den Grundfragen einer Archäologie der Karawanenwege widmet.

Der Darb el-Tawil bot sich aus mehreren Gründen als geeignetes Forschungsobjekt an. Er führt durch weitgehend steiniges Gelände, in dem Wegespuren an vielen Stellen als Pfad­bündel noch erkennbar sind und die vielfach auch durch moderne Satellitenbildanalyse aufgespürt werden können (Abb. 3–5). Zufallsfunde aus den 1990er Jahren und einige wenige Testfahrten haben zudem gezeigt, dass entlang des Weges viele Keramikscherben – vermutlich verlorener Gefäße – zu finden sind, deren chronologische Einordnung ein differenziertes Bild der Benutzungsphasen dieser Route verspricht (Abb. 6). Die günstige Lage der Forschungsstation des Heinrich-Barth-Instituts in Dachla, nahe dem Endpunkt des Weges, ermöglicht darüber hinaus einen schnellen Zugang zur Route. Bei aller technischen Hilfestellung, die für eine solche Unternehmung notwendig ist, werden der Weg und seine Spuren freilich nur zu Fuß zu erkunden sein, um verwehte Pfade, kleinste Keramikscherben und winzige Wegzeichen am Horizont aufzuspüren.

Ende 2015 hat nun die Deutsche Forschungsgemeinschaft einen im Juli des Jahres gestellten Antrag auf Förderung eines Forschungsprojektes zur „Desert Road Archaeology“ für drei Jahre bewilligt, ohne die eine solche Unternehmung nicht möglich wäre. Bei aller Freude über die dadurch gegebenen Forschungsmöglichkeiten kann allerdings nicht übersehen werden, dass die Erforschung der alten Wegesysteme zum Wettlauf mit der Zeit wird. Während die letzten Erinnerungen an die alten Karawanenwege mit der ältesten Generation der angestammten Oasenbewohner verblas-

Abb. 5 Spuren­bündel des Darb el-Tawil im Satellitenbild, erkennbar an den hellen Streifen, die von rechts oben nach links unten verlaufen. (Foto: QuickBird / O. Bubenzer und A. Bolten)





sen, konkretisiert sich ein gewaltiges Straßenbauprogramm zur Anbindung der Oasen an das Niltal, in dessen Folge auch die archäologischen Spuren der alten Wege unter den Planierraupen und dem Asphalt moderner Highways unwiederbringlich verschwinden werden. Im März 2015 wurde die Sorge zur Gewissheit, dass auch der Darb el-Tawil innerhalb von wenigen Jahren einem modernen Highway weichen wird – erste Bauarbeiten begannen bereits kurz darauf an beiden Enden der Straße (Abb. 7). Dass ausgerechnet das moderne Straßennetz binnen weniger Jahre den Verlust einer jahrtausendealten Tradition der Karawanenwege besiegelt, ist durchaus keine Ironie der Geschichte. Die meisten modernen Überlandstraßen folgen tatsächlich recht genau den alten Routen, vermutlich weil schon die frühen Navigatoren den optimalen Weg gefunden hatten, der nach Distanz und Topographie die kürzeste, effizienteste und sicherste Route darstellte.

#### Literatur:

- EDMONSTONE, A. (1822) *Journey to two of the oases of Upper Egypt*. London: John Murray.
- FÖRSTER, F. (2015) *Der Abu Ballas-Weg. Eine pharaonische Karawanenroute durch die Libysche Wüste*. *Africa Praehistorica* 28. Köln: Heinrich-Barth-Institut.
- FÖRSTER, F. & H. RIEMER (Hrsg.) (2013) *Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond*. *Africa Praehistorica* 27. Köln: Heinrich-Barth-Institut.
- WILLEITNER, J. (2003) *Die Ägyptischen Oasen. Städte, Tempel und Gräber in der Libyschen Wüste*. Mainz: Zabern.

Heiko Riemer

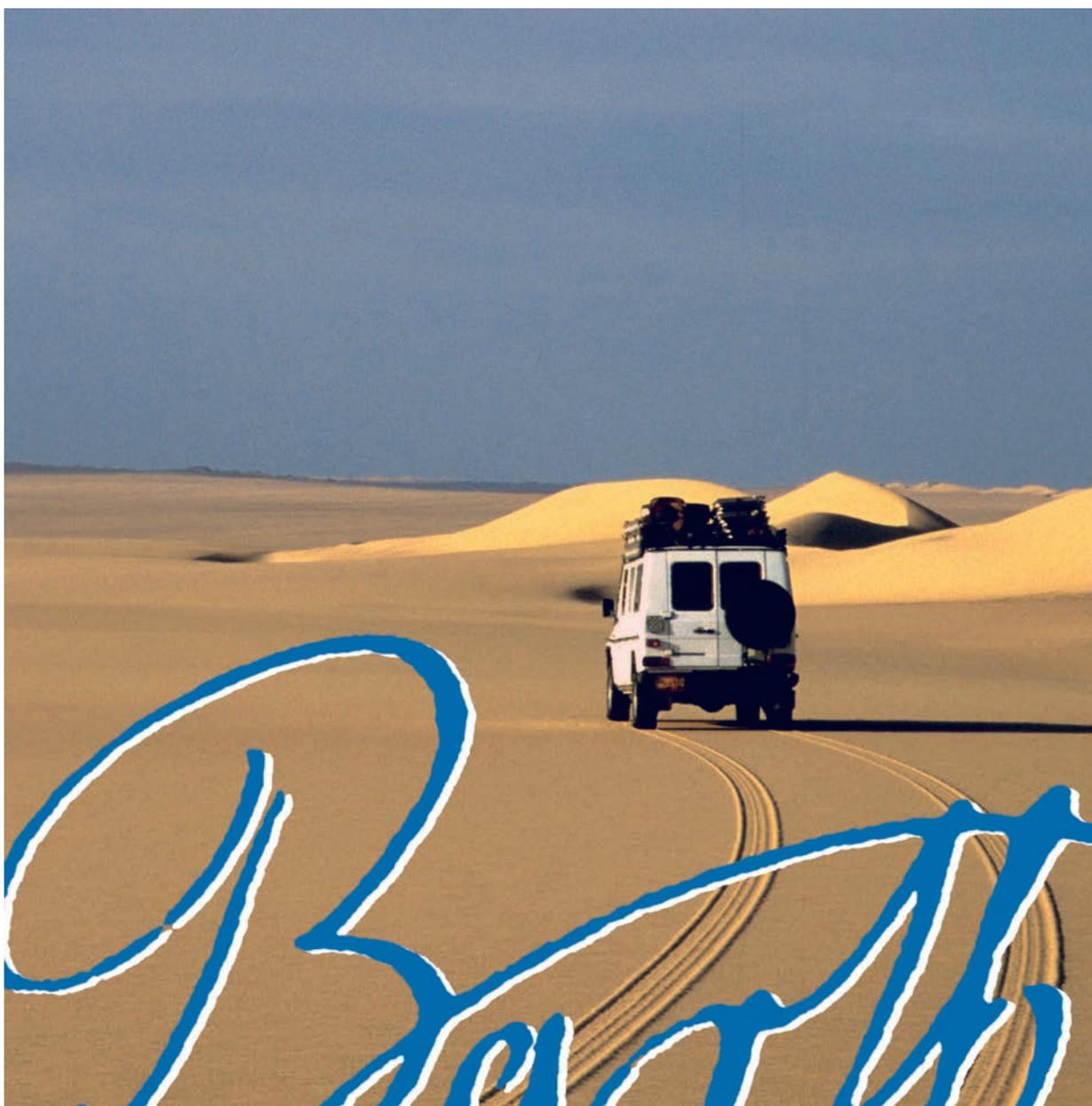


Abb. 6  
Überrest einer  
spätromischen Amphore  
vom Darb el-Tawil.  
(Foto: H. Riemer)



Abb. 7  
Beginn der  
Straßenbauarbeiten an  
der neuen Direktverbindung  
nach Dachla, die den  
alten Darb el-Tawil  
zerstören wird.  
(Foto: R. Kuper)





**Impressum**

Herausgeber: Heinrich-Barth-Gesellschaft e.V.  
Geschäftsstelle: Jennerstraße 8, D – 50823 Köln  
T: 0221 / 55 80 98  
E: [info@heinrich-barth-gesellschaft.de](mailto:info@heinrich-barth-gesellschaft.de)  
I: [www.heinrich-barth-gesellschaft.de](http://www.heinrich-barth-gesellschaft.de)

Präsident: Klaus Schneider  
Redaktion: Renate Eichholz  
Satz: Ursula Tegtmeier

ISSN 2195-9951

