

Das wissenschaftliche Bibellexikon im Internet

(WiBiLex)

Karawane

Thomas Staubli

erstellt: Februar 2013

Permanenter Link zum Artikel:
<http://www.bibelwissenschaft.de/stichwort/23196/>



DEUTSCHE
BIBEL
GESELLSCHAFT

Karawane

Thomas Staubli

→ [Handel](#)

1. Definition

Eine Karawane (von pers. *kārvān*, „Schutzgruppe“) ist eine Fernhandelsreisegesellschaft in vorindustrieller Zeit, basierend auf einer Symbiose von Mensch und Tier. Die Reise im Konvoi dient dem Schutz vor wilden Tieren und Überfällen durch Beduinen, entspricht aber unter Umständen auch dem ökonomischen Bedürfnis, große Ladungen (z.B. ganze Schiffsladungen) auf dem Landweg kompakt zu verfrachten.



Abb. 1 Karawane (Detail eines Bodenmosaiks aus *Dēr el 'Adas*, Festung Bosra; 6. Jh. n. Chr.).

2. Karawanentypen und ihre Geschichte

2.1. Eselskarawane

Informationen über Eselskarawanen stammen mehrheitlich aus dem frühen 2. Jt. Die Handelsdokumente aus dem Archiv von Kanisch (Kültepe; Koordinaten: [38° 51' 00" N](#), [35° 38' 00" E](#)) um 1950 v. Chr. beziehen sich z.B. alle auf Eselskarawanen, die zwischen Mesopotamien und dem Hethiterreich verkehrten. → [Esel](#) wurden im ausgehenden 3. und beginnenden 2. Jt. v. Chr. in großen Mengen gezüchtet und in Koppeln gehalten. Es gab normale Packesel (ANŠE *kib/pšum*) und solche für besonders schwere Lasten (ANŠE *upqum*). Sumerische Eselskarawanen des 3. Jt.s v. Chr. zählten bis zu 200 Tiere. Der ägyptische Beamte und Expeditionsleiter Harchuf von Elephantine bei Assuan (23. Jh. v. Chr.) nennt 300 Tiere für Expeditionen nach Nubien (Urk. I, 126, 17). In einem Brief des Archivs von → [Mari](#) (18. Jh. v. Chr.) wird eine hanäische Karawane mit 3000 Tieren erwähnt (ARM I, 66). Im Karawanenverkehr zwischen Assur und Kanisch bestand eine Sendung jedoch selten aus mehr als zehn Eseln, doch es kam vor, dass sich



Abb. 2 Kleine Karawane in klassischer Formation: führender Esel, Lastkamele, Treiber (bei Akko, um 1924).

mehrere Unternehmer zu Konvois (akk. *āliku*) zusammenschlossen.

Die Beschirung (akk. *unūtum*) des Esels bestand aus Decken, Gurten, Stricken und Satteltaschen (die genaue Deutung der dafür verwendeten Termini *matliḥšum* / *matlišḥum*, *ukāpum* und *zurzum* ist problematisch). Dazu könnten auch Winkelhölzer (arab. *raḡele*, *ʿaqafe*) zum Festzurren der Stricke gehört haben, wie sie in der traditionellen palästinischen Landwirtschaft beim Transportieren von Erntegut auf Eseln zum Einsatz kamen (Abb. 3). Die Beschirung bestand aus aufwendig hergestellten Elementen aus Textilien, Leder und Holz und hatte im altassyrischen Reich einen beachtlichen Wert von 2-3 Schekeln.



Abb. 3 Winkelhölzer (1-3), wie sie wohl schon antike Karawanen benutzten, um Erntegut an einem Holzgestell auf einem Esel zu befestigen. Haken 4-5 dienten der Verschnürung von Kamellasten ([BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)).

Terrakottafiguren aus der Südlevante der zweiten Hälfte des 3. Jt.s zeigen Esel mit riesigen Seitenlasten (Abb. 4). Sie bieten nicht unbedingt eine reale Darstellung der Fracht, sondern wollen eher stilisiert die beeindruckende Tragfähigkeit der Tiere hervorheben.



Abb. 4 Terrakottafigur eines Lastesels (Südlevante; spätes 3. Jt. v. Chr.; [BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)).

Die Handelsware wurde in dafür geeigneten Verpackungen transportiert. Verpackungstextilien (akk. *ṣubātū*, *kutānum*, *šurum*) aus Wolle dienten zum Beispiel dem Einwickeln von Zinn, Ledertaschen (akk. *naruqqum*, auch *qullum* und *īlum*) dem Textilientransport.

Eine Eselsladung im Zinn- und Textilhandel zwischen Assur und Kanisch (Veenhof; Trolle Larsen) bestand aus 130 Minen (ca. 65 kg) Zinn. Hinzu kamen etwa 25kg an Textilien, Verpackungs- und Verschnürungsmaterial, reine Textilladungen mit rund 30 Paketen wogen 75-80kg. Da die Bezahlung in Silber und Gold erfolgte, wurden die Esel ebenfalls in Anatolien als „Ware“ verkauft. Die Ware der Karawane wurde in Assur von der Ausfuhrbehörde registriert, verzollt und versiegelt. Das Siegeln (akk. *kanākum*) erfolgte wahrscheinlich in Tonbullen über den Verschnürungen der verpackten Handelsware.

Jeder Esel trug zwei Seiten- und eine Rückenbepackung nach streng standardisierten Richtlinien, wie aus den erhaltenen Einfuhrzolldokumenten in

Kanisch hervorgeht. Der Karawanenverkehr wurde durch folgende, ebenfalls genormte Formulare geregelt: 1. Einen Handelsvertrag zwischen Absender und Transporteur; 2. einen Brief des Absenders an die Vertrauensperson am Zielort mit der Abfertigungsbestätigung und der Bitte um Quittierung des Verkaufs; 3. eine Karawanenrechnung, ausgestellt durch die Vertrauensperson, vor und in der Regel auch nach Verkauf der Ware; 4. Verträge über den Weiterverkauf in Anatolien mit Geschäftspartnern, die Zahlungstermine einzuhalten hatten. Der lukrative Handel warf zwischen 100 und 200% Gewinn ab und begründete Assurs Reichtum im 2. Jt. v. Chr.



Abb. 5 Keine Karawane, sondern eine Gruppe von Bergbauspezialisten (Grab des Chnumhotep in Beni Hassan; 19. Jh. v. Chr.).

Bei den berühmten 37 'Amu (Semiten der Südlevante), die im mittelägyptischen Grab des Chnumhotep um 1900 v. Chr. erwähnt und zusammen mit bepackten Eseln dargestellt werden, handelt es sich nicht um eine Handelskarawane, sondern um einen auf Bergbau spezialisierten Sippenverband, der mit Eseln als Lasttieren unterwegs ist.

Früh- und mittelbronzezeitliche Darstellungen von Lasteseln (Staubli 2001) und mittelbronzezeitliche Eselsbegräbnisse (Bar-Oz et al. 2013) belegen die Bedeutung des

Handels mit Eseln in der Südlevante. Mehr zu Eselskarawanen in der Südlevante siehe unten 5.7.

2.2. Kamelkarawane

→ [Kamele](#) – auf der arabischen Halbinsel immer das einhöckrige Kamel, auch Dromedar (*Camelus dromedarius*) genannt – können dank ihrer außergewöhnlichen Physiognomie unterschiedlichste Terrains bewältigen und extremen Wetterlagen trotzen. Sie können nicht nur viel schwerere Lasten tragen als Esel, sondern auch viel längere Strecken ohne Frischwasser bewältigen. Die Domestikation dieses einzigartigen Tieres in Kombination mit der Entwicklung einer geeigneten Kamelsatteltechnologie für den Langstreckentransport revolutionierte das Karawanenwesen. Kamelkarawanen gab es erst im ausgehenden 2. Jt., nämlich nach den Erfindungen des *haulāni*-Sattels, des Kissen-Sattels und schließlich des noch heute gebräuchlichen *šaddād*-Sattels für die → [Reiter](#) und des *palan*-Sattels für

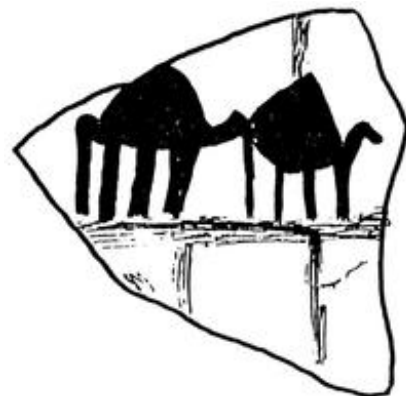


Abb. 6 Eine der ältesten bekannten Darstellungen einer Kamelkarawane (Tonscherbe; Tell Dêr 'Allā [Jordanien]; Ende 2. Jt. v. Chr.).

den Warentransport, sowie der Kamelsänfte (*howdāġ*) für Frauen und Göttersymbole.

Assyrische Quellen erwähnen Karawanen von 200 Tieren aus Saba. Strabo beschreibt nabatäische Karawanen als so groß „wie eine Armee“ (Geographie XVI,4,23; [Text gr. und lat. Autoren](#)). Frühislamische Karawanen konnten gut und gerne tausend Tiere umfassen. Der Historiker Tabari erwähnt Karawanen mit 2500 Tieren und über 100 Begleitern. Durchschnittskarawanen, die in Texten leider keine Erwähnung finden, dürften wesentlich kleiner gewesen sein.



Abb. 7 Judäisches Lastkamel mit Glöckchen am Hals und der Last von liegenden Vorratskrügen, die durch einfache Verschnürung festgehalten werden, begleitet von einem Führer und einem Treiber.

Die ältesten bekannten



Abb. 8 Kamel mit *palan*-Sattel (Ninive, neuassyrisch; vgl. Abb. 9).

Darstellungen von Kamelkarawanen stammen aus dem midianitischen Raum und aus dem Jordantal (Abb. 6). Das Relief mit der Darstellung der Deportation von Judäern und Judäerinnen aus → [Lachisch](#) zeigt unter anderem ein Lastkamel, das von einem Führer gelenkt und von einem Treiber getrieben wird (Abb. 7). Es trägt am Hals ein Glöckchen und ein sehr einfaches Halfter. Die Ladung über einer Satteldecke, bestehend aus Vorratskrügen, wird nur durch einen Schwanz- und einen Bauchgurt festgehalten. Ein anderes assyrisches Relief (Abb. 8) zeigt bereits den *palan*-Sattel (Abb. 9), der zum Beispiel in Indien bis heute in Gebrauch ist.

Das hebräische Wort אַרְחָה *’orhāh* „Karawane“ (wörtl. „Weggemeinschaft“) erscheint nur zwei Mal in der hebräischen Bibel. [Gen 37,25](#) erwähnt eine Karawane der → [Ismaeliter](#) (nach [Gen 37,36](#) sind es Midianiter), [Jes 21,13](#) Karawanen der → [Dedaniter](#), beides Stämme bzw. Stammesföderationen Nordwestarabiens. Aus Jerusalemer Perspektive blieb der Kamelkarawanenhandel bis in hellenistische Zeit zunächst ein Phänomen, das man meistens mit östlichen,

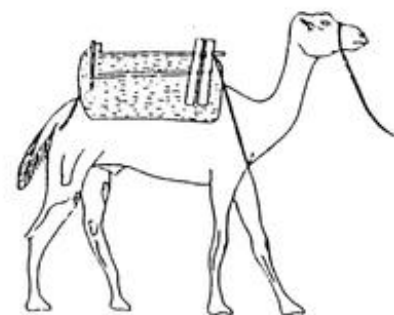


Abb. 9 Beim sog. *palan*-Sattel oder Transportsattel ist auf einer Decke, die mit Schwanz- und Brustgurt

südlichen oder nördlichen Nachbarn verband: → [Midianiter](#) ([Gen 37,36](#); [Ri 6,5](#); [Ri 7,12](#); [Ri 8,26](#); [Jes 60,6](#)), → [Amalekiter](#) / Negev ([Ri 7,12](#); [1Sam 15,3](#); [1Sam 30,17](#)) und Söhne des Ostens: → [Araber](#), → [Ammoniter](#), Qedariter, Hagariter, → [Ismaeliter](#), Sabäer ([Gen 37,25](#); [Ri 8,21](#); [1Kön 10,2](#); [1Chr 5,21](#); [1Chr 27,30](#); [Hi 1,3.17](#); [Jer 49,29](#); [Ez 25,5](#)), Ägypter ([Ex 9,3](#)); Hazor ([Jer 49,32](#)), Aramäer / Damaskus ([2Kön 8,9](#)). Für den jüdischen Fernhandel typisch ist die Mischung von Eseln und Kamelen ([Jes 30,6](#)). In den Listen der Rückkehrer (→ [Rückwandererliste](#)) aus dem babylonischen → [Exil](#) erscheint das Kamel als Transporttier ([Neh 7,68](#); [Esr 2,67](#)), in den Erzelternerzählungen als Tier der Herden → [Jakobs](#) ([Gen 30,43](#); [Gen 31,34](#)). [Gen 24](#) verbindet Abraham und Isaak mit dem Flair des Karawanenhandels mit Kamelen.

befestigt wird, ein flexibles Gestell aus Holzstäben und Stricken montiert. Die Transportgüter werden damit oben auf und seitlich am Kamel befestigt (vgl. Abb. 14 u. 15).

Bei Jesaja ([Jes 30,6](#)) wird deutlich, dass auch Juda am internationalen Karawanenhandel beteiligt war: „Durch ein Land der Ängste und Nöte, der jungen Löwen, der knurrenden Löwen, der Nattern und fliegenden Schlangen bringen sie (die Judäer) ihren Reichtum auf dem Rücken der Esel, ihre Schätze auf dem Höcker der Kamele zu dem Volk, das nichts nützt (nämlich die Ägypter).“ Der Text ist auch insofern interessant als er zeigt, wie ein Schreiber in Juda die realen und unrealen Gefahren einer Karawane beschreibt (s.u. 3.5) und dass sowohl Esel als auch Kamele für jüdische Karawanen typisch waren (vgl. auch [Jes 21,7](#)).



Abb. 10 Kamelreiter in Siegerpose, der mit verschränkten Beinen im Schaddadsattel sitzt. Vor ihm ein Räucheraltar, der auf Weihrauch, das kostbarste Handelsgut, verweist (philistäische Münze; 5. Jh. v. Chr).



Abb. 11 Römische Münzen a) König Aretas kniet als Unterworfener Roms mit Friedensweig neben seinem Reitkamel (58 v. Chr.); b) Judäischer Bacchusverehrer in derselben Pose (55 v. Chr.).

Unter persischer Herrschaft kam der Karawanenhandel, der das Bildprogramm der Zentrale in Persepolis dominiert und die Basis persischer Machtentfaltung bildet, auch in der Südlevante immer mehr in Schwung, nicht zuletzt als Scharnierstelle zwischen Weihrauch-, Küsten- und Königsstraße (s.u. 4.). Der Fernhandel dank Kamelen prägte das neue Selbstbewusstsein der Küstenstädte, das auf Münzen zum Ausdruck gebracht wird (Abb.

11).

Die Römer stellten umgekehrt die unterworfenen Repräsentanten der verschwägerten Judäer und Nabatäer auf ihren Münzen neben einem Kamel kniend dar (Abb. 10). In → [Palmyra](#) gehörte die als Kamelreiter dargestellte Kamelkarawanenschutzgottheit Azizu zu den beliebtesten lokalen Segensfiguren (Abb. 12). In Petra und *Chirbet 'Abde* waren Kamele nach Pferden das wichtigste Terrakottamotiv der Nabatäer. In byzantinischer Zeit gehörten Lastkamele westlich und östlich des Jordans zu den Motiven, die auf den damals so beliebten Mosaikfußböden Glück und Wohlstand der Menschen vergegenwärtigten.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass der aufkommende, arabisch-levantinisch dominierte Karawanenhandel den Ägyptern, die seit Jahrtausenden in erster Linie auf Schiffen handelten, ein Dorn im Auge war. Davon zeugen die Bemühungen Ptolemäus' II. (285-246 v. Chr.), durch einen Kanal das Mittelmeer mit dem Roten Meer zu verbinden und den Indienhandel auf dem Seeweg zu erschließen.

Die Nabatäer reagierten innovativ auf die ägyptische Konkurrenz, teilweise durch die Erschließung neuer Märkte, durch die Verarbeitung von Waren (Parfumproduktion) und durch eine eigene Kombination von See- und Landweg, gab es doch schon einen beschränkten arabischen Seehandel vor der ägyptischen Expansion.



Abb. 14 Kamel mit Meharistenausrüstung (Terrakotta; Petra; 1. Jh. n. Chr.).



Abb. 12 Votivrelief aus Dura-Europos mit dem Karawanenschutzgott Azizu zwischen heiligem Baum und Räucheraltar, Sichelmond und Venus (2.-3. Jh. n. Chr.).



Abb. 13 Trankopfergefäß in Gestalt eines Kamels (Syrien / Südlevante; 8.-4. Jh. v. Chr.; [BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)).

auch in der Koroplastik wider, die in Syrien und der Südlevante eine lange Tradition hat (Abb. 13-16). Trankopfergefäße wurden in der Region von Gaza noch in christlicher Zeit verwendet.

Der Kamelführer auf dem um 570 n. Chr. entstandenen



Abb. 16 Kamel mit Frauensänfte, in der zwei Frauen sitzen (Terrakottafigur; Levante oder Syrien; 2. Jh. n. Chr.; [BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)).



Abb. 15 Kamel mit Reiter, der nach altsüdarabischer Manier hinter dem Kamelbuckel sitzt; die Kamelladung wurde als Gefäß gestaltet (Votivgefäß; Marmor; Jemen; 1.-3. Jh. n. Chr.; [BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)).

Mosaikfußboden der Kirche von Kissufim, der ein Kamel mit Amphorenbepackung zieht, trägt die griechische Beischrift *orbikon* „das Kreisende“. Es wurde vermutet, dass der Begriff auf die Gaben der Karawanenhändler an die Kirche anspielen könnte.



Abb. 17 Kamel mit Führer (Detail eines Fußbodenmosaiks aus einer Kirche bei Gaza, um 570 n. Chr.).

Möglicherweise spielten im Rahmen der Gabenüberbringung auch Gefäße (*askoi*) in Gestalt von Kamelen eine Rolle. Mit Amphoren beladene Kamele, die von einem Führer geleitet werden, vergegenwärtigen durch Handel erworbenen Wohlstand und Glück (vgl. Abb. 17).

Die letzten Karawanen

waren zu Beginn des 20. Jh.s unterwegs (Abb. 18). Bis zuletzt war im Bergland Judas ein gemischter Transport mit Kamelen und Eseln typisch, wobei Letztere in der Mehrzahl waren. Der Bau des Suezkanales, die Erfindung des Jeeps und schließlich der moderne Straßenbau, Lastwagen und Flugzeuge ersetzen die Karawanen. Das Fahren im Konvoi mit Lastwagen gibt es allerdings bis heute.



Abb. 18 *Mahmal* (repräsentatives Palladium für den ägyptischen Herrscher) und Kisten mit der neuen *kiswah* (Ummantelung für die Kaaba) in der Pilgerkarawane auf der Hadsch (Heilige Wallfahrt nach Mekka; 1908).

2.3. Maultier- und Pferdekawane



Abb. 19 Maultiere im Konvoi (Ausschnitt), bepackt mit Jagdgeräten (Assur; Palast Assurbanipals, 669-631 v. Chr.).

Auf neuassyrischen Reliefs ist die Verwendung von Maultierkarawanen für Truppenverlegungen und Völkerdeportationen belegt (Abb. 19). Die Tiere werden von einem Führer am Zaum geleitet und von einem Treiber mit Stock getrieben. Die Tiere tragen ein komplettes Zaumzeug. Die Ware befindet sich auf einer Satteldecke, die mit Brust- und Schwanzgurt befestigt ist. Terrakottafiguren mit bepackten Maultieren sind auch von Rhodos bekannt (BM 1986,0709.1).

Für Anatolien sind vereinzelt Pferdekarawanen, bezeugt und Wagen, die von Pferden zu Transportzwecken gezogen wurden.

3. Karawanenlogistik

3.1. Die Reisezeit

Die altorientalischen Karawanenstraßen waren nur saisonal benutzbar. Zu große Hitze oder zu starker Niederschlag machten die Wege unpassierbar. In einem Amarnabrief wird geklagt: „Der Weg ist beschwerlich, Wasser fehlt und es ist sehr heiß“ (EA 7,53f). Die hethitischen Annalen berichten von Schnee, Eis und Blitzen, die Wege unpassierbar machen (CTH [= Catalog der Texte der Hethiter] 61.2.23; 486), die ugaritischen von Überschwemmungen (RS [= Ras Shamra] 20.33). Nach Sura 106,2 des Koran gab es eine Winterkarawane nach dem Jemen und eine Sommerkarawane zur syropalästinischen Küste ([Text Koran](#)). Viele Karawanen reisten nachts, wenn es die Beleuchtung durch die Nachtgestirne zuließ.

3.2. Das Reisetempo

Das Reisetempo hängt von den Transporttieren, ihrem Zustand, dem Untergrund und der Witterung ab. Guarmani, ein Reisender des 19. Jh.s, hat die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Kamels mit 4,776 km/h berechnet (Rosen 1865, 204). Nach Sprenger (1875, §202) betrug der von Plinius angegebene Weg der Weihrauchstraße 1584 römische Meilen (1 Meile = 1,482 km), unterteilt in 66 Wegstrecken à 24 Meilen. Die Karawane wäre demnach täglich 7,45 Stunden unterwegs gewesen. Das Reisetempo galt es, bei der Planung der Reise in Rechnung zu stellen. Ein Brief aus Mari (ARM I, 66) verlangt Reiseproviant für 10 Tage für eine Karawane via → [Palmyra](#) nach Qatna (350 km Luftlinie). Die Reise von Assur nach → [Emar](#) (ca. 560 km) dauerte (inkl. 7 Ruhetagen) 35 Tage, die gebirgige Strecke von Assur nach Kanisch (775 km Luftlinie) wohl ca. 2 Monate. Die Reise auf der „Edomstraße“ von Jerusalem nach → [Kir-Moab](#) dauerte 7 Tage ([2Kön 3,5-10](#)), ist aber ein Weg durch die Wüste

Edom und ein Umweg ([2Kön 3,8-9](#)). Esras Karawane von Babylonien nach Jerusalem brauchte dreieinhalb Monate ([Esr 7,9](#); [Esr 8,31](#); Josephus, Antiquitates 3.15.3 [[Text gr. und lat. Autoren](#)]; wahrscheinlich via Emar und nicht den kürzeren, aber gefährlicheren Weg über Palmyra durch die syrische Wüste). Der Weg von Galiläa nach Samaria dauerte 3 Tage (Josephus, Vita 52).

3.3. Der Reiseproviant

Falls Menschen und Tiere sich unterwegs selbst verpflegen mussten, ging die zu transportierende Verpflegung dem Cargo ab. Daher wurden bereits im 2. Jt. v. Chr. Karawansereien eingerichtet (s. 6). Fürchterlich ist das Schicksal einer Karawane, die auf Wasserstellen vertraut, welche aber versiegt sind ([Hi 6,15-20](#)).

3.4. Karawanenbegleitpersonal

Nach den Dokumenten von Kanisch (frühes 2. Jt. v. Chr.) gab es einen Frachtführer (*kaṣṣārū*), der vertraglich vom Auftraggeber (Unternehmer) in Pflicht genommen wurde, einen Eseltreiber (*sāridū*) und einen (eventuell bewaffneten) „Führer“ (*rādīū*). Wer die Karawane bei komplexeren Konvois leitete, ist nicht klar. Dieselbe Konstellation gilt noch, soweit aus den Quellen erkennbar, für Palmyra, zweitausend Jahre später.

3.5. Die Reisesicherheit

Jede Reise stellte ein hohes Sicherheitsrisiko dar (→ [Haftungsrecht](#) 5.). → [Hiob](#) vergleicht sich mit einer Karawane und die Freunde mit einem Wadibach, der versiegt ist und die Karawane sterben lässt ([Hi 6,15-20](#)). Nebst unberechenbarem Wetter, Unkenntnis der Wege und wilden Tieren ([Ri 14,5-6](#); [2Kön 2,23-25](#); [Jer 50,44](#); [Mk 1,13](#)) waren es besonders räuberische Menschen, die das Reisen gefährlich machten ([Lk 10,30](#)). Das Reisen im Konvoi diente daher in erster Linie der Sicherheit. Ein arabischer Ausdruck für Karawane ist „die, die sicher zurückkommt“ (*qāfila*). Vielleicht reiste auch Paulus im Konvoi. Einige seiner Routen legen es nahe (Jewett 2000).

Zum Sicherheitsdispositiv gehörte auch die Anrufung von Schutzgöttern, von denen die meisten in ziemlich martialischer Gestalt daherkommen, als schwer bewaffnete Krieger auf Pferden oder Kamelen. Bezeugt sind dafür Schamasch in Mesopotamien, Du Samuwi bei den nordarabischen Amir, Schai al-Qaum („Beschützer des Stammes“) bei den Nabatäern, Arsu und Azizu (Abb. 20), Abgal und Aschar (auch Ma'an ?) in Palmyra, Abu Ilaf bei den Lihjanitern. In der großen Schamasch-



Abb. 20 Räucherung vor Arsu und Azizu, zwei palmyrenischen Reitergottheiten, angerufen als

Hymne ist die Rede von „der Karawane, denen, die voller Furcht dahinziehen“ (Lambert 1959, 121ff). Sogar al-Lat kann in

Beschützer der Karawanen (Votivstele; Palmyra; 213 n. Chr.).

der Tradition Anats als kriegerische Göttin auf dem Kamel erscheinen (Linant de Bellefonds 1990, Pl. IX). Die vorislamische Kaaba barg solche Karawanenschutzgottheiten. Vor der Abreise einer Karawane werden bei den Assyrern Omen eingeholt. Die glückliche Ankunft wird in Briefen mitgeteilt.

In hellenistisch-römischer Zeit wurden die Dioskuren, Phosphoros und Hesperos, Morgen- und Abendstern als Schutzgötter der Karawanenpolizei verehrt und mit Arsu und Azizu identifiziert. Im christianisierten Orient übernahmen Heiligenpaare diese Funktion: Theodoros und Demetrios, Kosmas und Damian (Gerasa, Hippo), Sergios und Bacchos (Rusafa).

Die muslimische Hadsch, die jährliche Pilgerreise nach Mekka, aber auch der Besuch anderer heiliger Orte in der Nähe großer Handelsrouten (wie Jerusalem, Hebron, das Aaronsgrab, Medina etc.), ist eng mit dem Karawanenhandel verbunden. Sultan Baibar hat 1266 der ägyptischen Hadsch nach Mekka durch die Entsendung einer Sänfte mit einem leeren Thron (*maḥmaḥ*; Abb. 18) auf einem Kamelrücken eine besondere politische Note gegeben. Wahrscheinlich hat er damit an ältere Sitten, auf Kamelrücken religiöse oder politische Symbole zu transportieren, angeknüpft. Die Sitte wurde bis ins 20. Jh. aufrechterhalten (Jomier 1953).

3.5.1. Bronzezeit

Schon im 2. Jt. kümmerten sich die Herrscher von → [Mari](#) und → [Babylon](#) um die Sicherheit der Karawanen auf ihrem Hoheitsgebiet. Ein Brief aus Mari (ARM V, 14) berichtet zum Beispiel von einer Anweisung zur Eskortierung einer Karawane, die bei einer Wasserstelle in Probleme geriet. In einem anderen wird die Plünderung der Karawane und die Ermordung eines Teils der Begleitgruppe berichtet (ARM II, 123). Auch Schmuggel ist bezeugt, allerdings scheint der Übergang zum Freihandelsabkommen fließend gewesen zu sein. Offizielle Reisedokumente, zum Beispiel die sog. „Königstafel“ (*tuppi šarrim*; AbB II 84), nützten nur etwas, wenn es auch offiziell besetzte Büros an den Wegstationen gab. Kreditgeber für Handelsfirmen lehnten jegliche Schadenshaftung ab. Ein Handelsbeauftragter (*šamallūm*), der seine Ware durch Feindesüberfall verloren hatte, konnte sich durch einen Gotteseid von Verschulden reinigen (Codex → [Hammurabi](#) 103).

Die Sicherung der Verbindungswege war letztlich auch die Hauptaufgabe der palästinischen Fürsten von Ägyptens Gnaden unter → [Amenophis III.](#) (ca. 1390-1353 v. Chr.) und → [Echnaton](#) (ca. 1351-1334 v. Chr.), deren Korrespondenz im → [Amarnaarchiv](#) bezeugt ist. Der Fürst von Pella zum Beispiel versichert dem Pharao, er solle ruhig Karawanen schicken, er werde sie bis Babylon eskortieren (EA 255). → [Abdi-Hepa](#) von Jerusalem demgegenüber sieht sich wegen Unruhen

nicht in der Lage, eine Karawane nach Ägypten loszuschicken (EA 287,53-59). Ähnliche Probleme berichten Tagi von Gintikirmil (EA 264,5-10.20-25) und Pu-Balu von Jursa (EA 316,16-25). Der kassitische König Burnaburiasch beklagt sich bei Echnaton, dass zwei seiner Karawanen von kanaanäischen Fürsten, die unter der Protektion Ägyptens standen, geplündert worden sind (EA 7,7-82) und dass seine Händler auf dem Territorium des Stadtstaates Hinnatuna bei Akko beraubt und ermordet wurden (EA 8,8-21). Der assyrische Herrscher Assur-uballit sagt dem Pharao zu, dass er Sutäer verfolgen lässt, die er für den Überfall auf Postboten verantwortlich macht (EA 16,37-42). Ähnliche Vorfälle sind in hethitischen Archiven bekundet. Die Hethiter kannten auch ein Gesetz zur Bestrafung von Raubmord gegenüber Händlern. Zwischen Ugarit und Karkemisch gab es ein Nichtangriffsabkommen in Bezug auf Händler der beiden Länder, das aber schlecht funktionierte. Für die ägyptische Administration, die an die sicheren Wasserwege Ägyptens gewohnt war, waren die unsicheren Handelsrouten mit finsternen Wäldern und Wegelagerern in der Südlevante ein Albtraum (Papyrus Anastasi I; ANET 477f).

3.5.2. Eisenzeit bis römische Zeit

Die Errichtung sicherer Handelsstraßen gehörte zu den ehrgeizigen Zielen großer Herrscher im 1. Jt. v. Chr. Azatiwada rühmt sich auf einer Inschrift seiner Residenzstadt Karatepe, während seiner Herrschaft für sichere Wege gesorgt zu haben (KAI 26; CScr II 2.31). Ähnliches Selbstlob lassen → [Assurbanipal](#) und → [Nebukadnezar II.](#) verlauten (*Wādī Brīsā* -Inschrift; TUAT I, 405; HTAT 418). Die Assyrer, Perser und Römer unterhielten ein polizeilich geschütztes Karawanenstraßennetz. Die entsprechenden Eroberungen dieser Reiche dienten nicht zuletzt der Oberhoheit über diese Straßen und ihrem Ausbau. Die zunehmende Bedeutung des internationalen Karawanenhandels zur Zeit der Assyrer ist relativ gut dokumentiert. → [Sargon II.](#) beklagt sich über den Stamm der plündernden Hamranu (Lie 1929, 379-384). Unter Assurbanipal (669-631 v. Chr.) finden Razzien gegen Beduinenstämme in der Gegend von Palmyra statt. Der neubabylonische Herrscher → [Nabonid](#) (555-539 v. Chr.) siedelte sogar zehn Jahre in der arabischen Oase → [Tema \(N 27° 38' 10", E 38° 33' 16"\)](#). Wo es keine von einer Zentralmacht polizeilich gesicherten Wege gab, musste das Wohlwollen der Landesherren mit „Geschenken“ bzw. Tributen (Zöllen) erkaufte werden. Noch im 19. Jh. zahlte der türkische Sultan den Beduinen im Hedschas Steuern (arab. *şurra*) zur Sicherung des Pilgerweges nach Mekka. Die arabischen Stämme sicherten ihre Wege untereinander mit *īlāf*-Bündnissen (Nichtangriffspakte, für die Abgaben entrichtet wurden). Im 1. Jt. v. Chr. gab es zwischen Arabien und Mesopotamien die Wahl zwischen der sichereren, aber teureren „Königsstraße“ und dem billigeren, aber gefährlicheren Weg durch das *Wādī as-Sirḥan*. Letzterer wurde unter Römern und Nabatäern gesichert, ausgebaut und mit Brunnen versehen.

4. Karawanenstraßen bzw. Handelsrouten



Abb. 21 Durch Gebrauch entstandene und gezielt angelegte Karawanenwege zwischen Jericho und Jerusalem (um 1910).

Handelsrouten entstanden durch den Gebrauch oder waren das Resultat einer gezielten (militärischen) Aktion (Abb. 21). Die zu militärischen Zwecken gebaute Heerstraße wurde in der Folge als Handelsweg genutzt. Aus heutiger Perspektive mag es seltsam anmuten, dass der Unterhalt eines funktionierenden Straßennetzes nicht im Interesse eines Volkes lag, sondern in dem der Unternehmer. Zu diesen konnte auch ein Staatsmann wie Herodes der Große gehören, der zwischen dem syrischen Antiochien und Samsat am oberen → [Euphrat](#) – also weit weg

von seinem Königreich – eine sichere Handelsstraße anlegen ließ (Josephus, Antiquitates 14,15,8; [Text gr. und lat. Autoren](#)). Ein singuläres Zeugnis für die Bedeutung Judas im internationalen Karawanenhandel der Perserzeit ist eine sabäische Inschrift, in der es u.a. heißt: „Nachdem Handel getrieben wurde und man zur Expedition nach Dedan [und Ghazz]at und den Städten von Jehud aufgebrochen war und nachdem man in Frieden gelebt hatte ...“ (Bron / Lemaire 2009; zitiert nach Mouton 2012, 78).

Die Informationen über die Handelswege antiker Karawanen in den Karten (Abb. 23-25) beruhen auf den Angaben von Plinius (Naturgeschichte 6,144-146.157-159; 12,63-65; [Text gr. und lat. Autoren](#)) und der Arabienkarte des Ptolemäus, sowie auf neueren Erhebungen. Sie versuchen, verschiedenste Informationen über das Handelsnetz im alten Vorderen Orient ins Bild zu setzen. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass Handelsrouten im Altertum nicht so fix waren wie moderne Straßen. Unwetterschäden, Hungersnöte, die die Razzien von Beduinen förderten (und in der Folge dazu führten, dass Karawanen gewisse Brunnen mieden, wo sie mit Überfällen rechnen mussten) oder Veränderungen in politischen Konstellationen sowie Angebot und Nachfrage auf dem Markt konnten die Handelswege stark verändern (Potts 1988).

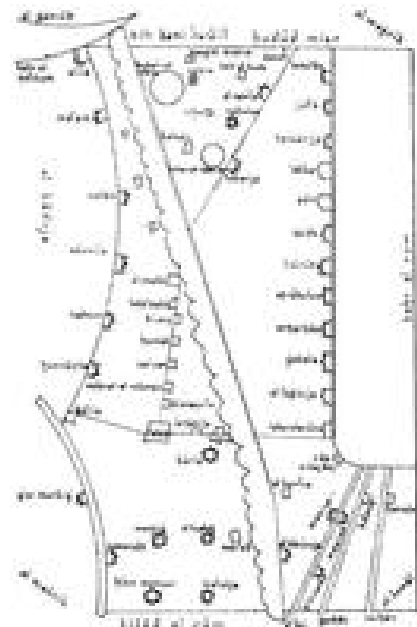


Abb. 22 Syropalästina. Umzeichnung von Konrad Miller der späteren Wiedergabe einer Karte von Abu Zaid al-Balḥi (gest. 934). Küstenstraße und Königsstraße

Gepflasterte Straßen waren bis in römische Zeit unbekannt. Dementsprechend mussten Straßen in abgelegeneren Gegenden durch Steinhäufen (סִיְיִן *šijjunîm*; [Jer 31,21](#); vgl. syr. *šūnā'* und arab. *šūwa*) markiert werden.

Die wichtigsten Handelswege waren:

bilden die Nord-Süd-Achsen. Die Meeresstraße nach Aleppo steht dazu diagonal mit Ramle und Tiberias als größeren Stationen. Ganz oben (= Süden) finden sich „das Grab Abrahams“ (*masğid Ibrahim*, = Hebron) und „das heilige Haus“ (*bait al-kuds*, = Jerusalem).



4.1. Die „Küstenstraße“

(orange). Die „Küstenstraße“ heißt in ihrem südlichsten Teil in den ägyptischen Quellen „Horusweg“. Sie führt an der östlichen Mittelmeerküste entlang, fast immer auf einem sandigen Küstenstreifen, der für den Karawanenverkehr geradezu ideal ist: Awaris bzw. Tanis – Rafah – Gaza – Aschkelon – Jafo – Akko – Tyrus – Sidon – Beirut – Byblos – Tripolis – Arwad – Tartus – Ugarit. Bei der Mündung des *Nahr el-Kelb* ins Mittelmeer, nördlich von Beirut, haben sich die seit Jahrtausenden vorbeiziehenden Heere im anstehenden Felsen verewigt.

4.2. Die „Meeresstraße“ (blau). Da sich Ortsangaben in Straßenbezeichnungen auf deren Ziel beziehen, bezeichnet „Meeresstraße“ (vgl. [Jes 8,23](#)) die Verbindung vom syrischen Binnenland mit dem Mittelmeer bei Gaza: Ebla – Qatna (Emesa, Homs) – Yabrud – Damaskus – Dan – Hazor – Kinneret – Megiddo – Socho – Aschkelon – Gaza. Statt über Damaskus konnte man auch durch die Beqa-Ebene (via Kumidi) zwischen Libanon und Antilibanon reisen.

4.3. Die „Königsstraße“ (rot). Die „Königsstraße“ (vgl. [Num 20,17](#); [Num 21,22](#)) ist die Nord-Süd-Verbindungsachse im Ostjordanland: Elat – Bosra – Dibon – Rabbat – Aschtarot – Damaskus (und von dort weiter nach Palmyra).

4.4. Die „Weihrauchstraße“ (violett). Die Haupthandelsstraße im Westen der Arabischen Halbinsel ist nach dem einträglichsten Handelsgut der auf ihr reisenden Karawanen, dem Weihrauch, benannt: Schabwa – Timna – Marib – Nağran – Mekka – Yatrib (Medina) – Dedan – Tabuk – Petra – Oboda – Gaza.



4.5. Die „Prinzenstraße“, auch „Kiesweg“ (hellblau). Die wohl in Analogie zur „Königsstraße“ so benannte Route verbindet Südarabien mit dem Persischen Golf (nach Bukharin s. Lit.): Qana – Schabwa – Hanan – Qaryat al-Faw – Layla – al-Chardsch – Gerrha – Spasinu-Charax.

4.6. Die „Wüstenstraße(n)“ (violett gestrichelt). In [Ex 13,18](#) meint „Wüstenweg“ eine Verbindung durch den Sinai (vgl. Abb. 25), in [2Sam 2,24](#) den Weg von Jerusalem Richtung Jericho. Als „Wüstenstraße“ im engeren Sinne wird manchmal der in [2Kön 3,8](#) genannte Weg durch die Wüste von Edom verstanden, dessen näherer Verlauf aber nicht genau bekannt ist. Auf der Karte Abb. 24 sind wichtige Verbindungen östlich der „Königsstraße“ als „Wüstenstraßen“ eingetragen. Eine der wichtigsten Verbindungen führte durch das *Wādī as-Sirḥan* nach Dumat und von dort weiter ins Zweistromland. Dieser Weg war kürzer und zollfreier als der über Palmyra, aber auch gefährlicher. Generell werden die West-Ost-Verbindungen durch die Arabische Halbinsel in der westlichen Wahrnehmung dieses Raumes unterschätzt.



4.7. Die „Seidenstraße Nord“ (weiß). Unter der „Seidenstraße“ versteht man Wege, die durch das Land der Meder, Parther und Baktrer nach Fernost führten und die nach dem kostbarsten Handelsgut dieser Strecke, der Seide, benannt sind. Als Ausgangspunkt im Westen gilt gemeinhin Palmyra, aber es gab auch nördlichere Routen, die nach Antiochia führten, wo die Seidenraupenzucht später von den Arabern erfolgreich eingeführt worden ist: Palmyra – Seleucia – Ekbatana – Rages – Baktres – Taxila – Mathura – Barygaza Zigerus.

4.8. Die „Indienstraße“ (grün ab Seleucia; detailliertes Itinerar des Landweges bei Isidor von Charax, 1. Jh., siehe [Parthian Stations by Isidore of Charax](#) [20.12.2012]). Bis Seleucia bzw. Vologesia und Ktesiphon ist der Weg nach Indien mit der Seidenstraße identisch. In Spasinu-Charax war die Weiterreise per Schiff oder auf dem Land möglich. Die Reisesaison auf dem Meer war in der Antike kurz: Tripolis (Syrien) oder Tartus – Emesa (Homs) – Palmyra (Tadmor) – Dura-Europos – Seleucia am Tigris – Vologesia – Charax-Spasinu (Karch Maisan) – Phorat (Hafen nach Barbaricon an der Indus-Mündung, Pakistan). Eine weitere Indienroute war: Gaza – Petra – Ha'il – Anazyra – Gerrha – von dort weiter zur See. Der Indienhandel blühte auch auf dem Seeweg durch das Rote Meer, wo Berenike, und Myos am Westufer und Leuke-Kome am Ostufer die wichtigsten Hafenstädte waren, während in Alexandria der Warenumsatz für das Mittelmeer abgewickelt wurde.

Nicht eingetragen sind auf den Karten die Handelswege in Afrika (zu den antiken Karawanenrouten in der Sahara vgl. Roe 2005-2006). Aksum war der wichtigste Umschlagplatz für Waren aus dem inneren Afrika. Diese Wege erklären die engen Verbindungen der Äthiopier mit den Völkern im südlichen Arabien und auch die rasche Ausbreitung des Christentums dorthin (vgl. [Apg 8,27](#)).

5. Umschlagplätze

Generell muss man sich vorstellen, dass die in den Handel involvierten altorientalischen Städte Handelskontore anderer Städte zuließen, wenn die Beziehungen gut waren, wie die Erzählung vom Friedensschluss zwischen Ben-Hadad und Ahab zeigt ([1Kön 20,34](#)): „Ich werde die Städte zurückgeben, die mein Vater deinem Vater abgenommen hat, und in Damaskus kannst du dir Marktlager (תַּחֲנוּן *ḥûṣôṭ*) anlegen, wie mein Vater sie in Samaria angelegt hat. Und ich werde dich ziehen lassen, nachdem wir einen Bund geschlossen haben. Dann schloss er einen Bund mit ihm und ließ ihn ziehen.“ Mit solchen Marktlagern (vgl. [Jer 37,21](#); [Ez 26,11-12](#), sowie in [Klgl 2,19](#), wo der Targum mit *māḥôzîn* „Marktplatz“ übersetzt; Herr 1988), sind möglicherweise auch Pfeilerhäuser (→ [Haus](#)) gemeint wie sie für die Eisenzeit II in *Tell Abū Ḥawām*, Beerscheba, Bet-Schemesch, En-Gev, Hazor, Kinneret, Lachisch, Megiddo, Tel Hadar, *Tell el-Ḥesī*, Tel Malhata, Tel Masos und *Tell Qasīle* belegt sind. Diese Deutung legt sich nicht zuletzt aufgrund ihrer Lage innerhalb einer größeren Stadt nahe, wo die Menschen in Sicherheit leben, jedoch nahe beim Tor, wo der Gütertausch stattfindet. Die ethnischen Quartiere in orientalischen Städten (z.B. Armenierviertel in Jerusalem) zeugen noch von dieser Organisation des Karawanenverkehrs und insbesondere die Ausbreitung und Kommunikationsweise des antiken Judentums (vgl. dazu innerbiblisch das Buch Tobit).

Im Folgenden werden exemplarisch einige lokal oder international bedeutende Umschlagplätze aus unterschiedlichen Epochen in alphabetischer Reihenfolge in Bezug auf ihre Bedeutung für den Karawanenhandel charakterisiert. Für andere Orte und weitere Informationen sei auf die Artikel zu den Orten verwiesen (z.B. → [Arad](#), → [Beerscheba](#), → [Bet-Schemesch](#), → [Damaskus](#), → [Gaza](#), → [Hazor](#), → [Kinneret](#), → [Lachisch](#), → [Megiddo](#), → [Palmyra](#), → [Sichem](#)). Einzigartig in ihrer Art ist die ethnographische Dokumentation der kleinen und armen Karawanenstadt Suhné bei Palmyra durch Boucheman (1939), die in vielerlei Hinsicht auch für biblische Zeiten Typisches dokumentieren dürfte.

5.1. Damaskus

→ [Damaskus](#) ist das Paradebeispiel eines Handelsplatzes, der seine Bedeutung einer einzigartigen strategischen Lage verdankt. Reich versorgt mit den Wassern des Barada kontrolliert die Stadt sowohl die West-Ost-Achse (Kumidi – Tadmor) als auch die Nord-Süd-Achse, und zwar sowohl Richtung Meer als auch auf der Königsstraße. Aufgrund der konkurrenzlosen Lage blieb die Stadt durchgehend besiedelt. Sie erlebt Glanzzeiten unter den → [Aramäern](#) im 9.-8. Jh. v. Chr., unter den Umajjaden im 7.-8. Jh. n. Chr. und unter Seldschuken, Nur ad-Din, Saladin und den Ajjubiden im 12.-13. Jh. Wie in jeder Karawanenstadt wurden nicht nur Handelsgüter, sondern auch Ideen ausgetauscht. Das ist nicht nur für die Genese des Islams ein wichtiger Verständnishintergrund, sondern auch für die des

Christentums in Städten wie Damaskus (vgl. [Apg 22,5-11](#); [Apg 26,12.20](#); [2Kor 11,32](#); [Gal 1,17](#); Feldkeller 1993).

5.2. Gaza

Schon vor dem Aufblühen der Weihrauchstraße, deren nördlichen Endpunkt am Mittelmeer Gaza bildete, war diese Stadt als „Tor Kanaans“ für die Ägypter und als „Stadt am Bach von Ägypten“ für die Assyrer ein wichtiger Ort. Mit dem Weihrauchhandel gewann Gaza aber beträchtlich an Bedeutung. Hier zweigte auch die Meeresstraße (Richtung Megiddo – Hazor – Damaskus) ab, die die Küstenstraße mit dem syrischen Binnenland verband. → [Sargon II.](#) zog es 720 v. Chr. vor, statt die Stadt zu zerstören, darin ein Handelskontor (*karum*) zu eröffnen. Gaza entwickelte sich insbesondere in byzantinischer Zeit zu einem überaus blühenden kulturellen Zentrum, dank des prosperierenden Handels (vgl. Abb. 10). Anders als in Damaskus befand sich das kommerzielle Zentrum aber nicht immer am selben Ort. In der Mittleren Bronzezeit lag es auf *Tell el-'Ağğūl* (→ [Tell el-'Ağğūl](#)), während der hasmonäischen Besatzung in Rhinocolura (el-Arish), in römischer Zeit in der Hafenstadt Maiumas und nördlich davon in Anthedon (Blakhiyah). Ferner profitierten eine Reihe von Städten im Nordnegev ebenfalls von der vorzüglichen Handelslage.

5.3. Gerasa

Gerasa erlebte einen ersten Aufstieg nach der Zerstörung Jerusalems, starke römische Förderung, besonders nach Hadrians Besuch (129/130 n. Chr.) und der Gründung der Provincia Arabia, und ein gewisses Comeback in byzantinischer Zeit nach der Rezession des römischen Reiches im 3. Jh. Während die Bauten Gerasas aufgrund ihres einzigartigen Erhaltungszustandes weltberühmt sind, ist über die Geschichte der Stadt nur wenig bekannt. Sie wird hier deshalb erwähnt, weil an ihrem raschen Aufstieg und Niedergang die Auswirkungen politischer und militärischer Entwicklungen auf den Fernhandel an der Königsstraße exemplarisch studiert werden können. Gerasa ersetzte zusammen mit einem Netz anderer Orte in der Dekapolis das jüdisch-nabatäische Handelsnetz als Folge einer gezielt antijüdischen Politik Roms. Innerhalb der Südlevante veränderten sich die Hauptumschlagplätze, während die Wegnetze im Großen und Ganzen ungefähr gleich blieben.

5.4. Hazor

→ [Hazor](#) war in der ersten Hälfte des 2. Jt.s v. Chr. die bedeutendste Stadt Kanaans. Sie kontrollierte an strategisch günstiger Lage am Rande des Huletales die Verbindung zwischen der Küstenstraße und dem syrischen Straßennetz (Damaskus – Tadmor – Mari und Kumidi – Qadesch – Qatna – Ebla – Aleppo – Emar – Mari). Die Handelsbeziehungen nach Osten sind in Hazor und Mari auch brieflich dokumentiert. In der Unterstadt gab es mehrere kleine Tempelanlagen,

möglicherweise in Verbindung mit Niederlassungen verschiedener Völkergruppen, die mit Handelskontoren in Hazor ansässig waren. Im 1. Jt. wurde Hazors Funktion als Karawanenstation wohl teilweise von Dan im Norden und *et-tell* (mögliche Hauptstadt Geshurs) im Süden übernommen.

5.5. Palmyra (Tadmor)

Palmyras Funktion als Karawanenstation inmitten der syrischen Wüste ist bereits in den Archiven von → [Mari](#) am → [Euphrat](#) und Kanisch in Kappadozien schriftlich belegt (19./18. Jh. v. Chr.; Mar'i 1996). Sie gilt als Karawanenstadt par excellence. Zu ihrer Blütezeit (1.-3. Jh. n. Chr.) war sie die zentrale Relaisstation zwischen dem Mittelmeer und Mesopotamien und den weiter östlich liegenden Handelsgebieten, inklusive Indien, Pakistan und China, wie einerseits Seidenstoffe aus Xinjian in Palmyra, und andererseits syrische Öl- und Weinamphoren in Indien und Sri Lanka belegen, sowie das Relief eines Handelsschiffes in einem palmyrenischen Grab. In Dura-Europos, Seleucia am Tigris, Vologesia und Spasinu-Charax gab es ebenso palmyrenische Niederlassungen wie im ägyptischen Koptos. Die Karawanserei befand sich im Zentrum der Stadt.

Palmyras Karawanen wurden von stark bewaffneten Meharisten (= Reitersoldaten; vgl. Abb. 12 und 20) begleitet und gegen Razzien von Nomaden und andere Gefahren verteidigt. In diesem Zusammenhang taucht der Titel *strategos* auf. Auch die Kooperation mit der römischen Armee ist belegt. Rund vierzig, sehr häufig zweisprachige Inschriften dokumentieren insbesondere die Ehrung verdienstvoller Karawanenführer und Unternehmer, meistens Privatleute, da der Karawanenhandel meist familiär organisiert war, teilweise aber auch städtisch. Palmyra verstand sich als Föderation vierer Stämme. Den Händlern stand ein *archemporos*, den Führern ein *synodiarchos / rb šjrt'* oder *rš šjrt'* vor. Ein *Su'ādu'*, Sohn des *Boljad'*, Sohn des *Su'ādu'* wird in Palmyra, Vologesias und Charax auf nicht weniger als 17 Statuen geehrt, weil er u.a. erfolgreich gegen eine organisierte Räuberbande vorging. Auch Verträge der Palmyrener mit Beduinenstämmen sind belegt.

Die Bedeutung der Stadt zeigt sich auch darin, dass Palmyrenisch eine der Wurzelsprachen des Arabischen ist. Der Reichtum der Stadt beruhte auf den Steuern, die für die Handelswaren erhoben wurden. 1881 fand man in Palmyra den berühmten „Tarif“ (von Palmyrenisch *'arrafa* „bekannt machen“), das Steuergesetz der Stadt. Esel und Kamele spielten in den Prozessionen beim zentralen Bel-Tempel in Palmyra eine große Rolle. Die Frauen der Handelsoligarchen zeigten sich in der Öffentlichkeit nur in der Burka, die in Palmyra erstmals bezeugt ist (1. Jh. n. Chr.). In den Familiengräbern werden sie mit zurückgezogenem Schleier porträtiert.

5.6. Petra (*Raqmu*)

Petra war vor seiner bekannten Entwicklung zum hellenistisch-arabischen Zentrum im 1. Jh. v. Chr. wohl ein Stapellager mit Zelten und Fluchtfelsen. Die Stadt profitierte ab dem ausgehenden 3. Jh. v. Chr. von der Kreuzung von Königsstraße – die allerdings etwas östlich von Petra verlief – und Weihrauchstraße (Dedan-Gaza) einerseits und der wachsenden Nachfrage nach exotischen Waren, insbesondere Weihrauch, im römischen Reich andererseits und entwickelte ein eigenes Münzwesen, blieb jedoch seit 63/62 v. Chr. (vgl. Abb. 11) stark an Rom gebunden. Dies äußert sich architektonisch in der Adaption bzw. Integration griechischer Baukunst, besonders im Bereich der Grab- und Repräsentationsbauten. Leider ist über die Handelstätigkeit der Nabatäer in Petra wenig dokumentiert, da die Handelspapiere wohl aus Papyrus (oder Holz wie in Jemen) bestanden und der Umschlagplatz de facto durch die natürlichen, leicht kontrollierbaren Felsformationen gebildet wurde, die eine bauliche Infrastruktur weitgehend überflüssig machten.

5.7. Sichem

→ [Sichem](#) ist ein typischer südlevantinischer Umschlagplatz von lokaler Bedeutung. Die Stadt kontrollierte die durch → [Ebal](#) und → [Garizim](#) geformte Passenge im Übergang vom Mittelmeer (Dor) und dem Jordantal bzw. → [Gilead](#). Dass sie insbesondere von der Eselsäumerei lebte, ist indirekt bezeugt durch die Bezeichnung „Eselsöhne“ ([Gen 34](#); [Apg 7,16](#)) für Ihre Einwohner (Hamor, der Name des Ahnvaters, bedeutet „Esel“). In assyrischen Quellen wird auch die Gegend westlich von Damaskus auch „Eselreiterland“ genannt. Jakobs Söhne waren zwischen Kanaan und Ägypten mit Eseln unterwegs ([Gen 42,26f](#); [Gen 44,13](#); [Gen 53,23](#)).

6. Karawanserei

Die Karawanserei (aus dem Persischen *kārwānsarā* „Karawanenhof“) dient der Beherbergung von Karawanen außerhalb von befestigten Städten. Sie bietet (nach Thareani-Sussely 2007): 1. Unterkunft für die Menschen, 2. Ställe für die Tiere, 3. Handelsmöglichkeiten, 4. Schutz, 5. Verpflegung für Mensch und Tier, 6. Wasservorräte.

Schon der neusumerische König Schulgi (2094-2047 v. Chr.) rühmt sich, außerhalb befestigter Städte Unterkünfte für Karawanen errichtet zu haben: „Ich baute dort (entlang der Straßen) ‚große Häuser‘, pflanzte daneben Gärten, errichtete Ruheplätze, siedelte freundliche Menschen an, (damit) wer von unten komme oder wer von oben komme sich erfrischen könne im kühlen (Schatten). Der Reisende, der nachts auf der Straße unterwegs ist, möge dort Zuflucht finden wie in einer befestigten Stadt“ (ANET 585). In Sumer wurden solche Einkehrhäuser von Frauen geführt und hießen daher „Haus der Frau“ (sum. ÉŠ-DAM). Eine ähnliche Einrichtung scheint [Spr 8,2](#) vorauszusetzen, wo Frau

Weisheit geschildert wird, wie sie am „Haus der Straßen“ (בֵּית נְתִיבוֹת *bêt nətîvôt*; Übersetzungsvorschlag von Dorsey 1991, 46) zu den vorübergehenden Menschen spricht. Nach [Jer 9,1](#) würde JHWH lieber in einer „Karawanserei“ (מְלוֹן מַלְוֹן *məlôn 'orhîm*) schlafen als länger unter seinem betrügerischen Volk.

Auch die Assyrer nannten solche Häuser „Weghaus“ (akk. *bīt mardīti*). Aus der neuassyrischen Verwaltungskorrespondenz geht hervor, dass sie staatlicher Aufsicht unterstanden und sicheren Reise- und Postverkehr zu garantieren hatten. Der assyrische König blufft, dass er zu den entferntesten Karawansereien (מְלוֹן קְצֵה *məlôn qiššōh*) des Libanon vordringen wird ([2Kön 19,23](#)).

Beispiele für eisenzeitliche Karawansereien, die u.a. von Judäern aufgesucht wurden, ist jene von *Kuntillet 'Ağrūd* (→ [Kuntillet 'Ağrūd](#) [*Kuntillet Agrud*]) im Nordsinai, berühmt geworden durch die dort gefundenen Segensgrüße im Namen JHWHs von Teman und seiner Aschera, und jene von Tel Aroer im Nordnegev, am Rande der Weihrauchstraße. Einige der sog. Negevestungen (Aharoni 1967) der späteren Eisenzeit dürften nicht nur zum Schutz des Kulturlandes gegen einfallende Beduinen, sondern auch als Karawansereien für Handelsreisende gebaut worden sein. Die Notwendigkeit von sicheren Gasthäusern geht nicht zuletzt aus Geschichten wie [Gen 19,1ff](#) und [Ri 19,11ff](#) hervor, die von sexuellem Missbrauch der Gäste durch die Gastgeber handeln.

7. Handelsgüter

Wer das Risiko des Langstreckenhandels mit Karawane auf sich nahm, tat dies in der Hoffnung auf hohen Gewinn, der sich mit exotischen, kompakten Handelsgütern am besten erzielen ließ. Dazu gehörten u.a. Zinn und Textilien (von Assur nach Kanisch), die Harze Tragakant, Mastix und Ladanum (von Mesopotamien nach Ägypten; vgl. [Gen 37,25](#)), Weihrauch und Myrrhe (aus Oman, Yemen und Somalia ans Mittelmeer), Seide (aus China), Purpurwolle, Mehl (vom Mittelmeer nach Osten), Alabaster, Leinen, Gold, Elfenbein (aus Äthiopien, Innerafrika und Ägypten), Asphalt, Salz und Balsam (vom Toten Meer) sowie Datteln und wohlriechendes Bartgras (*Cymbopogon schoenanthus* Linné) (aus Arabien) und Gewürze (aus Indien). Ferner wurden seltene Hölzer, Steine und Metalle, aber auch kostbare Gefäße, Getränke, Parfums, seltene Tiere und Bücher gehandelt. Der Weihrauchhandel florierte in einem solchen Ausmaß, dass die traditionelle einjährige Harzernte durch eine zweite ergänzt wurde, wodurch der Karawanenhandel während der Zeit der witterungsbedingten Seesperre profitierte (Plinius, Naturgeschichte 12,58-60; [Text gr. und lat. Autoren](#)).

Für Petra sind als Importgüter archäologisch nachgewiesen: Hellenistische Glanztonware (3. Jh. v. Chr.), Terra Sigillata Geschirr, Transportamphoren aus dem östlichen Mittelmeerraum, Lampen, Glasgefäße aus Ägypten, Italien und Palästina, Marmor aus der Ägäis, eine Beinnadel aus Südasien. Die organischen

Handelsgüter sind naturgemäß nur sehr schwer nachweisbar.

Danksagung: Für die großzügige Zurverfügungstellung von seltenem fotografischem Bildmaterial danke ich P. Jean-Michel de Tarragon von der École biblique et archéologique, Jerusalem. Für einschlägige Hinweise zur Kultur und Geschichte der Nabatäer danke ich Prof. Robert Wenning.

[Angaben zu Autor / Autorin finden Sie hier](#)

Empfohlene Zitierweise

Staubli, Thomas, Art. Karawane, in: Das Wissenschaftliche Bibellexikon im Internet (www.wibilex.de), 2013

Literaturverzeichnis

1. Lexikonartikel

- Reallexikon der Assyriologie und vorderasiatischen Archäologie, Berlin 1928ff
- Neues Bibel-Lexikon, Zürich u.a. 1991-2001 (Kamel)
- The Anchor Bible Dictionary, New York 1992 (Roads and Highways, pre-Roman; Travel and Communication, pre-Roman)

2. Weitere Literatur

2.1. Eselskarawane

- Albright, William Foxwell, 1970, Midianite Donkey Caravans, in: Herbert Gordon May (Hg.), Translating and Understanding the Old Testament, Nashville, 197-205
- Bar-Oz, Guy / Nahshoni, Pirhiya / Motro, Hadas / Oren, Eliezer D., 2013, Symbolic Metal Bit and Saddlebag Fastenings in a Middle Bronze Age Donkey Burial, [PLoS ONE 8\(3\)](https://doi.org/10.1371/journal.pone.0181133)
- Beitzel Barry J., 1992, The Old Assyrian Caravan Road in the Mari Royal Archives, in: Gordon D. Young (Hg.), Mari in Retrospect. Fifty Years of Mari and Mari Studies, Winona Lake, 35-57
- Dalman, Gustaf, 1933, Arbeit und Sitte in Palästina. Bd. III: Von der Ernte zum Mehl, Gütersloh, 54
- Dercksen, Jan Gerrit, 2011, Art. Sattel, RLA 12, Berlin 90-93
- Dossin, Georges, 1950, Correspondance de Samsi-Addu et de ses fils (Archives royales de Mari I), Paris (=ARM 1)
- Epstein, Claire, 1985, Laden Animal Figurines from the Chalcolithic Period in Palestine, BASOR 258, 53-62
- Sethe, Kurt, 1933, Urkunden des alten Reiches (Urkunden des ägyptischen Altertums, Band 1), Leipzig, 120-131 (=Urk.)
- Staubli, Thomas, 2001, Stabile Politik — florierende Wirtschaft und umgekehrt. Eine rechteckige, beidseitig gravierte Platte der Hyksoszeit, ZDPV 117, 97-115 mit Taf. 1
- Trolle Larsen, Mogens, 1967, Old Assyrian Caravan Procedures, Istanbul
- Trolle Larsen, Mogens, 1976, The Old Assyrian City-State and its Colonies (Copenhagen Studies in Assyriology 4), Copenhagen
- Trolle Larsen, Mogens, 1982, Caravans and Trade in Ancient Mesopotamia and Asia Minor, Bulletin of the Canadian Society for Mesopotamian Studies 4, 33-45
- Veenhof, Klaas Roelof, 1972, Aspects of Old Assyrian Trade and its Terminology (Studia et Documenta ad Iura Orientis Antiqui Pertinentia 10), Leiden

2.2. Kamelkarawane

- Drexhage, Raphaela, 1988, Untersuchungen zum römischen Osthandel, Bonn
- Eisler, Jakob / Haar, Norbert / Holtz, Sabine (Hgg.), 2003, Kultureller Wandel in Palästina im frühen 20. Jahrhundert: eine Bilddokumentation. Zugleich ein Nachschlagewerk der deutschen Missionseinrichtungen und Siedlungen von ihrer Gründung bis zum Zweiten Weltkrieg, Epfendorf
- Gitler, Haim / Tal, Oren, 2006, The Coinage of Philistia of the Fifth and Fourth Centuries BC. A Study of the Earliest Coins of Palestine (Collezioni Numismatiche 6), Milano
- Hackl, Ursula / Jenni, Hanna / Schneider, Christoph, 2003, Quellen zur Geschichte der Nabatäer. Textsammlung mit Übersetzung und Kommentar (NTOA 51), Freiburg (Schweiz) / Göttingen
- Knauf, Ernst Axel, 1987, Camels in Late Bronze and Iron Age Jordan: The Archaeological Evidence, BN 40, 20-23
- Layard, Austen Henry, 1849, Nineveh and its Remains, Bd. I-II, London
- Pilgrims to Makkah 1908, Saudi Arabia 2008
- Staubli, Thomas, 1991, Das Image der Nomaden im Alten Israel und in der Ikonographie seiner sesshaften Nachbarn (OBO 107), Freiburg (Schweiz) / Göttingen
- Staubli, Thomas (Hg.), 2007, Musik in biblischer Zeit und orientalisches Musikerbe, Stuttgart / Freiburg
- Staubli, Thomas, 2012, Vessel in the Shape of a Pack-Camel, in: Alain Chambon (Hg.), Gaza. From Sand and Sea. Bd. 1: Art and History in the Jawdat al-Khoudary Collection, Gaza, 152f
- Wenning, Robert, 1987, Die Nabatäer – Denkmäler und Geschichte: Eine Bestandesaufnahme des archäologischen Befundes (NTOA 3), Freiburg (Schweiz) / Göttingen
- Wapnish, Paula, Camel Caravans and Camel Pastoralists at Tell Jemmeh, JANES 13, 101-121

3. Karawanenlogistik

- Artzi, Pinhas, 1995, A Canaanite-Babylonian Caravan Venture: A Note on EA 255 and 256, Journal for Semitics 7, 118-124
- Astour, Michael C., 1995, Overland Trade Routes in Ancient Western Asia, in: Jack M. Sasson (Hg.), Civilizations of the Ancient Near East, Bd. 3, London, 1401-1420
- Dentzer, Jean-Marie, 1990, Naiskoi du Hauran et Qubbah arabe, in: Fawzi Zayadine (Hg.), Petra and the Caravan Cities, Amman, 207-219
- Dossin, Georges, 1952, Correspondance de Iasmalg-Addu (Archives Royales de Mari V), Paris (=ARM V)
- Jean, Charles-F., 1950, Lettres Diverses (Archives Royales de Mari II), Paris (=ARM II)
- Jewett, Robert, 2000, Paul and the Caravanners: A Proposal on the Mode of „Passing through Mysia“, in: Stephen G. Wilson / Michel Desjardins (Hgg.), Text and Artifact in the Religions of Mediterranean Antiquity (FS Peter Richardson; Studies in Christianity and Judaism 9), Waterloo (Ontario), 74-90
- Jomier, Jacques, 1953, Le Mahmal et la caravane égyptienne des pèlerins de la Mecque (XIIIe-XXe siècles), IFAO: Recherches d'archéologie de philologie et d'histoire 20, Le Caire
- Knauf, Ernst Axel, 1990, Dushara and Shai' Al-Qaum, ARAM 2, 175-183
- Kraus, Fritz R. (Hg.), 1964ff, Altbabylonische Briefe in Umschrift und Übersetzung, Leiden [=AbB]
- Lambert, Wilfred T., 1959, Babylonian Wisdom Literature, Oxford
- Lie, Arthur G., 1929, The Inscriptions of Sargon II, King of Assyria, Paris

- Linant de Bellefonds, Pascale, 1990, Les divinités „bédouines“ du désert syrien et leur iconographie, in: Fawzi Zayadine (Hg.), *Petra and the Caravan Cities*, Amman, 169-183
- Moran, William L., 1992, *The Amarna Letters*. Edited and Translated, Baltimore / London (=EA)
- Maraqtan, Mohammed, 1996, Dangerous Trade Routes: On the Plundering of Caravans in the Pre-Islamic Near East, *ARAM* 8, 213-236
- Potts, Daniel T., 1988, Trans-Arabian Routes of the Pre-Islamic Period, *Travaux de la maison de l'orient* 16, 127-162
- Rosen, G., 1865, Guarmanis Reise nach dem Negd. Ein Beitrag zur geographischen Kenntnis Arabiens, *Zeitschrift für Allgemeine Erdkunde* 18, 201-218
- Schloen, J. David, 1962, Caravans, Kenites, and Casus belli: Enmity and Alliance in the Song of Deborah, *CBQ* 55, 18-38
- Schuol, Monika, 2000, Die Charakene. Ein mesopotamisches Königreich in hellenistisch-parthischer Zeit (*Oriens et Occidens* 1), Stuttgart
- Sprenger, Alois, 1864, Die Post- und Reiserouten des Orients (Abhandlungen der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft III/3), Leipzig
- Sprenger, Alois, 1875, *Die alte Geographie Arabiens*, Bern
- Weber, Thomas, 1995, Karawanengötter in der Dekapolis, *DamM* 8, 203-211

4. Karawanenstraßen

- Bukharin, Mikhail D., 2007, Der zentralarabische Zweig der Weihrauchstraße, *Arabian Archaeology and Epigraphy* 18, 80-85
- Bukharin, Mikhail D., 2009, Towards the Earliest History of Kinda, *Arabian Archaeology and Epigraphy* 20, 64-80
- Gaube, Heinz (Hg.), 1986, Konrad Miller, *Mappae Arabicae* (Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients B 65), Wiesbaden
- Graf, David F., 1993, The Persian Royal Road System in Syria-Palestine, *Transeuphratène* 6, 149-168
- Mouterde, René, 1931, La voie antique des caravanes entre Palmyre et Hit au IIe siècle ap. J.-C. d'après une inscription retrouvée au S.-E. de Palmyre (mars 1930), *Syria* 12, 101-115
- Reddé, Michel, 1989, Pistes caravanières de Syrie, d'Arabie et d'Égypte : Quelques éléments de comparaison, in: Toufic Fahd (Hg.), *L'Arabie préislamique et son environnement historique et culturel*, Leiden, 485-497
- Wenning, Robert, 2013, Towards „Early Petra“: An Overview of the Early History of the Nabataeans in its Context, in: Michel Mouton / Stephan G. Schmid (Hgg.), *Men on the Rocks. The Formation of Nabataean Petra*, Berlin, 7-22
- Zayadine, Fawzi, 1992, L'espace urbain du grand Pétra: Les routes et les stations caravanières, *ADAJ* 36, 217-239 (fig. 4)
- Zayadine, Fawzi, 1996, Palmyre, Pétra, la Mer érythrée et les routes de la soie, *Les annales archéologiques arabes syriennes* 42, 167-178

5. Umschlagplätze

- Boucheman, Albert de, 1939, Une petite cité caravanière: Suhné (*Documents d'études orientales* 6), Damas
- Condurachi, Émile, 1990, Stèles funéraires palmyréniennes, in: Fawzi Zayadine (Hg.), *Petra and the Caravan Cities*, Amman, 185-190

- Degeorge Gérard, 2001, Palmyre: métropole caravanière, Paris
- Feldtkeller, Andreas, 1993, Identitätssuche des syrischen Urchristentums. Mission, Inkulturation und Pluralität im ältesten Heidenchristentum (NTOA 25), Freiburg (Schweiz) / Göttingen
- Gawlikowski, Michel, 1996, Palmyra and its caravan trade, *Les annales archéologiques arabes syriennes* 42, 139-145
- Mar'i, 'Aid, 1996, Palmyra as an Important Station on the Caravan's Road During the Second Millennium B.C., *Les annales archéologiques arabes syriennes* 42, 137
- Negev, Avraham, 1996, Oboda: A Major Nabatean Caravan Halt, *ARAM* 8, 67-87
- Rostovtzeff, Michael I., *Caravan Cities*, Oxford 1932
- Sartre-Fauriat, Annie / Sartre, Maurice, 2008, Palmyre. La cité des caravanes, Paris
- Schuol, Monika, 2000, Die Charakene. Ein mesopotamisches Königreich in hellenistisch-parthischer Zeit, Stuttgart
- Stierlin, Henri, 1987, Städte in der Wüste. Petra, Palmyra und Hatra. Handelszentren am Karawanenweg, Stuttgart / Zürich
- Will, Ernest, 1957, Marchands et chefs de caravanes à Palmyre, *Syria* 34, 262-277

6. Karawanserei

- Dorsey, David A., 1991, *The Roads and Highways of Ancient Israel*, Baltimore / London
- Erickson-Gini, Tali, 2006, „Down to the Sea“: Nabataean colonisation in the Negev Highlands, in: Piotr Bienkowski / Katharina Galor (Hgg.), *Crossing the Rift (Levant Suppl. Ser. 3)*, Oxford, 157-166
- Hawari, Mahmoud, 2001, Khan al-Lubban: A Caravansarai on the Damascus-Jerusalem Road, *Levant* 33, 7-20
- Herr, Lary G., 1988, Tripartite Pillared Buildings and the Market Place in Iron Age Palestine, *BASOR* 272, 47-58
- Kleiss, Wolfram, Karavanserail Divan (Divdan), *Studia Iranica* 20, 219-227
- Leguilloux, Martine, 2006, Les objets en cuir de Didymoi, *IFAO* 28, Le Caire
- Lindner, Manfred, 1992, Abu Khusheiba, *Studies in the History and Archaeology of Jordan IV*, 263-267
- Pellet, Pierre, 1990, *Caravansérails*, Paris
- Thareani-Sussely, Yifat, 2007, Ancient caravanserais: an archaeological view from 'Aroer, *Levant* 39, 123-141

7. Handelsgüter

- Durand, Caroline, 2012, Die Handelsgüter, in: Petra. Begleitbuch zur Ausstellung „Petra – Wunder der Wüste. Auf den Spuren von J.L. Burckhardt alias Scheich Ibrahim“, Basel, 80-83
- Mouton, Michel, 2012, Südarabien und der Aromata-Handel, in: Petra. Begleitbuch zur Ausstellung „Petra – Wunder der Wüste. Auf den Spuren von J.L. Burckhardt alias Scheich Ibrahim“, Basel, 75-79
- Schneider, Christoph, 2012, Importgüter in Petra, in: Petra. Begleitbuch zur Ausstellung „Petra – Wunder der Wüste. Auf den Spuren von J.L. Burckhardt alias Scheich Ibrahim“, Basel, 84-87

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1 Karawane (Detail eines Bodenmosaiks aus *Dēr el 'Adas*, Festung Bosra; 6. Jh. n. Chr.). Aus: Staubli 2007, Abb. 15; © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 2 Kleine Karawane in klassischer Formation: führender Esel, Lastkamele, Treiber (bei Akko, um 1924). Foto: Père Savignac; mit Dank an © École biblique, Jerusalem, No. 3900
- Abb. 3 Winkelhölzer (1-3), wie sie wohl schon antike Karawanen benutzten, um Erntegut an einem Holzgestell auf einem Esel zu befestigen. Haken 4-5 dienten der Verschnürung von Kamellasten ([BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)) . © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 4 Terrakottafigur eines Lastesels (Südlevante; spätes 3. Jt. v. Chr.; [BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)). © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 5 Keine Karawane, sondern eine Gruppe von Bergbauspezialisten (Grab des Chnumhotep in Beni Hassan; 19. Jh. v. Chr.). Aus: H. Gressmann, *Altorientalische Bilder zum Alten Testament*, Berlin / Leipzig 2. Aufl. 1927, Abb. 51
- Abb. 6 Eine der ältesten bekannten Darstellungen einer Kamelkarawane (Tonscherbe; *Tell Dēr 'Allā* [Jordanien]; Ende 2. Jt. v. Chr.). Aus: Knauf 1987, 23; mit Dank an © Ernst Axel Knauf
- Abb. 7 Judäisches Lastkamel mit Glöckchen am Hals und der Last von liegenden Vorratskrügen, die durch einfache Verschnürung festgehalten werden, begleitet von einem Führer und einem Treiber. Aus: Staubli 2007, 13; © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 8 Kamel mit *palan*-Sattel (Ninive, neuassyrisch; vgl. Abb. 9). Aus: Layard 1849, I,65
- Abb. 9 Beim sog. *palan*-Sattel oder Transportsattel ist auf einer Decke, die mit Schwanz- und Brustgurt befestigt wird, ein flexibles Gestell aus Holzstäben und Stricken montiert. Die Transportgüter werden damit oben auf und seitlich am Kamel befestigt (vgl. Abb. 14 u. 15). Aus: Staubli 1991, 196; © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 10 Kamelreiter in Siegerpose, der mit verschränkten Beinen im Schaddadsattel sitzt. Vor ihm ein Räucheraltar, der auf Weihrauch, das kostbarste Handelsgut, verweist (philistäische Münze; 5. Jh. v. Chr.). Aus: E.A. Knauf, *Supplementa Ismaelitica 8. Philisto-arabische Münzen*, BN 30 (1985), 19-28, 24; mit Dank an © Ernst Axel Knauf
- Abb. 11 Römische Münzen a) König Aretas kniet als Unterworfener Roms mit Friedenszweig neben seinem Reitkamel (58 v. Chr.); b) Judäischer Bacchusverehrer in derselben Pose (55 v. Chr.). © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#); Zeichnungen: Thomas Staubli; Ulrike Zurkinden-Kolberg
- Abb. 12 Votivrelief aus Dura-Europos mit dem Karawanenschutzgott Azizu zwischen heiligem Baum und Räucheraltar, Sichelmond und Venus (2.-3. Jh. n. Chr.). Aus: Staubli 1991, Abb. 112; © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 13 Trankopfergefäß in Gestalt eines Kamels (Syrien / Südlevante; 8.-4. Jh. v. Chr.; [BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)). © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 14 Kamel mit Meharistenausrüstung (Terrakotta; Petra; 1. Jh. n. Chr.). Foto © Thomas Staubli
- Abb. 15 Kamel mit Reiter, der nach altsüdarabischer Manier hinter dem Kamelbuckel sitzt; die Kamelladung wurde als Gefäß gestaltet (Votivgefäß; Marmor; Jemen; 1.-3. Jh. n. Chr.; [BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)). © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 16 Kamel mit Frauensänfte, in der zwei Frauen sitzen (Terrakottafigur; Levante oder Syrien; 2. Jh. n. Chr.; [BIBEL+ORIENT Datenbank Online](#)). © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#); Foto: Primula Bosshard

- Abb. 17 Kamel mit Führer (Detail eines Fußbodenmosaiks aus einer Kirche bei Gaza, um 570 n. Chr.). Aus: Staubli 1991 Abb. 123; © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 18 *Maḥmal* (repräsentatives Palladium für den ägyptischen Herrscher) und Kisten mit der neuen *kiswah* (Ummantelung für die Kaaba) in der Pilgerkarawane auf der Hadsch (Heilige Wallfahrt nach Mekka; 1908). Aus: Pilgrims to Makkah 1908, fig. 37; Foto: Mohammad Hussein 1908; mit Dank an © École biblique, Jerusalem, No. 11448
- Abb. 19 Maultiere im Konvoi (Ausschnitt), bepackt mit Jagdgeräten (Assur; Palast Assurbanipals, 669-631 v. Chr.). Mit Dank an © The Trustees of the British Museum; BM 124897
- Abb. 20 Räucherung vor Arsu und Azizu, zwei palmyrenischen Reitergottheiten, angerufen als Beschützer der Karawanen (Votivstele; Palmyra; 213 n. Chr.). Aus: Staubli 1991, Abb. 109; © [Stiftung BIBEL+ORIENT, Freiburg / Schweiz](#)
- Abb. 21 Durch Gebrauch entstandene und gezielt angelegte Karawanenwege zwischen Jericho und Jerusalem (um 1910). Foto: Père Jaussen; mit Dank an © École biblique, Jerusalem, No. 2010
- Abb. 22 Syropalästina. Umzeichnung von Konrad Miller der späteren Wiedergabe einer Karte von Abu Zaid al-Balḥi (gest. 934). Küstenstraße und Königsstraße bilden die Nord-Süd-Achsen. Die Meeresstraße nach Aleppo steht dazu diagonal mit Ramle und Tiberias als größeren Stationen. Ganz oben (= Süden) finden sich „das Grab Abrahams“ (*masǧid Ibrahim*, = Hebron) und „das heilige Haus“ (*bait al-kuds*, = Jerusalem). Aus: Gaube 1986, Taf. 11 Nr. 3
- Abb. 23 Handelsstraßen der Südlevante in vorhellenistischer Zeit. Verschiedene Querstraßen verbinden die drei großen Nord-Süd-Achsen miteinander. 1) Beirut / Sidon / Tyrus – Damaskus. 2) Akko – Hazor. 3) Schiqmona – Jesreel-Ebene – Ostjordanland. 4) Dor – Sichem – Ostjordanland. 5) Joppe – Jerusalem – Jericho – Heschbon. 6) In Gaza beginnt die Weihrauchstraße, die über Aqaba weiter nach Midian führte. © Zeichnung Thomas Staubli
- Abb. 24 Die internationalen Handelsstraßen auf der arabischen Halbinsel zur Blütezeit des antiken Karawanenhandels (1./2. Jh. n. Chr.) und die wichtigsten Seewege nach Indien. In Persien wurde nur die Seidenstraße berücksichtigt. © Zeichnung Thomas Staubli
- Abb. 25 Die wichtigsten Handelswege im Sinai und der Südlevante in römischer Zeit. © Zeichnung Thomas Staubli

Impressum

Herausgeber:

Alttestamentlicher Teil
Prof. Dr. Michaela Bauks
Prof. Dr. Klaus Koenen

Neutestamentlicher Teil
Prof. Dr. Stefan Alkier

„WiBiLex“ ist ein Projekt der Deutschen Bibelgesellschaft

Deutsche Bibelgesellschaft
Balinger Straße 31 A
70567 Stuttgart
Deutschland

www.bibelwissenschaft.de