



Uio • Universitetet i Oslo

Den romerske staten og handelen med Østen

*En undersøkelse av romersk policy ovenfor den østlige
langdistansehandelen via Egypt, 30 fvt. – 150 evt.*

Sunniva Heltne

Masteroppgave i Historie

60 studiepoeng



Universitetet i Oslo

Institutt for arkeologi, konservering og historie

Høsten 2021

FORORD

Å skrive en masteroppgave kan selv under de beste forhold være en stor utfordring å gjennomføre. At jeg skulle ende opp med å måtte skrive min midt under global pandemi hadde jeg aldri sett for meg da jeg begynte på masterprogrammet høsten 2019. Da samfunnet stengtes ned i mars 2020 følte tapet av kontakt med universitetet og medstudenter sterkt. Arbeidet med denne oppgaven ble naturligvis gjort ekstra krevende av denne situasjonen og det ble slik at et ekstra semester måtte til for at jeg skulle bli ferdig. Nå er jeg derimot omsider i mål og takksigelser må selvsagt gis til de som har hjulpet meg på veien. Jeg vil først takke min hovedveileder Knut Ødegård for hjelpsomme kommentarer, konstruktiv kritikk og oppmuntring underveis i arbeidet med oppgaven. Takk også til min biveileder Eivind Seland for gode anbefalinger av litteratur, tips til ting å undersøke, og for inspirasjonen til å skrive om den østlige langdistansehandelen, som jeg fikk da jeg skrev bacheloroppgaven min i Bergen. En stor takk går til samboeren min Kristian, som har gitt konstant støtte jeg ikke ville klart å gjennomføre studiene uten.

November 2021

Sunniva Heltne

SAMMENDRAG

Denne oppgaven undersøker hvorvidt den romerske staten i perioden fra annekteringen av Egypt frem til midten av det andre århundre kan sies å ha hatt en policy ovenfor den østlige langdistansehandelen som gikk via Rødehavet, samt nøyaktig hva en slik eventuell policy gikk ut på. For å besvare denne problemstillingen tas det i bruk en tredelt analyse hvor policy innenfor tre kategorier av statlig virksomhet i forbindelse med handelen undersøkes. Disse kategoriene kalles for *Tilrettelegging*, *Regulering*, og *Påvirkning*. I oppgaven argumenteres det for at den romerske staten hadde en policy innenfor de to første av disse, men ikke innenfor den siste. Det blir konkludert at policy for tilrettelegging kan ses både gjennom konstruksjon av infrastruktur i tilknytning til handelsrutene i Egypt og gjennom beskyttelse av handelskaravanene i langs disse, og mulig også til havs. Policy for regulering konkluderes det at tydelig eksisterte gjennom skattlegging av handelen og potensielt også gjennom kontroll av bevegelsesfriheten i sammenheng med transporten av handelsvarene.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Kapittel 1 - Introduksjon	6
Metode – tredelt analyse	7
Kilder.....	8
Litterære verk	9
Papyruser, ostraka og innskrifter	10
Arkeologi	11
Hvorfor det er interessant å forske på policy	11
Keiserhusets interesser i handelen	16
Forskningshistorikk.....	17
Forskningshistorikk: Den romerske statens policy	18
Denne oppgavens bidrag	19
Kapittel 2 - Historisk bakgrunn.....	20
Rødehavet før og etter Romernes inntog.....	20
Kapittel 3 - Tilrettelegging.....	23
Geografi og topografi	23
Handelsrutene	25
Infrastruktur i Egypt	26
Havner på Rødehavskysten	27
Havner, byer og emporier langs Nilen.....	34
Veier og kanaler.....	35
Infrastruktur langs rutene.....	37
Utviklingen av infrastruktur langs handelsrutene.....	41
Beskyttelse – Langs veiene og til havs.....	43
Militær stasjonering i ørkenen	43
Beskyttelse på Rødehavet	46
Hæren og handelsrutene	48
Konklusjon: Policy ovenfor handelen – Tilrettelegging	49
Kapittel 4 - Regulering.....	51
Skatter og Avgifter	51
Oversikt over de ulike skattene og avgiftene som ble lagt på handelen.....	52
Organiseringen av skatteinnkreving i Egypt	58
Kontroll av bevegelse.....	59
Konklusjon: Policy ovenfor for handelen - Regulering	62

Kapittel 5 - Påvirkning.....	64
Proaktiv handling?.....	64
Militær aggresjon som del av policy ovenfor handelen	64
Aelius Gallus ekspedisjon i Arabia	65
Annekteringen av Nabatea.....	66
Diplomati.....	68
Konklusjon: Policy ovenfor handelen – Påvikning.....	70
Kapittel 7 - Konklusjon.....	72
Tilrettelegging	73
Regulering	74
Påvirkning	75
Konklusjon – Den romerske statens policy ovenfor handelen.....	76
Kilder	78
Bibliografi	78

KAPITTEL 1 - INTRODUKSJON

PROBLEMSTILLING, METODE, KILDER, FORSKNINGSHISTORIKK

Kontakter mellom Middelhavsområdet, Midtøsten og det Indiske hav har eksistert i mange tusen år. Den kommersielle dimensjonen av disse kontaktene har vært av interesse for historikere i lang tid. I den romerske perioden, med et tydelig høydepunkt rundt det første århundre evt., foregikk det intensiv handel i svært verdifulle eksotiske varer mellom Østen og Romerriket. Varer som silke, krydder, røkelse, perler, edelstener og mange flere ble utvekslet i stor skala over store distanser. De siste tiårene har sett en økt interesse for studiet av den antikke langdistansehandelen. Tidligere historikere har i stor grad nedvurdert betydningen av denne langdistansehandelen for den romerske økonomien. Lenge ble den tenkt på som en småskala handel i luksusvarer til en liten elite. Det var også lenge et dominerende syn at dette var noe som ledet til store tap for den romerske økonomien, blant annet på grunn av samtidskilder slik som Plinius den eldre, som fordømmer handelen og den økende opptattheten av luksuriøse og eksotiske østlige importvarer og hvor store verdier som ble sent ut av riket for å betale for disse. Nyelig har man derimot blitt mer klar over viktigheten og størrelsen av handelen og dermed også den enorme påvirkningen den må ha hatt på den romerske økonomien. Av denne grunn har man også begynt å utforske på nytt hvilke interesser staten hadde i handelen og hvilke tiltak den var villig til å fatte og faktisk gjennomførte for å beskytte disse interessene. En konsensus om dette er enda ikke nådd, men en rekke spørsmål relevant for dette temaet diskuteres aktivt.

Det spørsmålet denne oppgaven skal forsøke å besvare er hvorvidt den romerske staten hadde noen «policy» ovenfor den østlige langdistansehandelen, og hva denne gikk ut på. Geografisk vil fokuset avgrenses til Rødehavet og hovedsakelig provinsen Egypt. Det vil si at det er den handelen som kom via sjøveien som er av interesse for oppgaven. Varer kom også inn i Romerriket via de landbaserte handelsrutene kjent som 'Silkeveien', det vil si gjennom rutene i Sentral Asia og ikke minst fra den Persiske gulf. Av hensyn til oppgavens omfang, samt tilgangen på kilder, vil ikke disse bli behandlet her selv om de utgjorde en viktig del av handelen med Østen. Den perioden oppgaven kommer til å ta for seg vil i grove trekk være fra år 30 fvt., når Romerriket annekterer Egypt, til omkring 150 evt., etter dette begynner vi å se en nedgang i handelen og derfor er ikke denne perioden like interessant.

I problemstillingen brukes to begreper som kan ha nytte av litt avklaring. Med 'policy' menes de virkemidler den romerske staten tar i bruk ovenfor handelen, for eksempel for å legge til rette for den eller påvirke den på et eller annet vis. Mens 'stat' i denne sammenheng, det vil si i kontekst av romersk tid, naturligvis er en relativt 'primitiv' dannelse når man sammenligner med moderne stater. For denne perioden gir det ikke mening å bruke begrepet etter en Weberiansk definisjon. Med 'stat' menes derfor ganske enkelt den sentrale administrative ledelsen i imperiet, med tilhørende byråkrati.

Det finnes en rekke ubesvarte spørsmål som er relevante for å danne en forståelse av hvilken policy staten kan ha hatt ovenfor handelen i Rødehavet. Jeg vil i stor grad forholde meg til de samme spørsmålene som allerede har blitt fremlagt i tidligere forskningslitteratur, men mener det er nødvendig å undersøke dem i sammenheng med hverandre og se på det helhetsbildet de danner om Romerrikets forhold til den østlige langdeistansehandelen. Kun ved å se alle statens aktiviteter i relasjon til hverandre vil vi få en fullstendig forståelse av dette temaet

I denne oppgaven vil jeg argumentere for at Romerriket definitivt hadde en policy på enkelte områder, men ikke på alle de som er blitt foreslått i tidligere forskningslitteratur. Jeg mener også disse må forstås, ikke som urelaterte og separate fra hverandre, men som ulike tiltak som jobbet sammen for å nå det samme endelige målet.

METODE – TREDELT ANALYSE

Ut ifra kildene og tidligere forskning på dette temaet mener jeg at vi kan identifisere tre hovedkategorier av handling fra statens side, knyttet til den østlige langdistansehandelen, som mulig kan betegnes som «policy». Disse tre kategoriene har jeg valg å kalle for (1) *Tilrettelegging*, (2) *Regulering*, og (3) *Påvirkning*. Disse tre kategoriene danner basis for min analyse av statlig virksomhet i forbindelse med handelen og hvorvidt den kan sies å ha hatt en policy innenfor noen av de tre.

Den første kategorien, *tilrettelegging*, tar for seg tilfeller av, potensielt, statlig virksomhet som kan ha hatt som formål å legge til rette for handelsvirksomhet. Her er det særlig tilrettelegging via konstruksjon, vedlikehold, og videreutvikling av fysisk infrastruktur lang handelsrutene som står sentralt for analysen. I tillegg kan staten ha tilrettelagt for handelen ved å forsøke å beskytte den fra ytre trusler. Derfor er blant annet

utstasjonering av militære enheter i områder tilknyttet handelsvirksomhet også av relevans for denne delen. Den andre kategorien, *regulering*, omhandler hvordan staten kan ha forsøkt å regulere, samt overvåke og kontrollere handelen, gjennom blant annet å illegge den en rekke ulike skatter og avgifter og ved å kontrollere bevegelsesfriheten langs handelsrutene. Den siste kategorien, *påvirkning*, dreier seg om tilfeller hvor staten kan ha tatt direkte affære for å påvirke handelen aktivt gjennom militære og diplomatiske midler. Med moderne begreper kan denne kategorien kanskje enklest beskrives som direkte påvirkning av handelen gjennom «*utenrikspolitiske*» tiltak. I fokus i denne delen av analysen kommer særlig militære ekspedisjoner i Rødehavsområdet som man i tidligere forskning har foreslått kan ha hatt tilknytning til handelen.

Disse kategoriene er ikke sterk avskilte fra hverandre, men kan flyte over i hverandre. Enkelte tiltak som mulig kan forstås som policy kan passe innenfor både en, mer enn en, eller til og med alle de overnevnte kategoriene. Mange av de tingene staten har foretatt seg har trolig ikke hatt kun ett enkelt formål, men heller flere; derfor kan forhold som tilrettelegger for handel også ha som hensikt å regulere den.

Denne inndelingen er min egen konstruksjon og ikke en policy nødvendigvis må ha. Den baserer seg delvis på et mønster jeg mener man kan se av mye av den forskningslitteraturen som omhandler policy. Det finnes nok en rekke ulike måter å kategorisere den romerske statens policy, som er like gyldige som min, og som kan danne basis for en analyse. I dette tilfelle mener jeg derimot at en slik inndeling er mest naturlig.

For å besvare problemstillingen vil jeg altså innenfor hver kategori undersøke tiltak og aktiviteter som kan knyttes både til handelen og den romerske staten og forsøke å finne ut om det faktisk var staten som har stått for dette, og om det faktisk har vært med den hensikt å påvirke handelen med dem eller om det var andre hensyn som var viktigere.

KILDER

Denne oppgaven vanskeliggjøres ved at økonomisk policy aldri nevnes eksplisitt i primærkildene. For å besvare denne problemstillingen må man derfor i stor grad ty til tolkning, samt kontekstualisering, av det vi har tilgjengelig av kildemateriale knyttet til statens aktiviteter ovenfor handelen i Rødehavet. Det kildematerialet vi har tilgjengelig som er relatert til den østlige langdistansehandelen er svært fragmentarisk. Det er derfor

helt nødvendig å ta i bruk et vidt spekter av ulike typer kilder i håp om at de i lys av hverandre kan gi mer utfyllende informasjon som kan hjelpe med å besvare problemstillingen.

LITTERÆRE VERK

Av de litterære kildene er det få av disse som har handel som hovedtema, men flere kommer tidvis med referanser til eller bemerkninger om den og kan derfor bidra med noe innsikt. Ofte er disse kildene mest behjelpelige når det kommer til vår forståelse av den geografiske dimensjonen av handelen. Vi kan derimot ikke stole blindt på det disse forteller oss. De antikke kildene er kun unntaksvis førstehåndsberetninger og vi vet ikke alltid hvem kildene deres var for alle «faktaene» de presenterer. Videre er det ikke alt det som står i disse som kan bekreftes da vi ofte ikke har andre kilder å kontrollere informasjonen opp mot. Likevel er disse noen av de beste kildene vi har til informasjon om hendelser, samfunn og politikk i antikken. Man kommer heller ikke unna å bruke dem når man søker svar på spørsmål om handelen med Østen. De følgende kildene er noen av de viktigste når det kommer til dette temaet:

Strabons (64/63 fvt. – 24 evt.) *Geografika* er et encyklopedisk verk på 17 bøker. Her beskriver Strabon historien til folk og steder i så å si hele den kjente verden i hans levetid. Strabon var svært bereist, som betyr at flere av områdene han beskriver har han besøkt selv i løpet av livet sitt; dette gjelder blant annet Egypt. Dermed er mye av det han kan fortelle om dette området naturligvis nokså troverdig.

Plinius den eldre (23/24 – 79 evt.) *Naturalis Historia* er nok et encyklopedisk verk. Det ble skrevet omkring år 77 og tar for seg en rekke temaer knyttet til den naturlige verden; fra astronomi til botanikk. Verket består av 37 bøker hvor «fakta» og allegorier presenteres for alle de ulike temaene i tur og orden. De fleste av disse ikke er av noe relevans for akkurat denne oppgaven, men sammen med sine beskrivelser av den naturlige verden tar Plinius seg ofte tid til å skrive om både politikk, samfunn, handel og mye mer som kan belyse det aktuelle temaet.

Klaudios Ptolemaios' (ca. 100-168 evt.) *Geographia* er et meget interessant kartografisk verk som har gitt oss svært verdifull informasjon om beliggenheten til en rekke byer og havner involvert i langdistansehandelen. Dessverre finnes det ingen

tilstrekkelig god engelsk oversettelse av dette verket til at jeg med mine begrensede språkkunnskaper kunne bruke denne kilden inngående. Dens viktighet for oppdagelsen og identifiseringen av antikke byer har derimot vært uvurderlig for dette feltet.

Reisehåndboken *Periplus Maris Erythraei* (PME eller *Periplus*) er nok et verk som kan fortelle oss om hvilke havner og handelssteder som ble benyttet i handelen; her får vi også vite en hel del detaljer om hvilke varer og ressurser som var tilgjengelig i området rundt dem samt om folkene som fantes der. Denne kan dateres til det første århundre evt.; perioden når den østlige handelen var på sitt høydepunkt. Forfatteren av verket er ukjent, men det var trolig skrevet av en handelsmann basert i Egypt; altså en person med personlig kjennskap til handelsrutene. Denne er en av de beste kildene vi har til de varene som var involvert i handelen.

PAPYRUSER, OSTRAKA OG INNSKRIFTER

Det er begrenset hvor mye de litterære kildene kan fortelle oss om handelen på egenhånd og ikke minst statens policy ovenfor den. Derfor må det tas i bruk en rekke andre kilder for å kunne besvare problemstillingen. Mange av de viktigste kildene vi har som kan belyse spørsmålet om romersk policy ovenfor handelen finnes i form av fragmenter og mindre stykker av tekst, det vil si papyruser, ostraka og innskrifter. Å skulle få oversikten over alle disse og se sammenhengene mellom dem er en enorm oppgave. Særlig når selv de som virker helt ubetydelige kan ha mye å si for det store bildet. Et eksempel på et veldig interessant dokument som er relevant i sammenheng med det temaet denne oppgaven tar for seg sammenheng er Muziris-papyrusen. Denne ble først publisert i 1985 og har i tiden siden gitt oss uvurderlig kunnskap relatert til handelen med India og har bidratt til å dramatisk endre vår forståelse av den. Dokumentet er en kontrakt på et lån, eller et supplement til en, inngått mellom en handelsmann og en investor i forbindelse med en handelsreise til India. Dokumentet er tosidig og kan dateres til midten av det andre århundre. På den første siden (recto) oppgis visse vilkår relatert til lånet og på den andre siden (verso) finner vi en oversikt over varene i en forsendelse fra India. Det er kanskje denne siste siden som har hatt størst betydning for vår forståelse av handelen generelt, men for akkurat denne oppgaven kommer den første til å være av mer relevans.

ARKEOLOGI

En annen type kilder som er viktige for besvaringen av denne problemstillingen er arkeologiske kilder. De siste 30-40 årene er det blant annet blitt gjennomført en rekke arkeologiske utgravninger i Egypt som har gitt oss mye ny kunnskap om langdistansehandelen. For å besvare spørsmålet om den romerske statens policy ovenfor denne kommer jeg i stor grad til å ta i bruk den informasjonen som har kommet frem av utgravninger av byer og havner tilknyttet handelsrutene, samt undersøkelser av regionene omkring dem og strukturer som er å finne langs rutene. Blant annet har det vært foretatt flere utgravninger ved de gamle rødehavshavnene Berenike og Myos Hormos. Disse kommer til å være særlig viktig for den første av de tre delene av analysen min hvor infrastruktur er i fokus.

HVORFOR DET ER INTERESSANT Å FORSKE PÅ POLICY

Som nevnt har den reelle betydningen av handelen med Østen i tidligere historieskrivning vært betydelig undervurdert. Dette er derimot ikke lenger et utbredt syn, det finnes nå en bred enighet om at det ikke bare dreier seg om store kvanta, men også om varer av en rekke ulike typer og som nådde brede lag av befolkningen. Videre er ideen om at balansen i handelen var ujevn og dermed ugunstig fra romersk side blitt utfordret ved flere anledninger.

Ideen om at handelen med India og Arabia skal ha ført til tap for Romerriket har nok i stor grad sitt opphav i antikke skriftlige kilder; slike som Plinius den eldre som kommer med to utsagn av denne typen i *Naturalis Historia*. I det første av disse blir verdiene utvekslet i handelen med India kort nevnt: «[...] in no year does India absorb less than fifty million sesterces of our empire's wealth, sending back merchandise to be sold with us at a hundred times its prime cost».¹ I et senere utsagn gis den årlige kostnaden av handelen med 'hele' Østen: «[...] by the lowest reckoning India, China and the Arabian peninsula take from our empire 100 million sesterces every year—that is the sum which our luxuries and our women cost us [...]».² Gyldigheten av disse påstandene burde derimot ikke aksepteres uten videre. Ifølge Plinius kostet altså den østlige handelen Romerriket mer enn 100

¹ Plinius *NH* 6.26.

² Plinius *NH* 12.41.

millioner *sesterii* årlig. Men hvor han har tallene sine i fra, hvilke kilder denne informasjonen er basert på, oppgir han ikke og forblir dermed et mysterium. At Plinius tar opp dette temaet flere ganger i sin naturhistorie tyder på at dette var noe han var svært opptatt av. Men mye tyder på at disse, og lignende påstander fra andre forfattere, heller enn å gjengi den faktiske kostnaden av handelen, mer sannsynlig gir uttrykk for en frykt blant den romerske eliten for at balansen i handelen med Østen var ujevn, og ikke minst deres moralske holdninger ovenfor det de oppfattet som overforbruk av luksuriøse varer. Denne tolkningen fremmes av blant andre Evers og Young.³ Dessuten, i det store bildet er ikke 100 millioner *sesterii* en så ufattelig høy sum som Plinius gir inntrykk av.

Riktignok må svært store summer penger skiftet hender gjennom handelen, selv når vi regner med at byttehandel også var involvert. Det må ha funnet sted en stor utførsel av sølv- og gullmynter for å betale for handelsvarene; i tillegg til at de trolig var eksportvare i seg selv.⁴ På tross av dette virker de fleste forskere nå enige om at denne utførselen av sølv og gull ikke skal ha vært så alvorlig som man først kan få inntrykk av. Gary K. Young mener dessuten at mye av det som ble ført ut av riket etter hvert fant veien tilbake, da enhver som ville handle med romerne trolig brukte romersk mynt.⁵ At systemet ikke var bærekraftig på sikt er derimot ikke utenkelig. Sølv og gull er begrensede ressurser. Konsensus blant historikere i dag virker å være at den Romerske staten likevel faktisk tjente godt på handelen, til tross for tap av gullmynter, gjennom å kreve inn skatter og avgifter.

Flere har forsøkt å finne ut hvilke inntekter Romerriket hadde gjennom skattlegging av handelen. Handelen med Østen var nemlig underlagt flere ulike skatter og avgifter. Alle disse har vi ikke fullstendig oversikt over, og endringer i hvilke skatter som ble krevd inn og hvor høye disse var kan trolig ha funnet sted. Men vi vet nok til å foreta noen grove utregninger, og mye tyder på at den romerske statens inntekter fra handelen var av betydelig størrelse. Den viktigste inntektskilden vil ha vært importskatten *tetarte*, som

³ Gary K. Young, *Rome's eastern trade: international commerce and imperial policy, 31 BC-AD 305* (London ; New York: Routledge, 2001), 202–3; Kasper Grønlund Evers, *Worlds apart trading together: the organisation of long-distance trade between Rome and India in antiquity*, Archaeopress Roman archaeology 32 (Oxford: Archaeopress Publishing Ltd, 2017), 68.

⁴ Periplus 39, 49.

⁵ Young, *Rome's eastern trade*, 204.

trolig ble ilagt alle varer som ble ført inn over rikets grenser. I tillegg fantes det en rekke mindre skatter og avgifter som måtte betales i løpet av varenes ferd gjennom riket.

Det er gjort flere forsøk på kvantifisering av hvilke verdier som faktisk lå i handelen, samt statens inntekter fra skattlegging av den. Mangel på kvantifiserbar data er dessverre et stort hinder for vurderinger av denne typen. For å kunne finne ut av hvor mye den romerske staten tjente på skatter og avgifter på handelen må man først finne ut to ting: volumet av handelen, og deretter verdien av den. To oppgaver mange regner som i praksis umulig å gjennomføre. Dette er to sentrale biter av regnestykket, men man har dessverre ikke nok data til å vite noe sikkert om hverken det ene eller andre; Vi vet handelen var enorm, vi vet utrolige mengder varer og høye pengesummer var involvert, men vi vet ikke nøyaktig hvor store mengder det faktisk var snakk om. Dermed blir det naturligvis veldig vanskelig å finne ut hvor mye den romerske staten tjente på handelen. Vi har likevel et par kilder som kan gi oss en viss idé og ut ifra disse er det mulig å gjøre noen grove anslag. Unøyaktige som disse riktignok er, kan de likevel fortelle oss en del om skalaen og verdien av handelen.

De kildene vi har som basis for kvantifisering er svært begrensede. Vi har flere gode kilder til hvilke varer som ble handlet og hva verdiene av disse var. Den greske reisehåndboken *Periplus Maris Erythraei* (*PME*) datert til det første århundre evt. er en av de beste kildene vi har til hvilke varer som ble handlet med og hvor disse kom fra. Gjennom kilder som blant annet Plinius får vi også vite en del om prisene på ulike varer etter at de hadde nådd Roma. En av de viktigste kildene vi har til hvilke varer som ble importert og ikke minst verdien av disse er derimot dokumentet som kalles for Muziris Papyrusen.⁶ I dette får vi detaljert informasjon om hvilke varer som var lastet på handelsskipet *Hermapollon* etter det var kommet tilbake fra handelsreise til India. I dokumentet får vi også vite verdien av disse varene. Dessverre inneholder ikke dokumentet noen informasjon om mengdene av de ulike varene. Vi vet heller ikke hva verdien av dem var vurdert ut ifra. Dessverre inneholder også papyrusen en del lakuner og en del av informasjonen den kunne gitt oss er dermed tapt. Et ytterligere problem er at den bare er ett dokument, og dermed kun gir oss informasjon om ett enkelt skip, altså én forsendelse med varer. Men om lasten til dette skipet var typisk for handelsskip fra Østen er langt ifra

⁶ SB XVIII, 13167; Dominic Rathbone, «The 'Muziris' papyrus (SB XVIII 13167): financing Roman trade with India», *Bulletin de la Société Archéologique d'Alexandrie* 46 (2000): 39–50.

sikkert. Om denne er representativ for handelen generelt og om den kan brukes i utregninger av verdien av handelen er derfor et viktig spørsmål å finne svar på. Det har vært diskutert i forskningslitteraturen hvorvidt papyrusen kan tolkes som en standardkontrakt eller ikke.⁷ Dersom det faktisk dreier seg om et relativt standardisert dokument kan man med noe mer sikkerhet bruke den informasjonen vi kan utlede fra det i kvantifiseringer, da innholdet i kontrakten trolig var det samme for flere. Et annet problem er at ettersom Muziris-papyrusen er fragmentarisk er noe av dens innhold opp til tolkning. Den faktiske verdien av *Hermapollons* last er derfor usikker. Likevel er dette en utrolig verdifull kilde da den er den eneste av sitt slag og har gitt oss utrolig mye mer informasjon om handelen; og på mange måter har endret det synet mange har hatt på den.

Vi har altså en del informasjon om varene i handelen og en idé om verdien av disse, men det å skulle regne seg frem til den totale verdien av handelen er derimot vanskelig ettersom vi ikke har gode tall på volumet av den. Man kan for eksempel stille spørsmålet om hvor mange skip slik som *Hermapollon* som deltok i handelen. Strabon hevdet at det i hans tid var 120 skip årlig som la ut på reisen.⁸ Dette lar seg derimot ikke bekrefte. Likevel baserer utregninger av den totale verdien av handelen seg vanligvis på følgende informasjon: Strabons' 120 skip og Muziris-papyrusen som gir verdien på lasten på ett av disse.

Hva var så statens inntekter fra handelen og hvor viktige var disse? Raoul McLaughlin er blant dem som har bidratt med forslag på dette området. McLaughlins kvantifiseringer plasserer seg i den høyere enden av skalaen enn det som er tilfelle hos mange av hans kollegaer. Basert på sine utregninger, som følger regnestykket beskrevet ovenfor, mener McLaughlin at verdien av varene som ble importert via det Indiske hav lå på rundt 1,000 millioner *sesterii per annum*.⁹ Statens inntekter på denne handelen gjennom *tetarte*, som var en skatt på 25 prosent av varenes verdi, hevder derfor McLaughlin å være over 250 millioner *sesterii*¹⁰, og dermed utgjorde over en femtedel av statens totale inntekter. Dersom varene ble beskattet enda en gang gjennom *portoria* kan inntektene ha vært så mye som 275 millioner *sesterii*.¹¹ I tillegg har trolig staten hatt betydelig inntekt gjennom

⁷ Evers, *Worlds apart trading together*, 107.

⁸ Strabon 2.5.12.

⁹ Raoul McLaughlin, *The Roman Empire and the Indian Ocean: the ancient world economy and the kingdoms of Africa, Arabia and India* (Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Military, 2014), 14, 94.

¹⁰ McLaughlin, 14.

¹¹ McLaughlin, 19.

skattlegging av eksportvarer. Skattleggingen av handelen kan derfor ha utgjort en sentral del av finansieringen av imperiet. Ifølge McLaughlin kan disse inntektene ha dekket betydelige deler av den årlige kostnaden av imperiet; som han mener skal ha ligget på omtrent 1,000 millioner sesterii.¹² Rikets viktigste utgiftspost var naturligvis hæren. McLaughlin har beregnet at hele det romerske militæret ville ha kostet over 640 millioner sesterii; inntektene fra skattlegging av handelen ville derfor ha dekket over 40 prosent av denne summen.¹³

Implikasjonene av dette, dersom McLaughlins enorme beløp stemmer, er selvsagt at handelen med Østen må ha vært av massiv betydning for den romerske staten; at den var fullstendig avhengig av disse skatteinntektene blant annet for å kunne betale hæren og sørge for å opprettholde kontroll over riket. Dette gir staten et tydelig motiv for å skulle føre policy, i en eller annen form, ovenfor handelen for å kunne sikre disse inntektene. Den gamle påstanden om at den romerske staten hadde lite interesse av handelen kan da umulig stemme.

McLaughlins anslag er helt klart noen av de høyere som har blitt foreslått, derimot. Det største problemet med dette regnestykket er så klart at det baserer seg utelukkende på data fra kun *ett* skip. Vi vet ikke sikkert om lasten til *Hermapollon* er representativ for flesteparten av skipene involvert i den østlige handelen. Det kan godt være at en slik last kan ha tilhørt sjeldenhetene og ikke kan fortelle oss noe om den gjennomsnittlige verdien av et handelsskips varer. Det er som sagt ikke sikkert Strabons antall skip er riktig heller. Vi må altså ta McLaughlins beregninger med en klype salt.

Andre anslag av statens inntekter kan for eksempel basere seg på det antallet sesterii Plinius mener ble brukt på handelen, det vil si 100 millioner sesterii årlig, noe som gir en skatteinntekt på mellom 10-50 millioner sesterii avhengig av hvordan man velger å tolke Plinius tall.¹⁴ Som nevnt tidligere derimot, er det langt i fra sikkert at de verdiene Plinius oppgir er til å stole på. I lys av Muziris papyrusen alene er det også helt klart at dette er en kraftig undervurdering av verdiene det er snakk om.

¹² McLaughlin, x.

¹³ McLaughlin, x.

¹⁴ Young, *Rome's eastern trade*, 210.

Vi har altså ikke nøyaktige tall å arbeide ut ifra. Men vi kan se basert på de ulike anslagene som eksisterer at staten hadde store og viktige inntekter, og derfor definitivt hadde motiv for å føre policy ovenfor handelen for å sikre disse.

KEISERHUSETS INTERESSER I HANDELEN

Det kan dessuten ha funnes et ytterligere motiv for staten å føre policy i at keiserfamilien kan ha hatt direkte interesser i handelen. Det har lenge vært en teori at keiserhuset selv kan ha tatt del i handelsvirksomhet med Østen gjennom keiserlige slaver og frigitte.

Bevisgrunnlaget for å påstå dette virker derimot litt tynt. Det største beviset vi har som tyder på slik keiserlig involvering i handelen kommer fra Nicanor-arkivet, en samling av ostraka relatert til et transportfirma drevet av Nicanor-familien, hvor det flere ganger dukker opp det som ser ut til å være slaver og frigitte med tilknytning til keiserhuset som er engasjert i mulig handelsvirksomhet. At frigitte slaver av keiserhuset er involvert i handel og økonomiske kontrakter i Egypt kan derimot ikke sikkert fortelle oss at keiseren selv var direkte involvert. De frigitte kan like gjerne ha handlet i egne private interesser. Det finnes ikke noe bevis for at de er blitt instruert i dette fra høyere hold. At slaver tilknyttet keiserhuset deltok i handelsvirksomhet er heller ikke tilstrekkelig bevis når vi ikke vet sikkert i hvilken forbindelse de gjorde det; Om de søkte profitt fra handelen på vegne av keiserfamilien, eller om de kun hadde ansvar for forsyninger i en eller annen sammenheng, slik som Young foreslår.¹⁵ Jeg mener ikke med dette å si at keiserhuset garantert ikke på noe vis var involvert i handelen. Det kan være at keiserfamilien hadde en form for interesse i handelen, men vi har ikke grunnlag i kildene for å påstå det.

Det jeg har forsøkt å vise i disse avsnittene er at staten tydelig har hatt all grunn til å bry seg om handelen ettersom en så stor andel av dens inntekter avhang av den og derfor utvilsomt ville ha interesser av å føre en eller annen form for policy ovenfor den for å sikre disse. Det er derfor interessant å forsøke å finne ut om staten faktisk hadde en slik policy og ikke minst have denne i så fall har gått ut på.

¹⁵ Young, 61.

FORSKNINGSHISTORIKK

Ideer om at den romerske staten kan ha ført en slik policy ovenfor handelen var derimot i lang tid kontroversielle. Lenge stilte man spørsmål ved om antikke stater i det hele tatt førte økonomisk politikk og om de i utgangspunktet hadde forutsetningene som skulle til for det. Det var i en periode lenge ment at den romerske staten lite trolig hadde økonomiske motiver bak den politikken den førte. Romerne var ikke opptatt av økonomiske hensyn, mente man, men heller av enklere politiske og militære målsetninger. Størst innflytelse på denne oppfatningen hadde nok Moses Finley, som med *The Ancient Economy* hevdet de antikke statene kun hadde en veldig begrenset og primitiv forståelse av sin egen økonomi og manglet både kunnskap og vilje til å forsøke å påvirke den på noen meningsfull måte.¹⁶ Finleys syn har særlig de siste par tiårene blitt både utfordret og kritisert, men har likevel hatt varig innflytelse på oppfatningen av antikke økonomier, noe som kan ha ført til at mange har unngått videre forskning på temaet og en generell oppfatning blant historikere om at økonomisk policy er et lite interessant tema.

Denne oppfatningen har derimot endret seg med tiden. Historikere er nå mye mer villige til å utforske spørsmål omkring antikk økonomi og spørsmålet som hvorvidt romerne hadde noen form for økonomisk policy er igjen aktuelt. Vi vet at de romerske keiserne ikke var fullstendig uvitende når det gjaldt rikets økonomi. Kilder beretter blant annet at Augustus hadde en viss oversikt over imperiets inntekter og utgifter under hans styretid. Ved sin død skal han ha etterlatt seg et dokument som redegjorde for nettopp disse.¹⁷ Det er ingenting som er i veien for at senere keisere ikke skal ha hatt i det minste en rudimentær oversikt over sine inntekter og utgifter. Riktignok er det nok urealistisk å forvente at den romerske staten hadde muligheten til å utvikle veldig kompliserte og langsiktige økonomiske strategier, særlig over flere keiserperioder. Men det betyr ikke at staten ikke evnet å føre målrettede tiltak for å påvirke økonomien og ha overordnede strategier for å gjøre dette. Jeg mener derfor at man likevel kan snakke om økonomisk «policy» i denne perioden, selv om det kanskje er en mer forenklet forståelse av hva policy er i forhold til den mer allmenne bruken av ordet; men jeg mener vi ikke burde henge oss opp i moderne assosiasjoner til begrepet. Hvordan policy defineres burde til en viss grad avhenge av hvilken kontekst man arbeider med. Den romerske staten hadde, som sett

¹⁶ Moses I. Finley, *The Ancient Economy*, 2nd ed (London: Hogarth Press, 1985).

¹⁷ Tacitus *Annaler* 1.11; Suetonius *Aug.* 101.

ovenfor, all grunn til å bry seg om handelen og til å føre policy ovenfor den. Derfor burde det ikke uten videre utelukkes at den hadde det. Ikke før man faktisk har forsøkt å undersøke temaet kan man si noe om hvorvidt den hadde eller ikke hadde en policy.

FORSKNINGSHISTORIKK: DEN ROMERSKE STATENS POLICY

I løpet av de siste førti årene har vi sett en rekke ulike bidrag til forskningslitteraturen som enten omhandler eller er relatert til statens policy ovenfor langdistansehandelen. Å nevne alle her ville ikke la seg gjøre. De følgende er derfor et lite utvalg av både de mest innflytelsesrike og de nyligste bidragene til temaet.

Steven Sidebotham har i løpet av en lang karriere publisert en rekke bøker og artikler som omhandler et vidt spekter av temaer relevant for handelen via Egypt og Romernes aktiviteter i Rødehavsregionen. Han har i tillegg i en årrekke tatt del i og ledet arkeologiske utgravninger og undersøkelser ved Rødehavskysten og i Østørkenen. Blant hans publikasjoner finner vi blant annet boken *Roman economic policy in the Erythra Thalassa 30 B.C. – A.D. 217.*, som tar for seg spørsmålet om den romerske statens policy ovenfor handelen og rødehavsområdet.¹⁸ Gary K. Young er enda en historiker som har hatt stor innflytelse på dette feltet. Det går nesten ikke an å skrive om den østlige langdistansehandelen uten å referere til boken hans: *Rome's Eastern Trade – International commerce and imperial policy, 31 BC – AD 305*. I boken undersøkte Young flere sider av den romerske handelen med Østen. I den argumenterte han imot at den romerske staten opptrådte som en proaktiv aktør ovenfor handelen og deltok aktivt i den selv. Dette skriver han var en respons på at flere på den tiden luftet denne ideen. Young mente derimot at den romerske staten ikke hadde noen interesser i handelen utover å beskytte sine skatteinntekter.¹⁹ Dario Nappo er en av dem som de siste årene har etterlyst en gjenreisning av spørsmålet om Romersk policy i Rødehavet og ovenfor handelen og har skrevet om dette selv. Han har blant annet undersøkt om Trajans militære kampanjer i Rødehavsregionen kan ha hatt som hensikt å fostre og beskytte handelen.²⁰ Andrew Wilson

¹⁸ Steven E. Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa 30 B.C.-A.D. 217* (Leiden: E.J. Brill, 1986).

¹⁹ Young, *Rome's eastern trade*.

²⁰ Dario Nappo, «Roman Policy on the Red Sea in the Second Century ce», i *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, red. Federico De Romanis og Marco Maiuro (Leiden ; Boston: Brill, 2015), 55–72, https://doi.org/10.1163/9789004289536_006.

er enda en historiker som nylig har skrevet om den romerske statens forhold til handelen, i en artikkel fra 2015 diskuterer han flere av de samme tingene jeg kommer til å ta opp i denne oppgaven; blant annet hvorvidt utbyggingen av veier i Østørkenen og annen infrastruktur, samt stasjonering av soldater hvor handelsrutene gikk kan ha vært på grunn av handelen, og hvorfor staten kunne hatt et ønske om å fasilitere den.²¹ Matthew Cobb har også nylig publisert en bok om dette temaet, hvor han tar for seg mange sider ved den østlige langdistansehandelen, også flere relatert til statens policy.²² De to volumene av Hélène Cuvigny og Roger Bagnalls *Rome in Egypt's Eastern Desert*, som ble publisert for få måneder siden, har jeg ikke fått anledning til å lese. Dersom ny relevant informasjon fremkommer av disse bøkene vil den av denne grunn, dessverre, ikke behandles i denne oppgaven.

DENNE OPPGAVENS BIDRAG

Så hvordan bidrar denne oppgaven til temaet? Jeg håper med den måten jeg har strukturert fremgangsmåten min at jeg vil oppnå en mer systematisk gjennomgang av de mest relevante problemstillingene. Dette er et forsøk på å få et helhetsbilde av statens policy ovenfor handelen, heller enn å undersøke enkeltområder hvor staten kan ha utøvd policy. Dette er selvsagt en krevende oppgave da det ved denne problemstillingen finnes mange sider som må undersøkes. På mange måter vil denne oppgaven forsøke å være en oppdatering av Sidebothams' *Roman policy on the Erythra Thalassa*, som utforsker de samme spørsmålene jeg ønsker å besvare. Ettersom boken ble gitt ut i 1986 mener jeg det kan være på tide med en oppdatering av denne i lys av ny kunnskap; som vi har fått gjennom blant annet de mange arkeologiske utgravningene som i tiårene siden er blitt utført i Egypt, samt funn av ny tekst som kan belyse temaet.

²¹ Andrew Wilson, «Red Sea Trade and the State», i *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, red. Federico De Romanis og Marco Maiuro (Leiden ; Boston: Brill, 2015), 13–32.

²² Matthew Cobb, *Rome and the Indian Ocean trade from Augustus to the early third century CE*, Mnemosyne supplements, Volume 418 (Leiden ; Boston: Brill, 2018).

KAPITTEL 2 - HISTORISK BAKGRUNN

EGYPT OG HANDELEN MED ØSTEN

Før jeg går i gang med å besvare selve problemstillingen ønsker jeg gi en kort redegjørelse for den historiske bakgrunnen til det geografiske området som denne oppgaven dreier seg om, samt hvordan utviklingen av langdistansehandelen har sett ut der. Fokus for denne oppgaven er, som nevnt innledningsvis, den delen av den østlige langdistansehandelen som kom inn i Romerriket via provinsen Egypt. I de følgende avsnittene beskrives derfor hvordan situasjonen i relasjon til denne handelen var i Egypt i perioden like før romerne tok makten i området og hvordan den endret seg etter.

RØDEHAVET FØR OG ETTER ROMERNES INNTOG

Fra slutten av det fjerde århundre fvt. frem til år 30 fvt. var Egypt underlagt styret til det Ptolemeiske dynastiet, et Hellenistisk dynasti grunnlagt av Alexanders general Ptolemaios I Soter. I denne perioden var handel med Østen av noe mer begrenset skala enn under det påfølgende Romerske styret. Egypt under Ptolemaierne hadde kommersielle kontakter med både den afrikanske kysten og med sørlige Arabia.²³ Det var derimot sjelden handelsmenn reiste helt til India på denne tiden. Manglende kunnskap om geografi i Indiahavet, samt monsunvindene betød at det var få som våget å seile hele strekningen, og de som gjorde det ville ha reist langs kysten heller enn over åpent hav, hvilket betød en mye lengre reisetid. Strabon forteller: «For formerly not even twenty vessels ventured to navigate the Arabian Gulf, or advance to the smallest distance beyond the straits at its mouth; but now large fleets are despatched as far as India and the extremities of Ethiopia [...]».²⁴

Det var Ptolemaierne som etablerte mange av de viktigste havnene og veiene i Egypt, men motivasjonen bak denne utbyggingen var ikke hovedsakelig kommersiell, men heller basert på militære hensyn. Utvikling av infrastruktur var nødvendig for å transportere krigsefanter hæren trengte i krig med Selevkidene. Disse ble hentet fra den øst-afrikanske kysten, særlig Etiopia. Ptolemaierne hadde også behov for infrastruktur i forbindelse med utvinning av gull fra gruver i Østørkenen.

²³ Cobb, 31–33.

²⁴ Strabon 17.1.13.

Omkring det første århundre fvt. førte økt forståelse av monsunvindene i Indiahavet til at stadig flere skip våget å ta fatt på handelsreiser som krysset havet heller enn å følge kysten slik man tidligere hadde gjort. På denne måten ble det mulig for Egyptiske handelsmenn å handle direkte med India. Men det skulle likevel gå en stund før vi virkelig så en markant økning i handelsaktivitet.

Augustus' annektering av Egypt i år 30 fvt. markerer et vendepunkt i den østlige langdistansehandelen. Etter dette får Romerne direkte kontakt med India og man ser en kraftig økning i handel fra Ptolemaiernes tid. Strabon forteller: «I found that about one hundred and twenty ships sail from Myos-hormos to India, although, in the time of the Ptolemies, scarcely any one would venture on this voyage and the commerce with the Indies».²⁵ En del av forklaringen på dette er nok den økte forståelsen av monsunen som man nå hadde, men andre faktorer har nok også spilt inn. Sidebotham har for eksempel foreslått at størrelsen Romerriket hadde på dette tidspunktet kan ha skapt bedre muligheter for grupper av handelsmenn å gå sammen i handelssamarbeid og på den måten kunne handle med India med noe redusert risiko, noe som ville ført til at flere våget å gjennomføre reisen og med flere ressurser tilgjengelig enn tidligere.²⁶

I Egypt bygde Romerne videre på det grunnlaget som allerede var lagt av ptolemaierne. De opprustet det som allerede fantes av infrastruktur i Egypt og opprettet ny etter hvert som behov for dette oppsto. I denne perioden trengte man derimot infrastrukturen til andre formål. I motsetning til ptolemaierne, hadde ikke romerne det samme behovet for krigselefanter; ettersom disse på dette tidspunktet ikke lenger ble sett på som en nødvendighet for krigføring. Romernes handelsinteresser i regionen var derfor av en mer kommersiell natur enn militær. Der fantes stor etterspørsel blant eliten for luksusvarer, men også et behov blant befolkningen generelt for importvarer av ulike typer. Blant annet store mengder røkelse for til religiøse seremonier, diverse varer til medisinske formål, tekstiler, krydder etc. Altså mange varer som trolig kan klassifiseres som nødvendigheter fra et romersk perspektiv; i tillegg til de mer eksotiske luksusvarene. Mange varer hadde i tillegg flere bruksområder, derfor er det å skulle dele varene inn i kategorier både vanskelig og lite fruktbart.

²⁵ Strabon 2.5.12.

²⁶ Steven E. Sidebotham, «Roman Interests in the Red Sea and Indian Ocean», i *The Indian Ocean in Antiquity*, red. Julian Reade (London: Routledge, 1996), 289.

Det kan godt tenkes at dersom den romerske staten hadde en policy for handelen via Egypt at deler av denne var basert på tidligere praksis under ptolemaierne. Vi vet at mye av det administrative rammeverket romerne hadde i Egypt var videreføring av ordninger som allerede var etablert før annekteringen. Det er derimot vanskelig å si noe om dette med sikkerhet; selv om vi ser likheter i praksis kan den likevel ha hatt ulike formål. Ettersom handelen med Østen dessuten fikk en markant økning under romerne kan vi også forvente at endringer har funnet sted.

KAPITTEL 3 - TILRETTELEGGING

INFRASTRUKTUR: FINANSIERING OG VEDLIKEHOLD - OG BESKYTTELSE AV HANDELEN

I dette kapitlet vil jeg undersøke på hvilken måte den romerske staten kan sies å ha hatt en policy ovenfor handelen i form av tilrettelegging for handelsvirksomhet. Et naturlig fokus blir da særlig hvordan etablering og vedlikehold av infrastruktur som ble benyttet langs handelsrutene kan ha vært del av en slik policy. Var det primært av hensyn til handelen at man investerte i infrastruktur? Og var det i det hele tatt staten som sto for dette?

Denne oppgaven vanskeliggjøres av det faktum at mye av denne infrastrukturen har ptolemeisk opphav. I mange tilfeller har romerne kun bygget videre på de rammeverkene som allerede eksisterte. Det kan derfor være vanskelig å tolke hvilken policy den romerske staten kan ha hatt ovenfor handelen gjennom infrastrukturen, ettersom det kan tenkes å kun være en videreføring av det ptolemaierne gjorde. Likevel kan nettopp hvilke av disse romerne prioriterte å vedlikeholde og oppgradere være avslørende for hvilke intensjoner de hadde.

Beskyttelse av handelen kan også være et element i tilretteleggingen for den. For eksempel er det mulig at utstasjonering av soldater langs rutene kan ha hatt som hensikt å beskytte handelsmenn fra ulike farer på veiene. Dette kan også være knyttet opp mot den fysiske infrastrukturen. Jeg kommer derfor til å se på flere ulike måter det er mulig at den romerske staten kan ha forsøkt å tilrettelegge gjennom beskyttelse.

GEOGRAFI OG TOPOGRAFI

Før vi går videre med å undersøke infrastrukturen tilknyttet handelsrutene kan det være lurt å bli litt mer kjent med det geografiske området som er aktuelt for den videre analysen og hvor disse rutene egentlig gikk.

Varer fra India kunne komme til Romerriket fra en rekke ulike kanter av imperiet ettersom flere handelsruter var i bruk i flere deler av den antikke verden. Hvor stort volum av varer som kom fra en enkelt av disse handelsrutene i forhold til andre er svært vanskelig å vurdere. Men det har likevel vært antatt at størsteparten av handelen kom via sjøveien på

bakgrunn av antagelser om transportkostnader; ettersom man mener det var billigere å transportere store volum av varer til sjøs enn over land og at handelsmenn trolig vil ha valgt det billigste alternativet. Dette har derimot vært kilde til noe debatt og er vanskelig å si noe med sikkerhet om; og er for så vidt ikke videre relevant for denne oppgaven heller. Uansett vet vi at en betydelig del av denne handelen kom via Rødehavet, og da særlig Egypt. Og det er nettopp dette området som er av interesse for denne oppgaven.

Den egyptiske rødehavskysten karakteriseres av et ekstremt tørt klima. Den årlige nedbørsmengden målt i Quseir-regionen er omtrent 4mm. Litoralsonen er av denne grunn for det meste ørken. Her finner vi åpne flate områder til den møter fjell i vest. Langs kysten finnes det noen få naturlige havner. I disse områdene var der åpninger i korallrevene som tillot skip å søke tilflukt fra vind og sjø. Disse åpningene oppsto når ferskvann fra elveleier rant ut i sjøen og forhindret veksten av koraller. Sammen med dette vannet kom derimot også sand og annet materiale som gjorde at disse naturlige havnene hadde en tendens til å fylles opp med slam. Sedimenter ville raskt legge seg på bunnen og gjøre den for grunn til at de store skipene kunne legge til.²⁷ Disse naturlige havnene var utrolig viktige for handelen, men de kunne være et kortlevd gode, da de forholdene som muliggjorde deres eksistens også ødela for dem.

Østørkenens granittfjell skiller kystområdene fra Nilen. Et område på omtrent 220 000 kvadratkilometer. Landskapet i Østørkenen er brutt opp av *Wadier*, tørre elveleier som kun periodisk fører vann, som går på kryss og tvers gjennom fjellene. Disse danner de mest naturlige kommunikasjonsårene gjennom ørkenen. Samtidig er de utsatt for oversvømmelse i perioder med nedbør. Når det først regner er det vanligvis på grunn av høyst lokaliserte stormer. Selv om den årlige nedbørsmengden er lav, kan det i slike tilfeller oppstå styrtflommer som skyller med seg alt i sin vei. Dette er derimot et høyst sjeldent fenomen som kun sporadisk finner sted. Det innebærer likevel noe risiko å bevege seg i en wadi under regnesesongen, og det har naturligvis også konsekvenser for hvilke spor fra antikken som har overlevd frem til vår tid; Mange må naturligvis ha blitt skylt bort gjennom århundrene. Mot vest går østørkenens kuperte landskap så over i åpne sletter,

²⁷ For en mer detaljert beskrivelse av Rødehavskysten og Østørkenens topografi og klima se Steven E. Sidebotham, Martin Hense, og Hendrikje M. Nouwens, *The Red Land: The Illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert* (Kairo: The American University in Cairo Press, 2008), 19–24.

eller enkelte steder fjellhyller av sand- og kalkstein, før de så omsider ender ved dalen hvor Nilen befinner seg.²⁸

HANDELSRUTENE

Når det gjelder hvilke ruter handelsreisende benyttet i handelen mellom Egypt og Østen er vi heldigvis relativt godt informert. Vi har flere gode kilder som kan opplyse oss om disse, blant andre Plinius, Ptolemaios og Periplus (PME).

Handelsskipene som kom med varer fra India (og andre steder) ville ha lagt til ved en av havnebyene på den Egyptiske Rødehavskysten. De viktigste av disse var helt klart Berenike og Myos Hormos; men også andre havner var i bruk. Begge havnene antas å ha Ptolemeisk opprinnelse. Hvilken av de to som så mest aktivitet har trolig variert, forskere tilskriver vanligvis Berenike noe større viktighet, men Myos Hormos kan også ha hatt perioder med høyere aktivitet; Myos Hormos fremstilles for eksempel som mer populær av Strabon.²⁹ Uansett var begge svært populære og begge hadde sine fordeler og ulemper. Vanskelige vindforhold i Rødehavet, med sterk motvind i nord som gjorde det utfordrende å navigere, gjorde at skip som kom fra India sjelden reiste lenger nordover enn dette, selv om dette betød en lengre reise over land. Den viktigste transportåren gjennom Egypt var Nilen, og denne var naturligvis også en sentral del av ruten i transporten av østlige handelsvarer. Havnene på rødehavskysten var som nevnt tidligere separert fra Nilen av den fjellrike Østørkenen. På kysten måtte derfor varene bli flyttet over på pakkdyr³⁰, for så å begi seg ut på en tung og vanskelig ørkenreise før de omsider kunne lastes på nye skip ved en havnene langs Nilen. Av disse havnene var Koptos den som så mest aktivitet, ettersom det var hit karavaner fra både Berenike og Myos Hormos vanligvis reiste. Byen beskrives i primærkildene som et «emporium», som betyr marked. I følge Strabon passerte alle varer fra India, Etiopia og Arabia gjennom Koptos på hans tid.³¹ Før varene kunne fraktes videre fra Koptos, måtte de trolig ha et lengre opphold i byens lagre mens man ventet på gunstige seilforhold nedover elven. Ifølge Seland ville varer fra Rødehavet nå Koptos på våren, omkring april/mai. Frem til sensommeren/høsten ville derimot vannstanden i Nilen være

²⁸ Sidebotham, Hense, og Nouwens, 21–22.

²⁹ Strabon 17.1.45, 16.4.24.

³⁰ Esler eller kameler ville være mest praktisk å anvende gjennom ørkenen. Vogner ble vanligvis ikke brukt til dette formålet.

³¹ Strabon 17.1.45.

for lav og det ville være høy risiko for å gå på grunn. Derfor måtte man belage seg på en ventetid på flere måneder før man kunne fortsette reisen.³²

Etter dette førte reisen varene nedover Nilen til de nådde Aleksandria. Her ble importskatt på varene ble krevd inn. Deretter kunne varene fortsette sin ferd, bli solgt videre, bli foredlet på et eller annet vis i et av byens mange verksteder; og noen av disse ville til og med bli eksportert tilbake til Østen etter foredling.

INFRASTRUKTUR I EGYPT

Infrastruktur som fasiliterte for flyten av varer langs handelsårene i Rødehavsområdet kom i mange former. I denne delen er det den infrastrukturen som fantes i Egypt som er fokuset for videre undersøkelse, ettersom det var denne den romerske staten hadde mulighet til å utøve direkte innflytelse over. Med infrastruktur menes de fysiske strukturene som eksisterte i området som ble tatt i bruk av handelsmenn. Grovt sett kan man dele denne infrastrukturen i tre deler: havner, veier og kanaler, og strukturer langs veiene.

Som nevnt var det ptolemaierne som la mye av grunnlaget for infrastrukturen i Egypt, særlig Ptolemaios II Filadelfos (283-246 fvt.) investerte mye i å etablere blant annet havner og veier. Romerne har i stor grad bygget videre på dette grunnlaget, men har også stått for en del ny infrastruktur langs rutene.

Det har vært mye fokus i forskningen på hva som finnes av infrastruktur i Egypt, og når den har vært etablert eller videreutviklet. Men det savnes forskning på hvilke konkrete aktører som har sørget for dette. Hvem stod for finansieringen og gjennomføringen av dette arbeidet? Dersom man skal kunne diskutere hva som var statlig policy på dette området må det først avklares om det faktisk var staten som tok initiativ til og gjennomførte tiltak knyttet til infrastruktur. For å kunne besvare problemstillingen i denne oppgaven er det derfor nødvendig å finne ut hvem som hadde ansvar for hver av de enkelte av de ulike typene infrastruktur vi kjenner til langs de aktuelle handelsrutene; om det så dreier seg om veier, brønner, eller andre strukturer.

³² Eivind Heldaas Seland, «The Persian Gulf or the Red Sea? Two Axes in Ancient Indian Ocean Trade, Where to Go and Why», *World Archaeology* 43, nr. 3 (september 2011): 398–409, <https://doi.org/10.1080/00438243.2011.605844>.

HAVNER PÅ RØDEHAVSKYSTEN

La oss først undersøke de havnene som ble benyttet langs Egypts kyst mot Rødehavet. En rekke havner har nok tatt imot trafikk i form av handelsskip, men det er som nevnt særlig to som utpeker seg som sentrale i denne sammenheng: Berenike og Myos Hormos. Det er disse to som kommer til å være hovedfokus for den videre analysen, men la oss likevel se litt nærmere på hvilke havner som fantes i Egypt. Ptolemaios lister opp seks havner som skal ha vært av betydning, fra nord til sør: Arsinoë (Clysma/Suez), Myos Hormos, Philoteras, Albus portus (Leukos Limen), Nechesia og Berenike.³³ Plinius gir pussig nok ikke samme beliggenhet for havnene som Ptolemaios, men plasserer i sin beskrivelse Myos Hormos sør for Philoteras.³⁴

Philoteras kjenner vi til fra en rekke skriftlige kilder, men vi har ikke en beliggenhet å knytte denne havnen til. Det ser ut til å være konsensus blant dagens arkeologer at havnen skal ligge et sted i nærheten den moderne havnen Safaga.³⁵ Leukos Limen, også kjent som Albus Portus (begge betyr *hvit havn*), har vi heller ikke kunnet identifisere med en fysisk beliggenhet. Ptolemaios er den tidligste kilden vi har til denne havnen; verken Strabon eller Plinius nevner den. Ifølge Ptolemaios skal den ligge mellom Myos Hormos og Nechesia. Man trodde tidligere at Leukos Limen kunne identifiseres med Quseir al-Qadim og tilskrev den derfor en del viktighet, men ettersom man nå med sikkerhet har konkludert med at denne heller må korrespondere til Myos Hormos, har man ikke lenger noen beliggenhet å knytte til Leukos Limen. Nechesia skal ifølge Ptolemaios ligge et sted mellom Myos Hormos og Berenike. Siden tidlig 1800-tallet har man mistenkt at Marsa Nakari er stedet hvor havnen lå, men dette har ikke latt seg bekrefte.³⁶ Ved Marsa Nakari legger en relativt liten havn som ser ut til å ha hatt betydelig aktivitet i tidlig romersk tid.³⁷ Sidebotham et.al. mener havnen ikke kan ha hatt noen stor betydning for langdistansehandelen, men at den kan ha tjent som et slags transittpunkt mellom Berenike og Myos Hormos.³⁸

³³ Ptolemaios *Geog.* 4.5.

³⁴ Plinius *NH* 6.33.

³⁵ Sidebotham, Hense, og Nouwens, *The Red Land*, 196.

³⁶ John Gardner Wilkinson, *The Topography of Thebes and General View of Egypt* (London: Murray, 1835), 419.

³⁷ Sidebotham, Hense, og Nouwens, *The Red Land*, 194.

³⁸ Sidebotham, Hense, og Nouwens, 194.

Ettersom beliggenheten til disse havnene er såpass usikker, kan de dessverre ikke være til noen hjelp i analysen av infrastruktur. Trolig har de ikke vært av særlig stor betydning for langdistansehandelen og er derfor ikke relevant for videre analyse. Forfatteren av PME fant kun Myos Hormos og Berenike verdt å nevne, noe som burde fortelle oss en del om hvilke havner som faktisk var viktige for handelen.³⁹

Havnen ved Suez vet vi hvor ligger, men denne fikk større betydning på et litt senere tidspunkt. Havnen her er kjent ved flere navn, Ptolemaios brukte navnet Arsinoë, men også Clysmas og Cleopatris brukes om den. Arsinoë har trolig fått økt viktighet i det andre århundre i sammenheng med åpningen av Trajans kanal, som endte ikke langt fra havnen. Utgravninger på 30-tallet viste at havnen hadde ptolemeisk grunnlag.⁴⁰ Arsinoë var derimot vanskelig å nå for handelsskip på grunn av sterke nordlige vinder i denne delen av Rødehavet. Hvilken funksjon denne havnen kan ha hatt er derfor noe omdiskutert. De sterke vindene kan ha medført at det ville være for upraktisk å bruke havnen i forbindelse med langdistansehandelen, særlig når man returnerte fra Arabia og India. Det er mulig havnen kun tok imot tyngre og større kvanta med varer, som ville være vanskelig å transportere over land. Eller kanskje den ble brukt til å forsyne de andre Rødehavshavnene med varer fra Alexandria. Den har derimot en praktisk beliggenhet for eksport av varer som ikke burde glemmes. Lukian forteller oss at det var mulig å borde skip i Arsinoë som seilte til India.⁴¹ Noe som kan tyde på at denne dette var en utfartshavn for skip som skulle til Østen.

MYOS HORMOS

Beliggenheten til Myos Hormos var i lang tid usikker. Lenge identifiserte man havnen med Abu-Shar, men etter hvert skjønnte man at dette ikke stemte overens med funn, og på 90-tallet ble det etter hvert enighet om at Myos Hormos i stedet måtte korrespondere til Quseir al-Qadim, nær den moderne byen Quseir; og vi har nå rikelig med materiale som kan

³⁹ Lionel Casson, red., *The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary* (Princeton, N.J: Princeton University Press, 1989).

⁴⁰ Steven E. Sidebotham, «Ports of the Red Sea and the Arabia-India trade», i *Rome and India: the ancient sea trade*, red. Vimala Begley og Richard Daniel De Puma (Madison, Wis: University of Wisconsin Press, 1991), 15.

⁴¹ Lukian *Aleksander eller den falske profet* 44.

bekreftede dette.⁴² Utgravninger av den romerske delen av Quseir al-Qadim har blitt foretatt ved to anledninger; først av et team fra USA ledet av Donald Whitcomb og Janet Johnson i perioden 1978-1982 og aller nyligst fra 1999 til 2003 av et team fra Storbritannia ledet av David Peacock og Lucy Blue.

Havnen har vært antatt å ha ptolemeisk opprinnelse på bakgrunn av litterære kilder, men så langt har ikke arkeologiske undersøkelser kunne bekrefte dette; de eldste nivåene avdekket under utgravninger kan bare dateres til det første århundre f.v.t.⁴³ Det kan tenkes at den ptolemeiske havnen har ligget et annet sted, Whitcomb har for eksempel foreslått at den kan ligge til moderne Quseir, 8 km lenger sør;⁴⁴ men ikke alle støtter denne tolkningen, de eldste funnene avdekket under undersøkelser i byen stammer nemlig fra osmansk tid.⁴⁵ Havnen så trolig sitt høydepunkt i løpet av det første århundre evt. og falt senere gradvis ut av bruk og ble til slutt forlatt i det tredje århundre.⁴⁶

Myos Hormos var av relativt enkel konstruksjon, utgravninger har vist at det ikke var noe monumentalt preg over byen.⁴⁷ De fleste bygningene later til å ha vært hurtig satt opp og besto hovedsakelig av adobe; en type soltørket leire. Selve havnen er bygget opp av resirkulerte amforer pakket inn med jord. Som nevnt har man antatt at havnen ble grunnlagt i ptolemeisk tid på grunn av skriftlige kilder, men ettersom dette ikke har latt seg bevise gjennom funn er trenger man ikke å utelukke at byggingen av havnen (i hvert fall den som er blitt funnet) har skjedd under romernes styretid. I tillegg til selve havnen er det blitt funnet en pir eller brygge, som er laget med samme metode som havnen og som trolig ble bygget tidlig i det første århundre evt.⁴⁸

Peacock og Blues utgravninger avdekket videre eksistensen av en kystsikringsmur som trolig kan dateres til Augustus' styretid. Denne bestod av stein og mørtel og var nok ment

⁴² Lucy Blue, «Locating the Harbour: Myos Hormos/Quseir al-Qadim: A Roman and Islamic Port on the Red Sea Coast of Egypt», *International Journal of Nautical Archaeology* 36, nr. 2 (2007): 1, <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.2007.00151.x>.

⁴³ Dario Nappo, «The Abandonment of Myos Hormos», i *Before/After. Transformation, Change, and Abandonment in the Roman and Late Antique Mediterranean*, red. Paolo Cimadomo mfl. (Archaeopress, 2020), 20.

⁴⁴ Donald Whitcomb, «Quseir al-Qadim and the location of Myos Hormos», *Topoi* 6, nr. 2 (1996): 760, <https://doi.org/10.3406/topoi.1996.1693>.

⁴⁵ D. P. S. Peacock og Lucy Katherine Blue, red., *Myos Hormos-Quseir Al-Qadim: Roman and Islamic ports on the Red Sea* (Oxford [England]: Oxbow Books, 2006), 174.

⁴⁶ Nappo, «The Abandonment of Myos Hormos».

⁴⁷ Peacock og Blue, *Myos Hormos-Quseir Al-Qadim*, 74.

⁴⁸ Blue, «Locating the Harbour», 271–72; Peacock og Blue, *Myos Hormos-Quseir Al-Qadim*, 70–72.

til å beskytte bygningene nærmest sjøen. Utgravningene tydet også på at denne var blitt oppgradert og utvidet omkring slutten av 1. - begynnelsen av 2. århundre.⁴⁹ I tillegg ser man i havneområdet at det har foregått en omfattende landgjenvinning gjennom drenering i områder som opprinnelig var mangrovesump. Her har man fylt igjen med amforaer og diverse annet keramisk materiale og deretter pakket med jord for å danne åpne flate områder som trolig har vært brukt i forbindelse med vedlikehold av båter samt lossing av varer.⁵⁰ Summen av alle disse arbeidene ved havnen fremstår som tilstrekkelig omfattende til at det er nærliggende å tenke seg at den romerske hæren kan ha bistått i deler av dette konstruksjonsarbeidet; men dette lar seg ikke enkelt bevise.

Whitcomb mente etter de første utgravningene at Myos Hormos var en planlagt by, med den samme rettlinjede utformingen som var vanlig for klassiske byer. Peacock og Blue, derimot, mener på bakgrunn av sine undersøkelser, som har avdekket mer av byen, at der ikke var noen grid layout, slik Whitcomb hevdet, og at byen ikke virket planlagt, men heller later til å ha vokst frem organisk.⁵¹ Sidebotham har tidligere argumentert for at staten må ha vært involvert i planleggingen og konstruksjonen av byen på grunn av denne rute-utformingen Whitcomb beskrev, da han mente at dette ikke var noe private entreprenører ville ha vært i stand til å utføre.⁵² Etersom denne planlagte utformingen har vist seg å ikke være der likevel faller dette argumentet bort. Utformingen av byen tyder derfor ikke på noen statlige tilretteleggingsforsøk.

Det kan se ut som at staten ikke hadde noen stor interesse av å finansiere konstruksjonsarbeider ved denne avsidesliggende havnen. I det hele tatt bærer byen preg av å være bygget på billigste mulige måte, dette gjelder både mer industrielle områder av byen og antatte administrative bygninger. Store ressurser har altså ikke blitt investert, men som nevnt kan det tenkes at hæren har bistått med noe av selve konstruksjonsarbeidet.

Kanskje kan staten ha bidratt til å vedlikeholde den infrastrukturen som allerede fantes? Som andre naturlige havner på den egyptiske rødehavskysten var Myos Hormos utsatt for sedimentasjon, det vil si prosessen ved avsetning av sedimenter på sjøbunnen som bygde seg opp over tid etter hvert som sand og annet materiale fra wadiene rant ut i lagunen. I

⁴⁹ Peacock og Blue, *Myos Hormos-Quseir Al-Qadim*, 90, 175–76.

⁵⁰ Peacock og Blue, 87–94.

⁵¹ Peacock og Blue, 5, 176.

⁵² Sidebotham, «Ports of the Red Sea and the Arabia-India trade», 27.

dag er hele lagunen fylt igjen med slike sedimenter, men i romersk tid var den åpen. Likevel viser undersøkelser at oppbygging av slam/mudder var et problem i denne perioden; både innerst i selve lagunen hvor den romerske havnen lå og i kanalen som ledet inn til den.⁵³ Ute i selve lagunen finnes det en formasjon i landskapet som Whitcomb og Johnson i sine rapporter kaller for “øyen”, deres undersøkelser av området tydet på at dette ikke var noen naturlig formasjon, og de dannet tidlig hypotesen om at denne må ha blitt dannet som et resultat av mudringsprosjekter i romersk tid. ‘Øyen’ er ifølge Whitcomb og Johnson sannsynligvis bygget opp av slammet som ble gravd opp fra havnen under disse.⁵⁴

Det kan være at den romerske staten har vært involvert i mudringen av havnen; for eksempel gjennom hæren. Mudring kan gjennomføres ved hjelp av en rekke ulike metoder og vi vet ikke nøyaktig hvilken av dem som ble benyttet her. Selv om mudring var vanlig å gjennomføre ved en rekke antikke havner finnes det ikke mye litteratur om dette temaet; mudring nevnes kun ved noen få tilfeller i primærkildene og vi har få arkeologiske funn å knytte til det. Fra den samme perioden, i Marseilles, kjenner vi til spesiallagde båter brukt til mudring, her har man funnet tre slike mudrings-fartøyer fra første og andre århundre evt.⁵⁵ Om noe lignende kan ha blitt benyttet i Myos Hormos er uvisst, men ikke usannsynlig med tanke på størrelsen på prosjektet. Selv ved videre undersøkelser av havbunnen er det derimot ikke sikkert det hadde vært mulig å identifisere hvilken metode som ble tatt i bruk; så fremt man ikke finner rester av den teknologien som ble benyttet. Ved mangel på mer informasjon er det vanskelig å skulle gjøre noen vurdering om hvorvidt mudring av havnen var et såpass omfattende prosjekt at statlig involvering kan antas eller om lokalbefolkningen ville være i stand til å ordne dette på egenhånd. Som vi skal se videre i kapittelet var den romerske hæren ofte ansvarlig for utbedring av infrastruktur i tilknytning til handelsrutene og det er ikke vanskelig å se for seg at den på en eller annen måte har vært involvert her også; men ettersom vi ikke har skriftlig materiale som kan bekrefte dette forblir dette spekulasjon.

Den billige og enkle konstruksjonen av Myos Hormos gir lite grunnlag for å hevde at den romerske staten har vært særlig involvert i byggingen eller vedlikeholdet av den og

⁵³ Peacock og Blue, *Myos Hormos-Quseir Al-Qadim*, 47–61.

⁵⁴ Donald S. Whitcomb og Janet H. Johnson, *Quseir al-Qadim 1978 Preliminary Report* (Kairo: American Research Center in Egypt, 1979), 37.

⁵⁵ Nick Marriner og Christophe Morhange, «Mind the (stratigraphic) gap: Roman dredging in ancient Mediterranean harbours», *Bollettino di Archeologia*, 1. januar 2008, 29.

forsøkt å tilrettelegge for handelsvirksomhet på denne måten. Det eneste området hvor staten kanskje har bidratt til vedlikehold av havnen er ved forsøk på å holde den åpen gjennom mudring i lagunen; på dette tidspunktet har vi derimot ikke nok bevisgrunnlag for å påstå dette. Det må sies at det ikke er usannsynlig at soldater fra den romerske hæren har bidratt til diverse arbeider ved havnen, om det så skulle være konstruksjonen av den eller vedlikehold, ettersom den hadde en tilstedeværelse i området og ofte gjorde nettopp slike ting ellers i området, men vi har for øyeblikket ikke noe bevis for dette.

BERENIKE

Byen Berenike ligger omtrent 300 km sør for Myos Hormos. Den ble grunnlagt i 275 fvt. av Ptolemaios II og var trolig den viktigste havnen for ptolemaiernes import av elefanter. Lik Myos Hormos er også Berenike en naturlig havn som ligger i en bukt. Det ser også ut til at byen har hatt noen slags administrative funksjoner i regionen, da vi finner referanser i kildene til en embetsmann med tittelen *Praefectus Montis Berenicidis* (PMB); men om denne faktisk har hatt base i Berenike vet vi ikke sikkert. Berenike fortsatte å være i bruk gjennom hele den aktuelle perioden og videre helt frem til begynnelsen av det 6. århundre når byen ser ut til å ha blitt forlatt etter en lengre periode med nedgang⁵⁶

De første utgravningene av Berenike var et resultat av samarbeid mellom universitetet i Delaware, Leiden universitet og UCLA og var ledet av Steven Sidebotham og Willemina Zitterkopf. Utgravningene begynte i 1994 og en rekke sesonger ble gjennomført frem til år 2001. Nye utgravninger ble påbegynt i 2008 av universitetet i Delaware og universitetet i Warszawa, og disse pågår enda.

I motsetning til Myos Hormos bærer Berenike preg av noe mer planlegging. Vi ser her en mye mer rettlinjert utforming av byen hvor bygningene for det meste er orientert i de samme retningene. En ren hippodameisk planløsning er det derimot ikke, da gatene ikke følger et strengt 'rutenett'-lignende mønster hvor de alle følger de samme linjene.⁵⁷ Sidebotham mener at en slik type organisering av byplanleggingen må indikere at staten har vært involvert i konstruksjonen av byen, ettersom den, ifølge han, er den eneste aktøren

⁵⁶ Steven E. Sidebotham, *Berenike and the ancient maritime spice route* (Berkeley: University of California Press, 2011), 279.

⁵⁷ Steven E. Sidebotham og Willeke Wendrich, red., *Berenike 1997: report of the 1997 excavations at Berenike and the survey of the Egyptian Eastern Desert, including excavations at Shenshef*, CNWS publications, no. 4 (Leiden: Research School CNWS, 1999), 95.

som hadde makt og ressurser nok til å organisere og finansiere denne typen arbeid.⁵⁸ Om dette er nødvendig å anta er derimot usikkert, med unntak av et utvalg mer monumentale bygninger er de fleste bygningene i byen konstruert av enkle og billige materialer og har derfor ikke vært spesielt ressurskrevende å sette opp. En offentlig instans ville riktignok være mer i stand til å garantere at denne planleggingen ble fulgt, men det er ikke utenkelig at en mer lokal autoritet kan ha sørget for at nye bygninger var orientert langs omtrent de samme linjene som de gamle. Samtidig må vi huske på at byen var grunnlagt av ptolemaierne og at nye konstruksjoner i romersk tid derfor kan ha fulgt det mønsteret som allerede var blitt lagt av dem.

Når det kommer til selve havnen er overraskende nok bevisene for statlig tilrettelegging enda færre i Berenike enn i Myos Hormos. I følge Strabon var det på hans tid ingen ordentlig havn i Berenike, kun praktiske steder å ankre opp.⁵⁹ Ettersom Plinius noe senere skriver at det fantes en havn i byen har man antatt at det i tiden mellom Strabon og Plinius har blitt bygget en havn.⁶⁰ I alle årene med arkeologiske undersøkelser av byen har man derimot ikke vært i stand til å finne en slik og basert på geofysiske undersøkelser er det heller ikke sannsynlig at man noen gang kommer til å gjøre det.⁶¹ Det kan dermed se ut som at der aldri ble bygget en ordentlig menneskeskapt havn og at det Strabon beskrev stemmer. I stedet har man trolig benyttet seg av de naturlige landskapsformasjonene som eksisterte i lagunen og som kunne fungere som havn, og dermed ikke sett behovet for å bygge noe mer utover dette.

Ettersom Berenike var en naturlig havn som oppsto ved utspringet til to *wadier* hadde Berenike de samme utfordringene dette medbrakte som vi så i Myos Hormos. Blant konsekvensene av dette er dessuten at spor fra antikken kan ha blitt forstyrret opp gjennom århundrene av de naturlige prosessene med erosjon i wadiene og deretter sedimentasjon i bukten; to ting som forekommer på grunn av styrtflommer. En annen konsekvens er at havnen og byen har endret seg gjennom perioden den var i bruk. Lik Myos Hormos var altså Berenike også utsatt for avsetning av sedimenter i havnen på grunn av sand fra *wadiene*, noe som kunne være til hindring for skipstrafikken. Her ser det derimot ikke ut til

⁵⁸ Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 51–52, 77.

⁵⁹ Strabon 17.1.45.

⁶⁰ Plinius *NH* 6.26.

⁶¹ Iwona Zych, «The harbor of early Roman “Imperial” Berenike: overview of excavations from 2009 to 2015», *Polish Archaeology in the Mediterranean* 26, nr. 2 (2017): 93–132, <https://doi.org/10.5604/01.3001.0012.1822>.

at mudring har funnet sted, i stedet har byen gradvis migrert nærmere og nærmere havet etter hvert som bunnen fyltes med slam.⁶² Noe omfattende vedlikeholdsarbeid for å holde havnen åpen har altså ikke blitt utført.

Noe infrastruktur er derimot blitt bygget i Berenikes havneområde, som i Myos Hormos finner vi også her kystsikringsmurer, bygget en gang i det første århundre.⁶³ To strukturer som potensielt kan ha vært fyrtårn er også blitt funnet.⁶⁴

Et av områdene hvor den romerske hæren kan ha vært med på å tilrettelegge for beboelse og aktivitet i Berenike er gjennom forsyning av vann til byen. Ingen av bosetningene som lå like ved kysten hadde tilgang på drikkbart vann i selve byen, ettersom vannet så nærme havet er for saltholdig. Derfor måtte man skaffe vannet fra andre steder. I Berenikes tilfelle kom vannet fra brønner i fort kontrollert av den romerske hæren i Wadi Kalalat og Siket, omtrent 8.5 og 7.2 kilometer unna.⁶⁵ Disse må også ha forsynt alle skipene som skulle til India og Arabia. Det har altså ikke vært noen liten oppgave å hente opp og deretter frakte alt vannet byen forbrukte. Om hæren på noen måte var involvert i dette vet vi ikke, men den hadde i hvert fall en viktig oppgave i å beskytte og vedlikeholde disse vannkildene, som vi skal se senere i dette kapittelet.

HAVNER, BYER OG EMPORIER LANGS NILEN

I tillegg til rødehavshavnene fantes der naturligvis også havnebyer langs Nilen. De viktigste av disse var Koptos og Alexandria; sistnevnte var endestasjonen før varene ble eksportert ut av Egypt. Koptos var helt klart det viktigste transittpunktet mellom havnene ved kysten og Alexandria; som nevnt var det hit karavaner fra både Berenike og Myos Hormos vanligvis tok veien. Ettersom disse byene var regionale sentre og mye høyere befolket enn de på kysten er det mye vanskeligere å avgjøre hvorvidt infrastruktur ved disse havnebyene var konstruert spesifikt for handelens skyld eller for hvilket som helst annet formål, slik som militære eller administrative. Videre, siden disse byene var bebodd for såpass lange tidsperioder, og fortsatt er det den dag i dag, er arkeologiske utgravninger mye mer utfordrende, både med tanke på «støy» og i det hele tatt det å finne et sted å foreta

⁶² Sidebotham, *Berenike and the ancient maritime spice route*, 11.

⁶³ Zych, «The harbor of early Roman "Imperial" Berenike», 123.

⁶⁴ Zych, 123.

⁶⁵ Sidebotham, Hense, og Nouwens, *The Red Land*, 353.

utgravningene mellom alle de moderne bygningene. Likevel har vi noe innsikt når det kommer til de handelsrelaterte fasilitetene som fantes i disse byene, av særlig interesse er de lager- og auksjonsbygningene varene passerte gjennom på ulike stadier i reisen.

Som nevnt måtte varer på vei mot Alexandria ha et flere måneder langt opphold i Koptos i påvente av gunstige seilforhold på Nilen. Disse må naturligvis ha blitt oppbevart på en eller flere lagerbygninger i denne perioden. I Alexandria måtte varene også innom lager før de kunne fortsette; her i sammenheng med innkreving av importskatt.

Hvem var det da som eide disse bygningene? Fra Muziris papyrusen får vi vite at varer ville bli plassert i et av flere «public tax-receiving warehouses» i Koptos.⁶⁶ Dette tyder på at disse bygningene ikke var privateide, men heller eid av en eller annen offentlig myndighet. Også lagerbygningen i Alexandria ser ut til å ha vært en form for offentlig lokale for skatteinnkreving da den blir omtalt på samme måte i teksten. Disse var trolig statlig eid ettersom det var her man måtte betale importskatten *tetarte*. Dersom denne skatten kunne betales med en porsjon av handelsvarene var dette sannsynligvis også et sted hvor statlige agenter solgte eller auksjonerte bort varer.

VEIER OG KANALER

Flere av veiene som krysset østørkenen fra Rødehavet til Nilen hadde ptolemeisk opphav og var opprettet i sammenheng med utvinning av stein og metaller fra gruvene i ørkenen, samt innførselen av krigsefanter og andre goder. I Romersk tid fortsatte man å benytte seg av mange av disse; dog ikke alle i samme grad som før. Noen ruter opplevde en nedgang i trafikk mens andre ble hyppigere tatt i bruk enn tidligere.

Veiene gjennom Østørkenen var svært enkle konstruksjoner til sammenligning med dem i Europa. De var ikke brolagte slik man ofte finner ellers i imperiet. I stedet har man bare ryddet overflaten hvor veien skulle gå; stein ble ryddet bort og skubbet ut til siden hvor de hjalp å markere grensene på veien.⁶⁷ Disse veiene hadde vanligvis ikke veimarkeringer som fortalte en hvor man var eller hvor langt man hadde igjen på reisen, og man hadde heller ingen måte å markere distanser på; noe som var uvanlig for Romerske

⁶⁶ Rathbone, «The 'Muziris' papyrus (SB XVIII 13167): financing Roman trade with India», 40.

⁶⁷ Sidebotham, Hense, og Nouwens, *The Red Land*, 41–42.

veier.⁶⁸ Det fantes derimot en rekke ulike strukturer langs veiene, men ikke ved faste intervaller.

Veiene kan tenkes å ha trengt noe vedlikehold til tross for sin i utgangspunktet enkle konstruksjon, ettersom de oftest gikk langs bunnen av wadier og derfor ville ta skade ved oversvømmelser. Dette var trolig ikke en veldig krevende oppgave, men var en som måtte gjøres innimellom. Mest sannsynlig er det den romerske hæren som har hatt ansvar for å vedlikeholde og reparere veiene ettersom det var knapt med sivile bosetninger i området og hæren, som vi skal se, opprettholdt en fast tilstedeværelse langs veiene. Det at staten opprettholdt veiene må stor grad ha vært for handelens skyld. Som Wilson påpeker, det fantes noe gruvedrift langs disse rutene, men hovedsakelig nord for dem;⁶⁹ hovedvekten av trafikk skyldtes handelskaravanene.

Veien fra Myos Hormos til Koptos var den korteste av veiene mellom Rødehavet og Nilen, med en distanse mellom de to byene på rundt 173 km,⁷⁰ eller en reise på omkring 5-7 dager dersom man reiser med kamel.⁷¹ Veien mellom Berenike og Koptos var betydelig lengre, på omkring 380 km.⁷² Ifølge Plinius tok det tolv dager å reise fra Berenike til Koptos.⁷³ Dette var den foretrukne ruten fra Berenike i romersk tid. Det fantes også en vei mellom Berenike og Apollonopolis Magna, som lå et stykke lenger sør for Koptos, denne var en av de viktigste veiene i den ptolemeiske perioden, men i den perioden vi er opptatt av her ble den ble ikke like mye brukt.

Det fantes i tillegg en vei kalt Via Hadriana, som gikk fra Antinoë/Antinopolis ved Nilen gjennom ørkenen og deretter nedover kysten helt til Berenike. Den var bygget under keiser Hadrians styretid, rundt år 137, kun få år etter grunnleggelsen av Antinoë/Antinopolis.⁷⁴ Hvilken hensikt Hadrian hadde med etableringen av disse to er derimot et mysterium. Det er usikkert om denne veien ble brukt til handelsformål. En landbasert reise på denne lengden kan bare tenkes å være upraktisk, dyr og unødvendig

⁶⁸ Wilson, «Red Sea Trade and the State», 19.

⁶⁹ Wilson, 21.

⁷⁰ Cobb, *Rome and the Indian Ocean trade from Augustus to the early third century CE*, 131.

⁷¹ Strabon 17.1.45.

⁷² Cobb, *Rome and the Indian Ocean trade from Augustus to the early third century CE*, 131.

⁷³ Plinius *NH* 6.26.102–104

⁷⁴ Sidebotham, Hense, og Nouwens, *The Red Land*, 140–41.

tidkrevende til å kunne benyttes av karavaner. Mer sannsynlig har den hatt en eller annen form for administrativ funksjon.

TRAJANS KANAL

I tillegg til veier kobles også Rødehavet til Nilen av en kanal. Den var trolig opprinnelig gravd frem av ptolemaierne, men er kjent som Trajans kanal ettersom det var han som sørget for at den ble åpnet opp igjen etter at den hadde vært gjengrodd i en lengre periode. I dag kan vi kun se spor av den enkelte steder, så vi vet derfor ikke dens nøyaktige kurs. Vi vet kanalen hadde sine endepunkter nær den antikke havnen Arsinoë og byen Babylon ved Nilen. Det har vært mye debattert hvilket formål denne kanalen var ment til å tjene; om restaureringen av kanalen hadde økonomiske eller militære motiver. Lik havnen Arsinoë ligger kanalen upraktisk til med tanke på de sterke vindene i denne delen av Rødehavet, og har derfor trolig ikke blitt brukt til å frakte varer som kom fra India. Kanalen kan derimot kanskje ha blitt brukt i sammenheng med eksport. Som nevnt tidligere vet vi fra Lukian at det fantes skip som seilte fra Arsinoë til India.⁷⁵ Kanalen og havnen kan derfor sammen tenkes å ha vært sentrale for eksport av varer ut av riket og et utfartssted for handelsreisende til Østen. Et annet formål kanalen kan ha hatt er forsyning av varer til de ulike havnene langs kysten. Med tanke på transport av tyngre varer ville det være mye mer effektivt å frakte dem gjennom kanalen heller en over land. Flere mener derimot det er sannsynlig at kanalen heller, i hvert fall i utgangspunktet, kan ha hatt et militærstrategisk formål med tanke på Trajans planlagte kampanjer i Rødehavet og Persia.⁷⁶

INFRASTRUKTUR LANGS RUTENE

La oss nå se på hva som fantes av infrastruktur langs veiene nevnt ovenfor. De viktigste levningene av infrastruktur som er å finne langs rutene gjennom østørkenen er veistasjonene; også kjent som *praesidia* og *hydreumata* i litteraturen. Begrepsbruken rundt disse *stasjonene* fremstår som noe uklar i forskningslitteraturen, hvor det finnes flere ulike begreper som knyttes til de samme strukturene. Vi ser at begrepene stasjon, fort, *hydreuma*

⁷⁵ Lukian *Aleksander eller den falske profet* 44.

⁷⁶ Jean-Jacques Aubert, «Trajan's Canal: River Navigation from the Nile to the Red Sea?», i *Across the ocean: nine essays on Indo-Mediterranean trade*, red. Federico De Romanis og Marco Maiuro (Leiden ; Boston: Brill, 2015), 35; Young, *Rome's eastern trade*, 77–78.

og *praesidium* ofte brukes om hverandre til å beskrive den samme type struktur. Det er for så vidt ikke noe galt med dette ettersom alle disse begrepene har en relasjon til disse strukturene; men det kan virke forvirrende for de som ikke er kjent med dem fra før. Strengt tatt refererer ordet *hydreuma* til en brønn, mens *praesidium* betyr fort. En *praesidium* har vanligvis en *hydreuma* innenfor veggene, men kan også ha en eller flere sisterner (*lakkoi*) i tillegg til eller i stedet for en brønn. Enkelt forklart er derfor en *praesidium* en befestet vannstasjon. *Veistasjon/stasjon* kan også fint brukes om disse stoppestedene langs veiene. I tidligere litteratur var man ikke like presis i ordbruken, da var det vanlig å kalle alle stasjonene for *hydreumata*; denne forvirringen kan trolig spores til primærkilder, som for eksempel Plinius, som også gjør dette. Dette kan også være et tegn på at det har skjedd en språklig utvikling over tid, kanskje dette kan tyde på en økende militarisering av begrepsbruken rundt disse strukturene. Eller som Bagnall et.al. har foreslått, kanskje det var selve arkitekturen til stasjonene ble mer militarisert.⁷⁷

For klarhet kommer jeg til å kun bruke begrepene *praesidium*/fort om strukturer med fortifikasjoner, mens *hydreumata* kun viser spesifikt til brønner. Begrepet stasjon/veistasjon kan derimot også brukes i begge tilfeller; altså uavhengig om der finnes et fort eller ikke.

I kontekst av østørkenen er altså en *praesidium* en type befestet struktur bygget rundt en sentral vannkilde; vanligvis en brønn (*hydreuma*). Disse stasjonene kan tenkes å være den formen for infrastruktur antikke handelsmenn satte mest pris på; når man skal krysse ørkenen er rikelig tilgang på vann livsviktig og disse stasjonene tilbød sikre vannkilder. Deres eksistens gjorde det videre mulig for karavanene å frakte enda flere verdifulle handelsvarer ettersom de ikke trengte å ta med nok vann for hele reisen gjennom ørkenen. Innenfor veggene til disse stasjonene kunne man også finne beskyttelse mot de farer som kunne true på de åpne veiene, blant annet banditter. Disse stasjonene kunne man finne langs de viktigste veiene gjennom Østørken.

Når det kommer til beliggenhet finner vi disse stasjonene som regel i bunnen av wadiene; dette av hensyn til tilgangen på vann. Utformingen av stasjonene var ikke standardisert, men de hadde likevel mange viktige likheter. De besto av fire vegger med en

⁷⁷ Roger S. Bagnall, Adam Bülow-Jacobsen, og Hélène Cuvigny, «Security and water on the Eastern Desert roads: the prefect Iulius Ursus and the construction of praesidia under Vespasian», *Journal of Roman Archaeology* 14 (2001): 331.

port flankert av to tårn. Det ville ha funnes flere mindre rom innenfor murene, men utformingen varierte mellom stasjoner. Innesluttet sentralt i stasjonen hadde de vanligvis en stor brønn (dette var karakteristisk for stasjonene langs handelsrutene, men på veiene som leder til gruver og steinbrudd ser vi ikke dette.) I tillegg til brønnen hadde flere stasjoner også sisterner. Ved stasjonene tilknyttet handelsrutene fantes det ikke separate innhegninger for dyr, men det ville naturligvis likevel være gode muligheter for å gi dem vann og hvile dem før man fortsatte på reisen.⁷⁸ De er ikke bygget for å stå imot større angrep, men kan beskytte mot mindre grupper av nomader og banditter.

De fleste av stasjonene har et klart militært preg over seg og vi har kilder som tyder på at militærarkitekter var involvert i konstruksjonen av dem. Ved Dios/Iovis er det blitt funnet en innskrift dedikert av arkitekten/ingeniøren Markus Antonius Celer som arbeidet under Cohors I Lusitanorum;⁷⁹ men om disse faktisk var med på å konstruere akkurat dette fortet vet vi ikke. Innskriften beviser derimot at slike arkitekter var til stede i Østørkenen; og hvilken annen hensikt kan de ha hatt med dette annet enn utbedringen av denne infrastrukturen?

Stasjonene på ruten mellom Berenike og Koptos nevnes flere i antikke kilder; de viktigste av disse er Plinius, *Itinerarium Antonina* og *Tabula Peutingeriana*.⁸⁰ Ifølge Plinius var der 8 stasjoner på ruten mellom Koptos og Berenike.⁸¹ I *Itinerarium Antonina* og *Tabula Peutingeriana* nevnes ytterligere to, sannsynligvis nye tilskudd etter Plinius' levetid.⁸² I listen Plinius oppgir mangler flere av dem spesifikke navn og distansene mellom dem oppgis ikke for alle, i tillegg ser det ut til at enkelte (f.eks. *Vetus hydreuma*) har falt ut av bruk innen de senere kildene ble nedskrevet. Fra *Itinerarium Antonina* har vi

⁷⁸ For mer detaljert informasjon om utformingen av de enkelte praesidia på veiene fra Koptos til Berenike og Myos Hormos se Reddé, M. «The Fortlets of the Eastern Desert of Egypt». I *The Eastern Desert of Egypt during the Greco-Roman Period: Archaeological Reports*. (red) J. Brun, T. Faucher, B. Redon og S. Sidebotham. Paris: Collège de France, 2018.

⁷⁹ Héléne Cuvigny, «The shrine in the praesidium of Dios (Eastern Desert of Egypt): Texts in Context», *Chiron*, nr. 40 (2010): 245–99; Michel Reddé, «The Fortlets of the Eastern Desert of Egypt», i *The Eastern Desert of Egypt during the Greco-Roman Period: Archaeological Reports*, red. Jean-Pierre Brun mfl., Institut Des Civilisations (Paris: Collège de France, 2018), avsn. 34, <http://books.openedition.org/cdf/5248>.

⁸⁰ Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 59–61.

⁸¹ Plinius *NH* 6.26.102-3.

⁸² Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 60–61.

derimot navnet på de følgende stasjonene: Phoinikon, Didymoi, Aphrodites, Compasi, Iovis, Aristonis, Phalakron, Apollonos Hydreuma, Cabalsi og Kainon Hydreuma.⁸³

Historikere er nå relativt trygge på hvilke stasjoner fra de skriftlige kildene som korresponderer til hvilke ruiner langs ørkenveiene; men fullstendig bekreftet er det likevel ikke. Ruiner av fortene nevnt over samt mange flere er blitt funnet under de mange undersøkelsene som er blitt foretatt i østørkenen opp gjennom årene. Særlig Sidebotham og hans team i Berenike har gjort en stor jobb i å skaffe oversikt over infrastruktur i ørkenen. En rekke ulike praesidia og hydreumata er derfor blitt funnet i tillegg til de listet ovenfor.

Vi har ikke det samme utvalget i kilder til veien mellom Myos Hormos og Koptos og dens stasjoner som den forrige. Av en eller annen grunn nevnes denne ikke i det hele tatt av Plinius; eller noen annen romersk kilde. Ettersom veien fra Koptos er den samme til å begynne med som den til Berenike har rutene naturligvis noen av de samme stasjonene. Etter Phoinikon skiller derimot veiene lag. Mellom Koptos og Myos Hormos ligger det omkring ni stasjoner langs veien. Et av de best bevarte fortene i Østørkenen, Maximaimon, ligger på denne ruten. Avstanden mellom fortene er noe kortere langs denne veien enn den fra Berenike.

I tillegg til veistasjonene finner vi én ytterligere type infrastruktur i ørkenen; nemlig serier av mange små steintårn i fjellssidene langs veiene. Særlig på veien fra Myos Hormos finner vi mange slike tårn; et sted mellom 65 til 70 stykker.⁸⁴ Disse tårnene var kvadratiske i utforming og var uten innvendige rom. De har vært omkring 2- 2.5 m høye.⁸⁵ De er bygget slik at de har sikt til hverandre og til fortene. De fleste er i dag ikke mer enn hauger med stein hvor man kun unntaksvis kan se antydninger til deres opprinnelige form. Disse var ikke direkte av nytte for handelskaravanene, men vi skal komme tilbake til dem i andre del av dette kapittelet.

⁸³ G. W. Murray, «The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt», *The Journal of Egyptian Archaeology* 11, nr. 3 (1925): 44; Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 60.

⁸⁴ Sidebotham, *Berenike and the ancient maritime spice route*, 141.

⁸⁵ Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 64.

UTVIKLINGEN AV INFRASTRUKTUR LANGS HANDELSRUTENE

Fortene langs handelsrutene i østørkenen har gjennomgått flere faser med utvidelser og reparasjoner. De første stasjonene ser ut til å ha blitt etablert allerede i den ptolemeiske perioden. Trolig var de ikke befestet på dette tidspunktet, men flere vannkilder var opprettet. Apollonus Hydreuma, Compasi og Phoinikon ser blant annet ut til å allerede ha hatt brønner på dette tidspunktet.⁸⁶ Etter at romerne overtok kontrollen i Egypt har rutene gradvis blitt supplert med nye brønner og fort. En innskrift datert til enten Augustus eller Tiberius styretid hedrer byggingen av sisterner ved Apollonus Hydreuma, Compasi og Berenike, samt byggingen eller reparasjonen av en leir ved Myos Hormos.⁸⁷ Den største utviklingen skjedde trolig mot slutten av det første århundre. En innskrift fra et fort i Wadi Sikayt viser at Prefekten av Egypt, Iulius Ursus, i 76/77 evt. beordret byggingen av befestede brønner og sisterner langs handelsrutene.⁸⁸ Etter prefektens ordre skal hæren under oppsyn av prefekten av Berenike (PMB) ha bygget en rekke fort langs veiene i ørkenen; med en avstand på omkring 40 km mellom hver.⁸⁹ Lignende innskrifter fra de to fortene Didymoi og Aphrodites viser at disse ble bygget i denne perioden.⁹⁰ Undersøkelser av Dios og Xeron Pelagos og samtlige andre har visst at disse trolig også var samtidige med disse.⁹¹

At alle disse fortene ble bygget omtrent samtidig tyder på at de var del av det samme prosjektet igangsatt av Iulius Ursus. Altså er det den romerske hæren som har bygget de fleste, om ikke alle, av fortene langs handelsrutene. Dette arbeidet kan selvsagt ikke ha vært finansiert av noen andre enn svært sentrale offentlige myndigheter.

⁸⁶ Jean-Pierre Brun, «Chronology of the Forts of the Routes to Myos Hormos and Berenike during the Graeco-Roman Period», i *The Eastern Desert of Egypt during the Graeco-Roman Period: Archaeological Reports*, red. Thomas Faucher, Bérangère Redon, og Steven Sidebotham, Institut Des Civilisations (Paris: Collège de France, 2018), avsn. 7, <http://books.openedition.org/cdf/5239>.

⁸⁷ ILS 2483; Wilson, «Red Sea Trade and the State», 20.

⁸⁸ O.Ber.11.120; Bagnall, Bülow-Jacobsen, og Cuvigny, «Security and water on the Eastern Desert roads: the prefect Iulius Ursus and the construction of praesidia under Vespasian»; Brun, «Chronology of the Forts of the Routes to Myos Hormos and Berenike during the Graeco-Roman Period», avsn. 15; Wilson, «Red Sea Trade and the State», 20.

⁸⁹ Brun, «Chronology of the Forts of the Routes to Myos Hormos and Berenike during the Graeco-Roman Period», avsn. 15.

⁹⁰ Bagnall, Bülow-Jacobsen, og Cuvigny, «Security and water on the Eastern Desert roads: the prefect Iulius Ursus and the construction of praesidia under Vespasian».

⁹¹ Brun, «Chronology of the Forts of the Routes to Myos Hormos and Berenike during the Graeco-Roman Period», avsn. 16–17.

I dag er det generelt bred enighet om at hensikten med veistasjonene var å beskytte og kontrollere forsyningen av vann langs veiene, samt å beskytte reisende og deres last; om de så var sivile eller militære. Dette var helt klart et tiltak som var ment til å tilrettelegge for handelskaravaner gjennom ørkenen. Dersom stasjonene langs veiene som koblet Myos Hormos og Berenike med Koptos skulle vært bygget for eksempel av hensyn til gruvedrift ville de vært utformet annerledes, slik vi ser langs veiene som tjente gravene og steinbruddene lenger nord; med tjøringslinjer og sisterner ment til store antall trekkdyr til vognene som fraktet råvarer derfra. Som nevnt var det dessuten ikke stor gruveaktivitet ved disse strekningene; med unntak av noe gullutvinning i Wadi Hammamat. Dette er ikke nok til å rettferdiggjøre den ressursbruken vi ser langs disse veiene. Det er tydelig der var annen virksomhet her som ble prioritert; nemlig handelsvirksomhet.

Tårnene (*skopeloi*) i Østørkenen har aldri blitt sikkert datert. Vi har ingen skriftlige kilder som kan fortelle oss når de ble bygget og heller ikke undersøkelser av dem har avdekket nok spor som kan hjelpe med en sikker tidfesting. At de var i bruk i den romerske perioden er likevel nokså sikkert, og ettersom de er bygget så de kan sees av nærliggende praesidia kan det tenkes at de ble bygget rundt samme tid eller litt senere.⁹²

Ostrakon O. QAB148 viser at hæren vedlikeholdt og reparerte tårnene.⁹³ Trolig var det også den som bygget dem opprinnelig med tanke på den omfattende utbredelsen av dem, samt den funksjonen de trolig har tjent.

Når det kommer til infrastrukturen langs veiene gjennom ørkenen tyder altså kildene på at det var staten som påtok seg ansvaret, gjennom brukt av hæren, for å konstruere og vedlikeholde den. Hæren mottok som vi så ordre fra Prefekten av Egypt gjennom PMB om å utbedre infrastruktur ved en rekke tilfeller. Det samme må tenkes å gjelde for selve veiene, som også hæren benyttet seg av og derfor hadde interesse av å holde i stand. Hensikten bak dette må i det minste delvis, men mest trolig hovedsakelig, ha vært for å tilrettelegge for handelen; hvilke andre hensikter som kan ha ligget bak kommer vi til i neste kapittel.

⁹² Sidebotham, *Berenike and the ancient maritime spice route*, 143.

⁹³ Brun, «Chronology of the Forts of the Routes to Myos Hormos and Berenike during the Graeco-Roman Period», avsn. 21.

BESKYTTELSE – LANGS VEIENE OG TIL HAVS

Tilrettelegging trengte ikke skje kun gjennom bygging av infrastruktur. Staten kan også ha tilrettelagt for handelen ved å opprettholde en fast militær tilstedeværelse i ørkenen, og ellers i tilknytning til handelsrutene, som kunne beskytte handelen og reisende langs rutene. Denne tilstedeværelsen har nok hatt flere hensikter utover å tilrettelegge for og beskytte handelen, men dette kommer vi tilbake til i neste kapittel.

MILITÆR STASJONERING I ØRKENEN

Fortene i østørkenen tjente ikke kun som fysiske tilfluktssteder hvor reisende kunne hvile og fylle på med vann. De var også bemannet av soldater fra den romerske hæren, som patruljerte veiene og tilbød beskyttelse til de som måtte trenge det.

Vi har ingen kilder som kan fortelle oss hvor mange soldater som var stasjonert ved hver *praesidium*, men sannsynligvis har det verken vært nødvendig med eller plass til store antall. Maxfield mener enkelte tidligere estimater er overdrevne og at vi heller har å gjøre med relativt små grupper, ikke mer enn 36 mann, trolig en del færre.⁹⁴ I følge Broux var det trolig stasjonert mellom 15 til 20 soldater stasjonert ved stasjonen Didymoi. Det er usikkert hvor lenge de var der av gangen, men ved en annen stasjon, Krokodilo, var den lengste dokumenterte perioden på fem måneder.⁹⁵ Maxfield foreslår at alle stasjonene trolig ikke har vært bemannet gjennom hele året, i det minste ikke ved full kapasitet, men heller kun i de periodene som så kanavanetraffikk gjennom ørkenen.⁹⁶ Etter min mening er det lite sannsynlig at stasjonene ble helt forlatt utenfor karavanesesongene, ettersom dette ville innebære en risiko for tap av kontroll over vannforsyningen gjennom ørkenen dersom noen andre skulle komme og okkupere dem; hæren har derfor trolig opprettholdt en viss tilstedeværelse for å holde oppsyn med fortene.

⁹⁴ Her viser Maxfield til Sidebotham, Zitterkopf og Rileys estimat på litt under 100 soldater ved fortet i Wadi Belih i: Steven E. Sidebotham, Ronald E. Zitterkopf, og John A. Riley, «Survey of the 'Abu Sha'ar-Nile Road», *American Journal of Archaeology* 95, nr. 4 (1991): 573, <https://doi.org/10.2307/505894>; Valerie Maxfield, «The eastern desert forts and the army in Egypt during the principate», i *Archaeological research in Roman Egypt: the proceedings of the Seventeenth Classical Colloquium of the Department of Greek and Roman Antiquities, British Museum, held on 1-4 December, 1993*, red. Donald Bailey, Supplementary series 19 (Ann Arbor, Mich. Journal of roman archaeology, 1996), 18.

⁹⁵ Yanne Broux, «Trade networks among the army camps of the Eastern Desert of Roman Egypt», i *Sinews of empire: networks in the roman Near East and beyond*, red. Håkon Fiane Teigen og Eivind Heldaas Seland (Oxford ; Philadelphia: Oxbow Books, 2017), 138.

⁹⁶ Maxfield, «The eastern desert forts and the army in Egypt during the principate», 15–16.

Disse fortene har altså tjent flere hensikter utover det å være en sikker kilde til vann, de var også base for soldater fra den Romerske hæren som hadde blant sine oppgaver å sikre veiene for reisende. Det var hovedsakelig transportører av handelsvarer fra Østen som benyttet seg av disse veiene, derfor var nok disse de var ment til å beskytte. Soldatene ville også eskortere dem gjennom ørkenen i enkelte tilfeller; flere ostraka i Krokodilo-samlingen viser at dette var noe de gjorde ved flere anledninger.⁹⁷ Disse er i form av ordre gitt av Prefekten av Egypt til kavalerister ved fortene om å eskortere reisende med pakkdyr.⁹⁸

SKOPELOI

Tårnene (*skopeloi*) er nok den formen av infrastruktur i ørkenen som har fått historikerne klø seg mest i hodet. Hvilken funksjon de kan ha tjent har vært noe omdiskutert. De finnes som nevnt i størst antall på veien mellom Koptos og Myos Hormos, hvor det finnes i hvert fall 65 stykk spredd langs ruten; de fleste mellom Myos Hormos og Phoinikon. Lignende tårn finnes også ellers i Egypt, men langt ifra i like store mengder.

Den ledende teorien i dag er at de har fungert som signaltårn, ettersom de er bygget slik at de har sikt til hverandre og med nærliggende *praesidia* i enkelte tilfeller. Men de kan også ha hatt andre funksjoner i tillegg. Hvorfor der skulle være et behov for signalisering i ørkenen er ikke sikkert, men en rekke plausible scenarier er blitt foreslått. Et alternativ er at de kan ha signalisert til Koptos ankomsten av handelsskip ved Rødehavshavnene slik at forberedelser kunne settes i gang for å ta dem imot.⁹⁹ Et annet er at de var ment til å beskytte karavaner og andre reisende på veiene mot, for eksempel, banditter eller angripende nomader. Ved behov kunne da tårnene signalisere til nærmeste *praesidium* etter forsterkninger. En ytterligere funksjon de muligens kan ha hatt er overvåkning og kontroll av ferdsel langs veiene. Beliggenheten til tårnene tyder derimot på at de ikke har hatt som hensikt å kontrollere større territorier, kun strekningen langs veien de fulgte. Hvilken metode som har blitt benyttet for å signalisere vet vi ingenting om, da spor av dette ikke

⁹⁷ Cobb, *Rome and the Indian Ocean trade from Augustus to the early third century CE*, 110.

⁹⁸ Cobb, 112.

⁹⁹ Ronald E. Zitterkopf og Steven E. Sidebotham, «Stations and Towers on the Quseir-Nile Road», *The Journal of Egyptian Archaeology* 75 (1989): 187, <https://doi.org/10.2307/3821906>.

har blitt funnet ved noen av tårnene; metoder som er blitt foreslått er blant annet bruk av speil eller ulike flagg.¹⁰⁰

Vi vet som nevnt at disse tårnene var i bruk i den romerske perioden, men de fleste av tårnene lar seg dessverre ikke datere med sikkerhet da det ofte finnes svært få spor i området rundt strukturene å gå ut ifra. Ettersom disse trolig har vært bemannet av den romerske hæren har lite blitt etterlatt når tårnene har blitt forlatt. Basert på det lille som har blitt funnet av levninger i tilknytning til tårnene har man ikke vært i stand til å avgrense okkupasjonsperioden noe særlig heller. Når de ble bygget og hvor lenge de var i bruk er derfor uvisst.

Tårnene var bemannet av et mindre antall vakter, trolig omkring 2-4 stykk, som mest sannsynlig var sendt fra nærliggende *praesidia*.¹⁰¹ Bagnalls teori om at vaktene var utstasjonert i par, hvor en av dem patruljerte nede i wadien mens den andre bemannet tårnet høres fornuftig ut.¹⁰² På den måten kunne en av vaktene holde oversikten over veiene samt sende signaler, mens den andre kunne sendes for å undersøke situasjoner nærmere.

Fra et fragmentarisk ostrakon, O.Florida 6, får vi vite at de som bemannet tårnene kaltes for *skopelarioi*. Videre kan vi se at disse var kommandert av en *dekanos*, som selv mottok ordre fra en *curator praesidii*, som svarte til en *decurion*. Altså var disse *skopelarioi* underlagt kommandoen til romerske militæroffiserer.¹⁰³ Det er i tillegg blitt funnet en rekke lister med navnene til flere *skopelarioi*. Basert på disse ser det ut til at de aller fleste av dem var egyptere.¹⁰⁴ Av denne grunn virker det som det er noe uenighet om *skopelarioi* skal regnes som soldater i hæren eller om de bare var under dens kommando. I praksis har denne formaliteten derimot lite å si. Som vi kan se er det den romerske hæren som i bunn og grunn gir ordre til vaktene og organiserer bemanningen av tårnene.

¹⁰⁰ Sidebotham, Hense, og Nouwens, *The Red Land*, 103; Sidebotham, *Berenike and the ancient maritime spice route*, 141–42.

¹⁰¹ Sidebotham, Hense, og Nouwens, *The Red Land*, 103.

¹⁰² Roger S. Bagnall, «Upper and Lower Guard Posts», *Chronique d’Egypte* 57, nr. 113 (januar 1982): 125–28, <https://doi.org/10.1484/J.CDE.2.308587>.

¹⁰³ Roger S. Bagnall, «Army and Police in Roman Upper Egypt», *Journal of the American Research Center in Egypt* 14 (1977): 67–86, <https://doi.org/10.2307/40000369>.

¹⁰⁴ Bagnall, 70.

SOLDATER VED HAVNENE

Den romerske hæren har også hatt soldater utstasjonert ved selve Rødehavshavnene. Fra det første århundre til midten av det andre har det funnes en garnison i Myos Hormos på 50-100 mann under kommando av en *curator praesidii*.¹⁰⁵ Videre ser det ut til at det i store deler av eller hele den romerske perioden har vært utstasjonert et større antall soldater i nærheten av Berenike.¹⁰⁶ Hva som var hensikten med dette kan kun spekuleres i. Det er derimot interessant at man har valgt å ha et så tungt militært nærvær i sammenheng med byer som kun eksisterte på grunn av handelen.

BESKYTTELSE PÅ RØDEHAVET

I tillegg til å ha soldater stasjonert langs handelsrutene i Egypt hadde hæren også en tilstedeværelse på Rødehavet. Årsakene til dette er omdiskuterte, men også dette er blitt satt i sammenheng med handelen.

To innskrifter fra det andre århundre, funnet for noen år tilbake på en av øyene i øygruppen Farasan helt sør i Rødehavet ikke langt fra hvor Saudi Arabia grenser til Yemen, viser at Romerne opprettholdt en fast militær utpost på øyen. Innskriftene dokumenterer at det på øyen var utstasjonert en enhet fra legio II Traiana Fortis, samt *auxilia*, under kommando av en offiser med tittelen *praefectus Ferresani portus*.¹⁰⁷

Dette funnet er interessant ettersom øyen ligger såpass lang fra rikets nærmeste grensesone; omtrent 1000 km unna Egypt. Med hvilken hensikt kan romerne ha plassert soldater på et så avsidesliggende sted? Wim Broekaert er blant dem som mener dette skyldtes en interesse av å beskytte handelsskip.¹⁰⁸ Også Wilson støtter dette; han skriver følgende: «[...] the purpose of this unit must have been principally to protect trade shipping entering or leaving the Red Sea from piracy off the Arabian peninsula».¹⁰⁹

Piratvirksomhet var et stort problem i denne delen av Rødehavet i den romerske perioden; i

¹⁰⁵ Nappo, «The Abandonment of Myos Hormos», 21; Whitcomb, «Quseir al-Qadim and the location of Myos Hormos», 749; Roger S. Bagnall, «Greek and latin epigraphy», i *Quseir al-Qadim 1978: Preliminary report*, red. Donald S. Whitcomb og Janet H. Johnson (Princeton: American Research Center in Egypt, 1979), 243–44.

¹⁰⁶ Sidebotham, «Roman Interests in the Red Sea and Indian Ocean», 293.

¹⁰⁷ Nappo, «Roman Policy on the Red Sea in the Second Century ce», 65–66.

¹⁰⁸ Wim Broekaert, «Going mental: Culture, exchange and compromise in Rome's trade with the East», i *Sinews of empire: networks in the roman Near East and beyond*, red. Håkon Fiane Teigen og Eivind Heldaas Seland (Oxford ; Philadelphia: Oxbow Books, 2017), 8.

¹⁰⁹ Wilson, «Red Sea Trade and the State», 22.

Periplus beskriver forfatteren hvordan handelsskip måtte seile fort gjennom området og unngå å seile for nærme kysten for å ikke bli angrepet av pirater.¹¹⁰ En ledende teori er altså at den romerske staten forsøkte å beskytte handelsskip fra sjørøveri på Rødehavet. Om dette stemmer var det selvsagt ikke uten å få noe igjen for det, trolig var det da ment som et tiltak for å sikre mest mulig skatteinntekter fra handelen. En annen mulig tolkning er at de er blitt plassert der i sammenheng med Trajans kampanjer i øst¹¹¹; men en militær utpost i dette området kan ikke tenkes å ha hatt en betydelig strategisk nytteverdi.

Omfattende arkeologiske undersøkelser er ikke blitt foretatt på øyen og vi har derfor for øyeblikket ikke mer informasjon å gå ut ifra enn de to innskriftene. Det antas at det har eksistert et fort på øyen, men noe slikt er foreløpig ikke funnet. Med hell vil undersøkelser finne sted i fremtiden som kan avdekke flere spor av romernes aktiviteter der.

FLÅTE

Soldatene på Farasan kan mulig settes i sammenheng med den teoriserede eksistensen av en flåte på Rødehavet, en såkalt '*Classis Maris Rubri*'. I kildene finner vi referanser til det som kan se ut til å være romerske militære som opererte i Rødehavet; men hvordan disse skal tolkes er omdiskutert.¹¹² Ideen om at disse kan ha vært del av en flåte var først foreslått av Rostovtsev i 1931.¹¹³ Det er slett ikke ufornuftig å forestille seg at romerne kan ha hatt en flåte her, men hvorfor de skulle ha det er omdiskutert. Flåten kan for eksempel kunne kobles til militære ekspedisjoner. Enkelte har derimot også hevdet at den kan ha vært ment for å beskytte handelen.¹¹⁴

Så tidlig som Augustus' styretid kan romerne ha hatt en militær tilstedeværelse på havet. Strabon forteller at Aelius Gallus i forberedelse til sin kampanje i Arabia, konstruerte en flåte på 80 krigsskip, men at han bygget feil type skip til formålet og måtte lage nye.¹¹⁵ Hva som skjedde med disse første skipene siden blir ikke forklart. Et nytt bruksområde må ha blitt funnet til dem, men hva? Det er ikke utenkelig at de kan ha blitt satt til å patruljere havet for å få bukt med piratvirksomhet. Senere i den romerske perioden

¹¹⁰ Periplus 20: Casson, *The Periplus Maris Erythraei*, 63.

¹¹¹ McLaughlin, *The Roman Empire and the Indian Ocean*, 131.

¹¹² Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 68–71.

¹¹³ Nappo, «Roman Policy on the Red Sea in the Second Century ce», 57.

¹¹⁴ Nappo, 57–62.

¹¹⁵ Strabon 16.4.23.

finner vi referanser til en flåte Trajan skal ha fått bygget.¹¹⁶ I denne sammenheng uttrykkes derimot formålet eksplisitt; den skulle brukes i krig mot India. Derfor var nok ikke denne ment til å beskytte handelen. To ytterligere kilder som indikerer at den romerske hæren hadde enheter på havet er et par ostraca fra Nicanor arkivet datert til første halvdel av det første århundre. Disse stammer begge fra Rødehavshavner og var skrevet av to offiserer på romerske krigsskip.¹¹⁷ Dokumentene forteller oss ikke noe om hvorfor disse var på Rødehavet, men det kan tenkes at de har beskyttet handelsskip.

Kildesituasjonen omkring den romerske hærens virksomhet på havet er riktignok noe uoversiktlig. Vi har flere spredte referanser til romerske maritime aktiviteter, men ikke nok til å sette sammen det store bildet. Det er tydelig at hæren på flere tidspunkt i den aktuelle perioden har hatt noen slags maritime enheter i Rødehavet.

Om disse har vært del av noe som faktisk kan beskrives som en flåte er usikkert. Vi kan verken bekrefte eller avkrefte om det eksisterte en slik '*Classis Maris Rubri*'. Like usikkert er hvilket formål en slik flåte kan ha tjent. Om det derimot eksisterte noe som faktisk kan betegnes som en flåte har nok denne hatt mer typiske militære hensikter; slik som har vært tilfelle med Trajans flåte. Sidebotham mener derimot at bruken av ordet flåte (*classis*) i kildene må være en overdrivelse.¹¹⁸ I stedet mener han at skipene hæren hadde på Rødehavet kan ha vært en del av en slags kystvakt som beskyttet handelsskipene på havet.¹¹⁹ Denne tolkningen virker noe mer fornuftig, men kan på ingen måte bevises. Det er derimot fristende å se for seg at en kystvakt har operert i det sørlige Rødehavet og kanskje med en base på Farasan.

HÆREN OG HANDELSRUTENE

Hvorfor skulle den romerske staten opprettholde et passivt militært nærvær i Egypt og Rødehavet? Det er tydelig at det å tilby beskyttelse for handelskaravanene har vært en viktig del av oppgavene til de som var utstasjonert langs handelsrutene av den romerske hæren. Noen strategisk funksjon for beskyttelse av imperiets grenser kan de åpenbart ikke ha hatt. Verken fortene i østørkenen eller de som var stasjonert på havet ville effektivt

¹¹⁶ Nappo, «Roman Policy on the Red Sea in the Second Century ce», 55–57.

¹¹⁷ Nappo, 60–62.

¹¹⁸ Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 77.

¹¹⁹ Sidebotham, «Roman Interests in the Red Sea and Indian Ocean», 293.

kunne forsvare riket mot ytre trusler fra de posisjonene de hadde. I stedet må vi vurdere alternativet at staten var villig til å investere ikke ubetydelige militære ressurser i beskyttelse av langdistansehandelen.

KONKLUSJON: POLICY OVENFOR HANDELEN – TILRETTELEGGING

Basert på all informasjonen og de argumentene som er blitt fremlagt i dette kapittelet håper jeg det nå fremstår som tydelig at den romerske staten definitivt hadde en policy når det kom til tilrettelegging for handelen både i form av etablering av infrastruktur, men også beskyttelse av handelsmenn og deres varer.

Det fantes store mengder infrastruktur i Egypt som bidro til å tilrettelegge for handelen. Mindre konstruksjonsarbeider og vedlikehold ved havnene på Rødehavet har sørget for at disse kunne være i bruk gjennom den største perioden for handel med Østen, helt frem til naturkreftene tvang dem til å bli forlatt. Selv om arkeologiske undersøkelser av disse ikke har kunnet påvise at veldig store ressurser har blitt lagt inn i konstruksjonen av selve havnene, har det funnet sted mindre prosjekter med utbygging av infrastruktur også her. Den infrastrukturen som har hatt mest betydning finner vi derimot i selve ørkenen. Her har det ikke bare blitt ryddet veier for folk å ferdes på, men det er også blitt bygget en rekke strukturer langs disse som har vært av stor nytte for handelskaravanene. Befestede vannstasjoner har sørget for at det selv på et så ugjestmildt sted fantes sikre vannkilder langs veiene, og ly for diverse farer som kunne true reisende der. Denne infrastrukturen har uten tvil vært ment til å tilrettelegge for transporten av handelsvarer fra Østen; hovedvekten av trafikk langs veiene gjennom Østørkenen vet vi skyldes handelen og det var denne som også dannet Rødehavshavnenes eneste eksistensgrunnlag.

Som vi har sett var det staten som tok på seg ansvaret for det meste, om ikke all, denne infrastrukturen. Det var den romerske hæren som konstruerte og vedlikeholdt både veiene og alle strukturene langs dem. Dette kan vi se av et mangfold av innskrifter og ostraka som bekrefter dette.

Hæren har dessuten, som vi har sett, opprettholdt en kraftig tilstedeværelse i alle områder forbundet med handelen. Dette merkes særlig sterkt i Østørkenen, hvor soldater har bemannet flere titalls fort langs veiene. Disse har sørget for sikkerhet for de som

benyttet seg av disse veiene. De har også tilbudt eskorter til handelsreisende ved flere anledninger. Videre har store strekninger av vei hatt signaltårn, som sannsynligvis har vært delvis ment til å holde veien trygg. Til sist har hæren også hatt en tilstedeværelse på selve havet. I tillegg til skip tilhørende den romerske hæren har der også fantes en fast militær utpost i Rødehavet, på øygruppen Farasan.

Selv om vi mangler tydelig bevis på statlig involvering i konstruksjon og vedlikehold ved havnene er det helt tydelig at den romerske staten hadde en policy som innebar tilrettelegging for handelen gjennom infrastruktur langs handelsrutene; noe vi kan se tydelig gjennom den romerske hærens aktiviteter i Egypt. Konstruksjon av veier, fort, brønner og vaktårn samt vedlikehold av disse var alle hærens ansvarsområder. Hærens tilstedeværelse i Østørkenen viser også tydelig at staten satte inn store ressurser for å gjøre veiene trygge for handelsreisende. Det å utstasjonere soldater ved fort og vaktårn langs de viktigste veiene for handelen var helt klart ment til å bidra til å beskytte handelen. Det kan også se ut til at lignende tiltak ble satt inn til havs; hvor det kan virke som at man har forsøkt å beskytte handelsskip mot piratvirksomhet.

KAPITTEL 4 - REGULERING

SKATTELEGGING, AVGIFTER OG KONTROLL

Flere av de tiltakene vi så på i forrige kapittel har i tillegg til å tilrettelegge for handelen trolig samtidig hatt som formål å regulere den. Som nevnt innledningsvis er ikke skillene mellom disse kategoriene alltid så skarpe. Den romerske staten hadde nok ikke investert i infrastruktur og beskyttelse av handelen uten å forvente å få noe igjen for det. Og det den fikk igjen var naturligvis inntekter gjennom skatter og avgifter. For å kunne sikre seg disse inntektene måtte staten forsikre seg om at varene passerte gjennom der hvor disse skattene ble krevd inn. Derfor hadde mye av den infrastrukturen som ble nevnt i forrige kapittel trolig også som formål å overvåke og kontrollere flyten av handelsvarer. Skattlegging er kanskje den måten en stat kan ha policy ovenfor handelen som fremgår mest tydelig for ettertiden i det vi har av tilgjengelig kildemateriale, og som dessuten utvilsomt er direkte relatert til handelen. Når en skatt eller avgift er blitt krevd inn vil det vanligvis finnes en eller annen form for skriftlig bevis som kan dokumentere dette. I dette kapitlet vil jeg undersøke i hvilken grad den romerske staten har hatt en policy for skattlegging av handelen, samt hvorvidt den har forsøkt å gjennomføre tiltak med sikte på å kontrollere og overvåke ferdselen av folk og varer internt i Egypt.

SKATTER OG AVGIFTER

Det fantes flere kategorier av skatt i Romerriket. Skattesystemet var relativt innviklet med større og mindre skatter lagt på en rekke ulike områder. De kunne også samles inn på ulike måter; enten av offentlige embetsmenn eller av privatpersoner som hadde kjøpt retten til å kreve inn den enkelte skatten ('tax-farming'). Videre kunne ulike skatter betales med ulike midler; det vil si enten med mynt eller med naturalier. I tillegg fantes det en rekke geografiske variasjoner når det gjaldt skattenivået.

Ikke alle disse er derimot relevant for Egypt eller for langdistansehandelen som passerte gjennom provinsen. Jeg vil derfor videre i dette kapitlet kun se på et utvalg av disse, som er av direkte relevans for denne handelen. Vi har en rekke kilder angående hvilke skatter som ble krevet inn i Egypt, men dessverre ikke mange som direkte omhandler langdistansehandelen. Skatter på andre varer enn de fra Østen er noe bedre dokumentert i kildematerialet. I dokumenter relatert til skatt er lokale og regionale

handelsprodukter, blant annet jordbruksprodukter, bedre representert. Vi har nesten ingen som nevner skatt på østlige handelsprodukter eksplisitt. Mange av disse skattene gjelder derimot alle varer som ble transportert i provinsen, og derfor er også langdistansehandelen inkludert.

OVERSIKT OVER DE ULIKE SKATTENE OG AVGIFTENE SOM BLE LAGT PÅ HANDELEN

Den viktigste av de skattene vi vet var pålagt handelen med Østen var importskatten *tetarte*; en skatt på 25% *ad valorem*, det vil si en fjerdedel av verdien, av varer som ble importert inn i riket. *Tetarte* ser ikke ut til å ha vært unik for Egypt, men kan ha blitt krevd inn flere byer tilknyttet handelsrutene mot øst. Vi finner referanser i kildene til en fjerdedelsskatt i tilknytning til et par andre byer i det nære Østen; i Leuke Kome og i Palmyra.¹²⁰ Hvordan disse skal tolkes er derimot omdiskutert. Flere mener skatten også kan ha blitt krevd inn i Antiokia.¹²¹ I dag er det en utbredt antagelse blant historikere at denne skatten ble krevd inn langs hele det østlige grenseområdet til Romerriket. For varer som ble importert via Egypt ble denne skatten krevd inn i Alexandria. Vår viktigste kilde til *tetarte* i Egypt er Muziris papyrusen, hvor det blir redegjort for hva handelsmannen som har inngått kontrakten skal gjøre med varene han har med seg fra India:

«I will convey them down to the warehouse for recieving the quarter-tax [at Alex]andria, and [likewise] will place them under the authority and seal of yourself or your men. (...) If I do not [then] duly discharge the aforesaid loan in my name, that then [you] (...)have the option and com[plete] authority , if you so choose, to carry out execution without [notifica]tion or summons to judgement, to possess and own the afore[said] security and pay the quarter-tax, to convey the [three] parts which will be left where you choose and to sell or use them as security (...)».¹²²
(Hakeparenteser er oversettets egne, vanlige er mine).

Mengden skatt som skyldtes på forsendelsen ble trolig stadfestet allerede ved ankomst ved en av havnene på kysten, eventuelt senere i Koptos. Hvilke varer som faktisk var underlagt

¹²⁰ Periplus 19; Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 110.

¹²¹ Seland, «The Persian Gulf or the Red Sea?», 404; Young, *Rome's eastern trade*, 149.

¹²² Rathbone, «The 'Muziris' papyrus (SB XVIII 13167): financing Roman trade with India».

denne skatten vet vi ikke helt sikkert; vi har nemlig ingen kilder som spesifiserer dette. Det har vært antatt at alle varer som ble importert inn i riket ble skattet på, men, som Young påpeker, er det høyst mulig at dette ikke stemmer; der kan for eksempel ha vært unntak for enkelte varer av særlig betydning for religionsutøvelse.¹²³ Fra Muziris papyrusen kan vi se at betaling ble gjort i naturalier, ettersom man ble sittende igjen med tre fjerdedeler av varene etter at skatten var betalt, altså ble en fjerdedel av varene ble overgitt som betaling.¹²⁴ Hvordan staten håndterte disse siden vet vi ikke; kanskje ble de auksjonert bort eller solgt i det samme varehuset hvor skatten ble krevet.

En referanse hos Plinius til skatten *vectigal Maris Rubri* kan potensielt kobles til *tetarte*.¹²⁵ Det har vært vanlig å anta at disse var samme skatt. Det er vanskelig å se for seg hvilken annen skatt denne betegnelsen kan referere til. En sentral bit informasjon vi får i dette avsnittet er at retten til å kreve inn denne skatten var aksjonert bort. Evers mener derimot innkrevingsmetoden beskrevet i Muziris-papyrusen vanskelig kan forenes med 'tax-farming' av praktiske årsaker.¹²⁶ Det er derimot mulig at innkrevingen av *tetarte* ikke alltid var organisert på denne måten. Det kan for eksempel hende at retten til å kreve inn skatten ble aksjonert bort perioder før Muziris-papyrusen ble skrevet.¹²⁷ Dersom dette var tilfellet ble skatten trolig betalt med mynt i denne perioden.

Vi har ingen indikasjoner på at *tetarte* ble krevd inn andre steder enn ved de østlige grensene. Dette kan tyde på at den var rettet spesifikt mot langdistansehandel med Østen heller enn å være lagt på all import til riket. Alternativt, slik foreslått av Sidebotham, kan den ha vært basert på skatter som fantes under de tidligere hellenske dynastiene i regionen.¹²⁸ Ptolemaierne ser ut til å ha hatt et lignende system, men med enda høyere rater, med *ad valorem* skatt på 25-50% på importerte varer.¹²⁹ Romernes skattesystem i Egypt var i stor grad basert på det ptolemeiske.

¹²³ Young, *Rome's eastern trade*, 208.

¹²⁴ Rathbone, «The 'Muziris' papyrus (SB XVIII 13167): financing Roman trade with India», 43.

¹²⁵ Plinius *NH* 6.24.

¹²⁶ Evers, *Worlds apart trading together*, 110.

¹²⁷ Evers, 110.

¹²⁸ Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 110.

¹²⁹ Peter Marshall Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, bd. 1 (Oxford: Clarendon Press, 1972), 150.

ØVRIGE TOLLER

Importskatten tetarte inngår i skattekategorien *portoria*, det vil si tollavgifter. Men den var ikke den eneste av sitt slag i Egypt, eller imperiet for øvrig. Dette var en svært bred kategori av skatter; som kunne være både regionale og lokale. Man måtte for eksempel betale *portoria* når man førte varer over provinsgrenser. Ratene hadde enkelte geografiske variasjoner og variasjoner alt ettersom hvilken type *portoria* det dreide seg om, men var satt til en fast prosentandel *ad valorem*. De var generelt lave; mellom 2 til 5 prosent *ad valorem*. Det vanligste var 2.5%, som er å regne nærmest for standard.¹³⁰ I motsetning til *tetarte* ble disse som regel betalt med mynt.¹³¹ Handelskaravanene ville ha passert gjennom flere skattesoner i løpet av reisen gjennom Egypt og måtte derfor trolig betale *portoria* ved flere anledninger. Det later derimot til å være ulike ideer for hvor tungt langdistansehandelen ble beskattet i Egypt. I følge Strabon var varer fra India og Etiopia utsatt for dobbel skatt, på både import inn i riket og eksport ut av Egypt.¹³² I mye av den tidligere forskningslitteraturen tas derfor kun *tetarte* og *portoria* for eksport ut av Alexandria med i betraktningen av de skattene som var ilagt handelen. Det er derimot mulig handelen i tillegg til dette var underlagt en rekke interne toller i Egypt.

Det fantes to hovedtyper av slike interne *portoria* i Egypt: toll ved reise mellom *epistrategioi* og toll ved inngang til eller reise fra en landsby.¹³³ Egypt var delt inn i flere administrative soner kalt *epistrategioi*, som også fungerte som skattesoner. Ved innførsel og utførsel av handelsvarer til og fra disse måtte man betale en *portoria*. Det samme gjaldt når man passerte gjennom byer og landsbyer; her måtte man betale en *portoria* på 1-2%. Vi er klar over eksistensen av flere tollstasjoner i Egypt, også langs handelsrutene benyttet i sammenheng med langdistansehandelen.¹³⁴ Det er altså veldig mulig at handelskaravanene ved flere anledninger på ferden i Egypt måtte betale en toll.

¹³⁰ Dominic Rathbone, «Koptos the Emporion. Economy and Society, I-III A.D.», *Topoi. Orient-Occident. Supplément 3*, 2002, 184.

¹³¹ Katelijan Vandorpe, «Roman Egypt and the organisation of customs duties», i *Studien zum römischen Zollwesen*, red. P. Kritzinger, F. Schleicher, og T. Stickler, Reihe Geschichte 7 (Düsseldorf: Wellem Verlag, 2015), 94.

¹³² Strabon 17.1.13.

¹³³ Pieter Johannes Sijpesteijn, *Customs Duties in Graeco-Roman Egypt*, *Studia Amstelodamensia Ad Epigraphicam, Jus Antiquum et Papyrologicam Pertinentia 17* (Zutphen, Nederland: Terra, 1987), 16.

¹³⁴ Sijpesteijn, *Customs Duties in Graeco-Roman Egypt*; Vandorpe, «Roman Egypt and the organisation of customs duties», 94.

Basert på det følgende utdraget fra Muziris-papyrusen mener Young at en skatt av relativt stor betydning måtte betales i Koptos: «[...] I will convey (the goods) through the desert under guard and protection [up to the] public tax-receiving warehouses at Koptos, and [I will] place them under the [authority] and seal of yourself, or of your administrators or whichever one of them is present, until their loading at the river [...]».¹³⁵ Young mener at denne skatten må ha vært ganske viktig ettersom det ble påkrevd at varene ble oppbevart på et lager under eierens 'seal'.¹³⁶ Gitt det vi vet om ventetiden i Koptos, grunnet seilsesongene som ble nevnt tidligere i denne oppgaven, foreslår jeg at dette heller trolig var et tiltak for å forhindre at handelsmenn snek seg unna betaling av skatten i Alexandria. Dette ville ha forhindre handelsmennene i å selge deler av forsendelsen før tetarte var betalt, mens de ventet på gunstige seilforhold på Nilen. Det er veldig sannsynlig at en eller annen skatt ble krevd inn i Koptos, men sannsynligvis ikke en veldig høy en. Mer sannsynlig er det at handelsmennene måtte betale en vanlig *portoria* her, på mellom 1 og 2 prosent, og kanskje også avgifter for bruk av veien fra Rødehavskysten. Basert på informasjonen gitt tidligere om skatt på import inn og ut av landsbyer kan det faktisk godt tenkes at handelskaravanene måtte betale skatt to ganger i Koptos, én gang ved ankomst, og én gang til noen måneder senere når varene skulle videre til Alexandria. Det kan også godt tenkes at ytterligere tollstasjoner ble passert på reisen nedover Nilen.¹³⁷ Det er derimot mulig at langdistansehandelen fikk unntak fra noen av disse interne skattene eller at enkelte av dem kun gjaldt for lokal handel.

Til sist måtte karavanene også betale skatt ved inngang til og reise fra Alexandria; som formelt sett ikke var del av resten av Egypt.¹³⁸ Strabon forteller at der fantes en tollstasjon ved Schedia, og at varer på vei både oppstrøms og nedstrøms måtte skattes på her.¹³⁹ Varer for både import fra og eksport til Østen måtte altså trolig betale store mengder *portoria* i Egypt.

Det har tillegg fantes en skatt som ble krevet inn i Østørkenen, kalt *quintana*. Det er usikkert om langdistansehandelen var omfattet av denne skatten. Mer sannsynlig var dette

¹³⁵ Rathbone, «The 'Muziris' papyrus (SB XVIII 13167): financing Roman trade with India».

¹³⁶ Young, *Rome's eastern trade*, 47–48.

¹³⁷ Vantorpe, «Roman Egypt and the organisation of customs duties», 94.

¹³⁸ Vantorpe, 93.

¹³⁹ Strabon 17.1.16.

en skatt på internhandel i Østørkenen og var ilagt dem som handlet lokalt med fortene.¹⁴⁰ Vandorpe har derimot foreslått at dette kan ha vært en skatt profesjonelle transportfirmaer av varer i Egypt måtte betale for bruk av veiene.¹⁴¹

HAVNE- OG VEIAVGIFTER

I tillegg til skatter kommer avgifter for bruk av infrastrukturen i Egypt. Disse avgiftene kan ha bidratt til å minske kostnaden av å vedlikeholde denne. Det fantes blant annet avgifter for bruk av veiene og kanskje også havnene i tilknytning til handelsrutene. Om man i tillegg måtte betale for inngang til fortene er uvisst og ser heller ikke ut til å ha blitt tatt opp i tidligere forskningslitteratur.

Den viktigste av disse avgiftene vi er klar over får vi vite om gjennom Koptostariffen; en innskrift fra Koptos datert til år 90 evt. Denne oppgir prisene for bruk av veiene mellom Koptos og rødehavshavnene for ulike kategorier av reisende. Ved betaling av avgiften ble man utstedt et *apostolion*, et slags 'pass', som kunne måtte vises frem for å bekrefte at man hadde betalt, og derfor hadde tillatelse til å bruke veien. Adams mener at disse 'passene' vil ha blitt sjekket underveis ved fortene.¹⁴² Vandorpe på sin side mener transportørene i langdistansehandelen fikk unntak fra denne avgiften og at det kun var øvrige privatpersoner som måtte betale den.¹⁴³ Det virker derimot litt rart dersom de som forårsaket mest trafikk på veiene skulle slippe å betale.

Funnet av en tollstasjon like utenfor Berenike kan mulig knyttes til disse 'passene'. En rekke ostraca er blitt funnet her og har alle form som passeringstillatelser. De har blitt utstedt et annet sted i Egypt, trolig i Koptos, og ber kontrollørene ved tollstasjonen om å la en navngitt person og hans varer passere.¹⁴⁴ Det er mulig at disse tillatelsene er de samme som de som nevnes i Koptostariffen. Det er derimot også mulig, som vi straks skal se, at disse i stedet er relatert til betaling av eksportskatt.

¹⁴⁰ Dario Nappo og Andrea Zerbini, «On The Fringe: Trade And Taxation In The Egyptian Eastern Desert», i *Frontiers in the Roman World*, red. Ted Kaizer og Olivier Hekster (Brill, 2011), 61–78, <https://doi.org/10.1163/ej.9789004201194.i-378.18>.

¹⁴¹ Vandorpe, «Roman Egypt and the organisation of customs duties», 100.

¹⁴² Colin E. P. Adams, *Land transport in Roman Egypt: a study of economics and administration in a Roman province*, Oxford classical monographs (Oxford ; New York: Oxford University Press, 2007), 133.

¹⁴³ Vandorpe, «Roman Egypt and the organisation of customs duties», 99.

¹⁴⁴ Nappo og Zerbini, «On The Fringe».

Om karavanene måtte betale for bruk av havner er usikkert. Vi vet at skip måtte betale ved enkelte havner i Egypt.¹⁴⁵ Om lignende avgifter fantes for Rødehavshavnene eller de havnene karavanene brukte på Nilen har vi derimot ingen kilder som kan vise. Det er likevel plausibelt at det ved større havner ville ha blitt krevet en slik avgift.

EKSPORT

Det er høyst sannsynlig at det ble krevet skatter i sammenheng med eksport av varer ut av riket i tillegg til på import. For handelsreisende som var på vei til India eller Arabia mener McLaughlin at fortolling av varer for eksport til Østen skjedde i Koptos. Og at passene fra Berenike dokumentene var bevis på betaling av eksportskatt.¹⁴⁶ Denne teorien støttes også av Nappo, som mener at varene nevnt i disse passene trolig hovedsakelig var ment for eksport; de vanligste varene nevnt i disse dokumentene er vin, eddik og olje, som var typiske eksportvarer fra Romerriket.¹⁴⁷ McLaughlin antar eksportskatten var like høy som den for import, altså 25 %.¹⁴⁸ Dette kan vi derimot på ingen måte bekrefte da ingen av kildene vi har tilgjengelig taler om en slik skatt; hvilken eksakt prosentandel som krevdes er derfor uvisst. Mer trolig var nok eksportskatten på samme nivå som for eksport ellers i riket, altså på rundt 2.5% *ad valorem*.

Jeg mener at det i denne sammenheng, av praktiske årsaker, trolig ikke ble akseptert betaling i naturalier, men heller i form av mynt. Å gjøre krav på en stor porsjon av varene er ikke et problem å gjennomføre i Aleksandria, hvor disse lett kan selges eller aksjoneres bort, men i Koptos eller Rødehavshavnene er det trolig mer praktisk med mynt. Dersom skatten var mer på nivå med vanlig portoria er dette også med i tråd med etablert praksis.

Skattetrykket på handelen har altså vært svært høyt. Selv om disse tollene hver for seg ikke utgjorde store beløp vil de til sammen ha utgjort en betydelig kostnad for

¹⁴⁵ Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 105; Vandorpe, «Roman Egypt and the organisation of customs duties», 98.

¹⁴⁶ McLaughlin, *The Roman Empire and the Indian Ocean*, 84.

¹⁴⁷ Dario Nappo, «Money and Flows of Coinage in the Red Sea Trade», i *Trade, Commerce, and the State in the Roman World*, red. Andrew Wilson og Alan K. Bowman (Oxford, United Kingdom ; New York, NY: Oxford University Press, 2018), 561.

¹⁴⁸ McLaughlin, *The Roman Empire and the Indian Ocean*, 19.

handelsmennene; og dette i tillegg til at staten gjorde krav på en tredjedel av varene gjennom tetarte. Rathbone har tidligere argumentert imot at den romerske staten hadde policy som oppfordret til handelen nettopp på grunn av det høye skattenivået.¹⁴⁹ Jeg mener derimot at et høyt skattetrykk ikke trenger å bety at staten forsøkte å begrense handelen. Skattene bør ses heller som en refleksjon av opportunisme fra statens side. Policy for oppfordring til handel kan gå hånd i hånd med en policy med vekt på skatt. Jo mer handel, jo høyere skatteinntekter. Videre, selv om skattene var høye har dette likevel trolig vært en lønnsom virksomhet for de som var involvert i handelen; vi har ingen tegn på at de høye skattene virket avskrekkende på dem.

ORGANISERINGEN AV SKATTEINNKREVIING I EGYPT

Skatteinnkreving i Romerriket kunne som nevnt være organisert på flere ulike måter. Skatter kunne enten kreves inn direkte av offentlig embetsmenn eller så kunne rettighetene til å kreve inn skatten auksjoneres bort til private entreprenører, såkalt 'tax-farming'. Slike private innkrevere kaltes av romerne for *publicani*, og det var vanlig at alle indirekte skatter i Egypt ble samlet inn av disse; det vil si blant annet den type toll og avgifter handelen var underlagt.¹⁵⁰ Det har nok også ha gjaldt *tetarte* i hvert fall i deler av perioden, men det er mulig den ble underlagt mer direkte statlig kontroll en gang før midten av det andre århundre når Muziris-papyrusen ble skrevet. Alle øvrige skatter ble derimot samlet inn av *publicani*.

Den eksakte organiseringen av hierarkiet mellom de ulike innkreverne og med sentrale autoriteter i Egypt har vi foreløpig ikke klart å rekonstruere. Institusjonen med ansvar for innsamlingen av *tetarte* og andre toll relatert til handelen var arabarchene. Denne var ledet av en sjefs-Arabarch, som var entreprenøren som hadde kjøpt retten til å kreve skatten.¹⁵¹ Nøyaktig hvem som hadde ansvar for å holde oppsyn med disses aktiviteter er derimot usikkert.¹⁵² Det kan som nevnt hende innkrevingen av *tetarte* kom under mer direkte statlig kontroll på et senere tidspunkt, da ville i så fall arabarchene bli underlagt

¹⁴⁹ Rathbone, «Koptos the Emporion», 185.

¹⁵⁰ Sijpesteijn, *Customs Duties in Graeco-Roman Egypt*, 91.

¹⁵¹ Evers, *Worlds apart trading together*, 109.

¹⁵² Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 80–81; Vandorpe, «Roman Egypt and the organisation of customs duties», 101–2.

prokuratorer.¹⁵³ I kildene omtales vanligvis arabarchene i sammenheng med Alexandria, men vi kan også dokumentere deres tilstedeværelse i Koptos; ut i fra Koptos-tariffen se at en arabarch av lavere rang hadde ansvar for avgiftene oppgitt i denne.¹⁵⁴ Vi har i tillegg mange kilder som dokumenterer eksistensen av personer med tittelen *Paralemtes*. *Paralemtai* finner vi blant annet både i Koptos, Berenike og Myos Hormos.¹⁵⁵ Mest sannsynlig var disse underordnede av Arabarchen; kanskje med ansvar, blant annet, for å ta imot varer ved Rødehavshavnene, kontrollere mengdene på disse og på et eller annet vis merke dem for mottagelse i Koptos, slik som er foreslått av Burkhalter.¹⁵⁶ Til sist fantes det også personer med tittelen *quintanensis*. Nøyaktig hvilke ansvarsområder disse hadde vet vi ikke helt sikkert. Vi kjenner til dem i sammenheng med toll-stasjonen i Berenike hvor vi vet de var ansvarlige for å kontrollere passeringstillatelsene som var utstedt til handelsreisende i Koptos. Det er også mulig at de har hatt ansvaret for innkreving av skatten *quintana*.¹⁵⁷

Dette er de innkreverne vi vet om i sammenheng med de viktigste av de skattene vi kjenner til i sammenheng med langdistansehandelen. I tillegg fantes det selvsagt en rekke *publicani* med ansvar for innsamling av andre lokale tollere i Egypt. Skattesystemet var altså organisert på en slik måte at staten ikke selv var direkte involvert i innkrevingen av skattene. I stedet ble jobben gitt til private entreprenører.

KONTROLL AV BEVEGELSE

Reise til og fra Egypt var strengt regulert i den Romerske perioden. Også sivile av lavere status ser ut til å ha vært påvirket av dette; det var blant annet påkrevd for reisende som ville forlate Alexandria å ha et pass som gav tillatelse til dette.¹⁵⁸ Det kan være at den romerske staten også har forsøkt å utøve kontroll over reiser internt i Egypt, og at langdistansehandelen også var omfattet av disse forsøkene. Hvilke tiltak kan staten ha tatt i bruk for å kontrollere bevegelse av folk og varer? Begrensninger på hvor folk faktisk har

¹⁵³ Evers, *Worlds apart trading together*, 110.

¹⁵⁴ Young, *Rome's eastern trade*, 48–50.

¹⁵⁵ Cobb, *Rome and the Indian Ocean trade from Augustus to the early third century CE*, 114.

¹⁵⁶ Burkhalter sitert av Cobb, 115.

¹⁵⁷ Nappo og Zerbini, «On The Fringe»; Cobb, *Rome and the Indian Ocean trade from Augustus to the early third century CE*, 113.

¹⁵⁸ Strabon 2.3.5; Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 79–80.

lov til å reise er en side av dette; mens forsøk på å dirigere handelen i bestemte retninger kan være en annen.

Lå oss først undersøke førstnevnte av disse. Har det for eksempel funnet et system internt i Egypt hvor man måtte søke tillatelse for å kunne reise, lik det som fantes for reiser til og fra provinsen? Sidebotham har tidligere tolket 'passene' som nevnes i Koptostariffen som reisetillatelser og at disse var et tiltak for kontroll av bevegelsesfrihet.¹⁵⁹ Dette baserer han blant annet på sammenligninger av bruken av begrepet *apostolion* i Koptostariffen med bruken av det i sammenheng med reisetillatelser i andre kilder.¹⁶⁰ Også Young har fremmet en slik forståelse av disse 'passene'.¹⁶¹ I dag er det derimot en mer utbredt tolkning at disse kun fungerte som dokumentasjon på betaling av en skatt eller veiavgift.¹⁶² Dette kommer tydelig frem gjennom konteksten hvor begrepet blir brukt i tariffen; dette er tydelig en prisliste, tillatelser nevnes ikke i det hele tatt.

Det kan likevel hende der fantes lovpålagte begrensninger på hvor handelskaravanene kunne reise. I *Periplus Maris Erythraei* omtales Berenike og Myos Hormos som 'designated harbours'.¹⁶³ Det er uklart nøyaktig hva dette innebærer. Det kan bare bety at dette var de foretrukne havnene for handelsskipene. Som nevnt tidligere i denne oppgaven fantes det praktiske grunner for dette; Berenike var lettere å legge til ved og Myos Hormos lå den korteste avstanden fra Koptos. Men det kan likevel tenkes at det ligger noe mer i dette. Kanskje hadde disse havnene noen slags særskilt status som andre ikke hadde. Eller kanskje ble det til og med påkrevd at man benyttet disse havnene; som i forbindelse med fortolling av varene dersom dette fant sted der. Det samme kan også tenkes å være tilfelle for Koptos. Strabon skrev at i hans tid passerte alle varer fra India gjennom Koptos.¹⁶⁴ Men hvorfor var det slik? Var dette en naturlig utvikling eller var den fremtvunget gjennom statlig maktbruk? I det ptolemeiske perioden ble det også brukt andre havner i tillegg til Koptos. Det kan altså se ut til at der var mekanismer på plass som sørget for at handelsmennene og deres varer passerte gjennom bestemte punkt på reisen; om det så var kontrollpunkter langs veiene eller spesifikke byer. Flyten av handelsvarer fulgte generelt langs de same rutene, selv om alternativer eksisterte, og som kunne tenkes å være

¹⁵⁹ Sidebotham, 81.

¹⁶⁰ Sidebotham, 80–81.

¹⁶¹ Young, *Rome's eastern trade*, 50.

¹⁶² Vandorpe, «Roman Egypt and the organisation of customs duties», 99.

¹⁶³ Periplus 1.

¹⁶⁴ Strabon 17.1.45.

både mer effektive og mer beleilige. For eksempel gir det egentlig ikke så mye mening for handelskaravaner å ta den lengre veien gjennom ørkenen mellom Berenike og Koptos, i stedet for den gamle ptolemeiske veien til Edfu/Apollonopolis Magna, som er mye kortere og som dessuten var den mest brukte i ptolemeisk tid.¹⁶⁵ En mulig forklaring på dette er at staten med vilje dirigerte trafikk til Koptos. På den annen side kan det også simpelthen bety at det i romersk tid var andre fordeler ved den ruten som ble benyttet, slik som vannsikkerheten som infrastrukturen der kunne tilby. Relativt sterkt bevis finnes derimot for at handelsmennene ble tvunget til å reise til Alexandria i det følgende utsagnet fra Strabon: «The most expensive description of goods is charged with the heaviest impost; for in fact Alexandria has a monopoly of trade, and is almost the only receptacle for this kind of merchandise and place of supply for foreigners».¹⁶⁶ Om det skal tolkes bokstavelig at Alexandria hadde et slikt monopol på handel kan nok debatteres. Men det ville egentlig ikke gitt mening dersom det *ikke* skulle vært påkrevd å ta med varene dit hvor importskatten ble krevd inn.

Plasseringen av infrastruktur kan derimot også reflektere bevisste forsøk på å dirigere flyten av karavaner langs bestemte linjer eller i bestemte retninger. Sidebotham har for eksempel påpekt at det at det var så mange *praesidia* langs veiene at karavanene på en dags reise ikke ville trenge å stoppe ved alle, kan tyde på at de var ment til å kontrollere ferdsel og reisetillatelse.¹⁶⁷ På denne måten blir tilretteleggingen et virkemiddel for å kontrollere handelen. Om dette var tilfelle kan langt fra bevises; om ikke kan det tenkes at fortene i det minste hadde en overvåkende funksjon. Staten ville trolig forsikre seg om at ingen snek seg unna å betale skatter og avgifter ved å sørge for at varene passerte gjennom, og til slutt endte opp ved, spesifikke destinasjoner hvor disse ble beregnet og krevd inn; slik som Koptos og Alexandria. Kontroll av hvilke ruter handelsreisende tok, og hvor de kunne gjøre av varene sine kunne være helt nødvendig for å hindre at noen prøvde å unnsnippe betaling av *tetarte*, som først fant sted i Alexandria. Mye kunne skje på veien dit fra Rødehavskysten dersom statlige agenter ikke fulgte med. Som nevnt innledningsvis har *tetarte* trolig sørget for en betydelig inntekt for den romerske staten og dermed vært viktig for finansieringen av imperiets aktiviteter. Den romerske staten har derfor all grunn til å

¹⁶⁵ Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 81.

¹⁶⁶ Strabon 17.1.13

¹⁶⁷ Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 79.

prøve å beskytte eller øke disse inntektene ved å forsikre seg at alle som er pålagt å betale skatter faktisk gjør dette.

Mye tyder altså på at den romerske staten også med tanke på handelen forsøkte, og kanskje var vellykket i, å kontrollere bevegelsesfriheten i Egypt. Vi har derimot ingen håndfaste bevis som kan bekrefte dette. Det finnes likevel all grunn til å mistenke det, ut ifra det vi kan se av flyten av varer og ikke minst når man vurderer hvilke motiver staten har hatt for dette. Jeg vil faktisk gå så langt som å hevde at det ville være høyst ulogisk for staten å ikke fatte slike tiltak med tanke på hvordan den hadde lagt opp til innkreving av importskatten. Dersom den ikke førte slik kontroll over handelen hadde det vært mye bedre om denne ble krevet inn like ved ankomst til havnene ved Rødehavet.

KONKLUSJON: POLICY OVENFOR FOR HANDELEN - REGULERING

Det er tydelig at skattenivået i Egypt var svært høyt og også langdistansehandelen med Østen ser ut til å ha vært omfattet av dette. Importskatten tetarte har vært særegen for de østlige grensene og kan derfor se ut til å ha vært rettet spesifikt mot denne handelen. I tillegg til å måtte betale en svært høy importskatt, som gjorde krav på en hel fjerdedel av varene handelsmennene hadde med inn i provinsen, måtte det også betales en rekke mindre toll og avgifter før varene kunne fraktes videre innover i riket. At man måtte betale en *portoria* på omkring 2.5 prosent ad valorem når varene skulle forlate Alexandria har vært vel kjent for historikerne. I tillegg har man i lang tid vært klar over at minst en avgift, for bruk av veiene i østørkenen, måtte betales i løpet av ferden. Det kan derimot tenkes at handelen også ble omfattet av en rekke mindre interne portoria i Egypt samt at avgifter måtte betales for bruk av havner både på kysten og langs Nilen. Da blir bildet plutselig et litt annet. Om dette var tilfellet vet vi derimot ikke, det kan for eksempel tenkes at enkelte av disse skattene kun gjaldt lokale handelsprodukter.

Jeg mener romerne definitivt hadde en policy for skattlegging av langdistansehandelen. Selv dersom tetarte og portoria for eksport ut av Alexandria var de eneste skattene som måtte betales har staten likevel gjort krav på betydelige pengesummer. Men dette var også en policy som gikk ut på å overlate det tyngste arbeidet, selve innkrevingen, til andre og selv innta en mer passiv rolle som mottaker av disse inntektene.

Når det gjelder hvorvidt statens policy også innebar kontroll av bevegelsesfriheten til handelsmennene, og kanskje også overvåkning av dem, er vi derimot på mer ustødig grunn. Der finnes gode indikasjoner på dette, og ikke minst god grunn til det, men dessverre ingen håndfaste beviser. Det at handelen fulgte såpass begrensede bevegelsesmønstre gjør at det er veldig aktuelt å mistenke at dette skyldes bevisst politikk. Det kan derfor tenkes at staten har lagt visse føringer for hvor handelsmennene kunne ta med seg varene sine. Særlig det at varene måtte innom Koptos for vurdering av tetarte virker plausibelt. Ettersom vi ikke har kilder som kan støtte opp om disse spekulasjonene kan det derimot foreløpig ikke konkluderes med noe mer enn et klinkende klart kanskje på spørsmålet om dette var en del av statens policy.

Policy for skattlegging av handelen er kanskje det som var den romerske statens 'sanne' policy ovenfor handelen med Østen; med policy innenfor andre områder, som tilrettelegging, kun som virkemidler for denne 'sanne' policyen, som hadde som mål å maksimere profitt fra handelen. Sann sett er kanskje 'regulering' feil begrep å bruke for denne delen av analysen. Skatter og avgifter, samt kontroll av handelsaktivitet, er ting som tradisjonelt blir sett på som regulerende tiltak. Men det har nok trolig ikke vært hensikten i dette tilfellet. Den romerske staten ønsket ikke gjennom disse tiltakene å begrense handelen, men å profitere fra den. Det ble nevnt innledningsvis i denne oppgaven at staten kunne hente enorme inntekter fra disse skattene; nok til å dekke store utgiftsposter for driften av imperiet. I kjernen av statens policy vil vi nok derfor finne et mål om å høste nok penger til å sikre imperiets videre eksistens.

KAPITTEL 5 - PÅVIRKNING

MILITÆR AGGRESJON OG DIPLOMATI

PROAKTIV HANDLING?

Mange historikere er motstandere av idéen om at den romerske staten på noen måte handlet proaktivt ovenfor handelen. Det har vært et utbredt syn at staten antok en svært passiv innstilling ovenfor handelen; en slags laissez-faire holdning. Ideen om at staten har forsøkt å påvirke handelen *direkte* er derfor svært omdiskutert. Det har likevel ved flere anledninger blitt foreslått at handelsinteresser har vært motivasjonen bak en rekke statlige aktiviteter; inkludert militære. Vi har også kilder som kan tyde på at diplomatiske virkemidler ble tatt i bruk til handelens fordel. Hensikten med dette kapitlet er å undersøke om den romerske staten kan ha hatt en policy for aktiv påvirkning av handelen gjennom det som best kan beskrives med moderne begreper som ‘utenrikspolitiske tiltak’; det vil si, gjennom militær maktbruk og diplomatiske verktøy, slik som ambassader og handelsavtaler.

MILITÆR AGGRESJON SOM DEL AV POLICY OVENFOR HANDELEN

Det har vært forholdsvis få militære operasjoner i denne regionen i den romerske perioden. Rødehavet var aldri rikets viktigste grenseområde, på tross av viktigheten av Egypt for imperiet. Grensene mot Germania og omegn og ikke minst Partia var alltid høyere prioritert og opplevde ikke minst en mye større grad av trussel fra utsiden.

I de få tilfellene vi har av militære ekspedisjoner fra Romersk side i området er lite informasjon om dem nedskrevet i kildene. Ofte beskrives hendelsene kun av én forfatter og i begrenset grad. Vi vet derfor lite om motivene for dem. Likevel har flere blitt forsøkt knyttet til økonomiske og handelsrelaterte motiver. I noe forskningslitteratur finner vi en idé om at den romerske staten kan ha forsøkt å presse ut «ikke-romerske mellommenn» fra handelen gjennom bruk av militærmakt. Da er det særlig den lukrative røkelseshandelen, som hovedsakelig gikk via arabiske og nabateiske handelsmenn, det er snakk om.

Jeg vil i de følgende avsnittene redegjøre for to militære ekspedisjoner som har funnet sted i Rødehavet i den aktuelle perioden, og vurdere sannsynligheten for at nettopp økonomi, og langdistansehandelen spesielt, har vært en betydelig faktor i årsakene bak dem.

AELIUS GALLUS EKSPEDISJON I ARABIA

Det første tilfellet hvor vi ser at Romerne har sendt styrker mot et av rikene i Rødehavet etter annekteringen av Egypt er Aelius Gallus' ekspedisjon mot sørlige Arabia i år 24/25 fvt. Denne ekspedisjonen nevnes i en rekke antikke kilder, men Strabon forteller mest utfyllende:

The late expedition of the Romans against the Arabians, under the command of Ælius Gallus, has made us acquainted with many peculiarities of the country. Augustus Cæsar despatched this general to explore the nature of these places and their inhabitants, as well as those of Ethiopia [...]. It was his intention either to conciliate or subdue the Arabians. He was also influenced by the report, which had prevailed from all time, that this people were very wealthy, and exchanged their aromatics and precious stones for silver and gold, but never expended with foreigners any part of what they received in exchange. He hoped to acquire either opulent friends, or to overcome opulent enemies. He was moreover encouraged to undertake this enterprise by the expectation of assistance from the Nabatæans, who promised to co-operate with him in everything.¹⁶⁸

Augustus sender altså guvernøren av Egypt, Aelius Gallus, på en ekspedisjon til sørlige Arabia, kalt Arabia Felix av romerne, med utforskning og erobring som formål. Med seg skal han ha hatt en hær på 10 000 mann, og han skal ha bygget 80 krigsskip og 130 transportskip til formålet. Ekspedisjonen endte likevel som en total fiasko; den tradisjonelle forklaringen på dette er forræderi, men mer sannsynlig var det nok på grunn av dårlig planlegging.

Motivene for invasjonen har vært debattert. Det har vært foreslått at romerne ønsket å få kontroll over handelen i røkelse i området og å presse ut ikke-romerske 'mellommenn' fra handelen med India.¹⁶⁹ Om vi velger å tro på hva Strabon skriver derimot, staves motivene for invasjonen, som vi ser ovenfor, rett ut. I følge Strabon ønsket altså Augustus at Sørlige Arabia enten skulle bli et klientkongedømme eller beseires for å få fatt i rikdommene der; dvs. ren plyndring. Dette er den enkleste og mest logiske forklaringen.

¹⁶⁸ Strabon 16.4.22.

¹⁶⁹ Sidebotham, *Roman economic policy in the Erythra Thalassa*, 121.

Altså var motivene økonomiske, men ikke i den forstand at invasjonen var et ledd i en strategi for å påvirke handelen.

ANNEKTERINGEN AV NABATEA

Enda mer omdiskutert er annekteringen av kongeriket Nabatea i år 106 og den påfølgende omgjøringen av riket til provinsen Arabia. Dette er fordi vi har overraskende få kilder til dette tilfellet av romersk militær intervensjon. Dio Cassius skriver kun følgende om hendelsen: “About this same time, Palma, the governor of Syria, subdued the part of Arabia around Petra and made it subject to the Romans.”, og dette er en av våre mest detaljerte kilder til annekteringen.¹⁷⁰

At denne hendelsen så vidt nevnes i kildene har naturligvis ført til at alle omstendighetene rundt annekteringen er svært usikre og har derfor vært kilde til debatt. Kildene forteller oss ingenting om hvorfor romerne gjorde dette, og årsakene har derfor vært debattert i årevis uten at man har kommet noe nærmere et svar. Hendelsen har ofte vært sett i sammenheng med kong Rabbel II's død like før, men utover dette vet vi lite om motivene for annekteringen. Det finnes mange ulike tolkninger for hvilke motiver eller årsaker som kan ha ligget bak. Den kan for eksempel ha vært en reaksjon på intern ustabilitet i sammenheng med tronskifte. Eller så kan romerne ha hatt et ønske om mer direkte kontroll over regionen. Ren heder og ære er alltid et mulig motiv. Eller kanskje var annekteringen en del av en større militær strategi mot øst. Eller den kan ha dreid seg om noe helt annet.¹⁷¹

Også her er økonomiske motiver blitt foreslått. Nabatea var for Romerne, lik andre riker i Arabia, kjent for sin rikdom og velstand, som blant annet skal ha kommet av karavanehandelen med røkelse fra Sørlege Arabia som passerte gjennom riket. I tillegg hadde riket forbindelser til India. Derfor finner vi også i denne sammenheng enkelte som mener det lå økonomiske motiver bak annekteringen. Enkelte har hevdet at motivet bak invasjonen var å presse ut «mellommenn» fra handelen, men slike tolkninger blir, som

¹⁷⁰ Dio Cass. 68.14.5.

¹⁷¹ Se følgende for eksempler på de nevnte og flere teorier: Philip Freeman, «The annexation of Arabia and imperial Grand Strategy», i *The Roman Army in the East*, red. David Kennedy, Journal of Roman Archaeology Supplementary Series 18 (Michigan: Ann Arbor, 1996), 91–118.

Fiema sier, for simplistiske.¹⁷² Det kan likevel tenkes at økonomi har spilt inn i romernes vurderinger. Eadie mener romerne trolig var *delvis* motivert av langsiktige økonomiske hensyn, og peker særlig på muligheten for økte inntekter fra importskatt som et av de viktigste.¹⁷³ Jeg mener derimot at dette er lite trolig. Dersom romerne ønsket å kreve inn importskatt på handelen via Nabatea var det ingen ting i veien for å gjøre dette uten å invadere ved å sette opp tollstasjoner på grensen; altså ville ikke en invasjon være nødvendig for å oppnå inntekter fra skatt. Forklaringen på hvorfor romerne invaderte burde derfor søkes andre steder. Fiema, på sin side, mener selve invasjonen var en reaksjon på indre uroligheter, men at den påfølgende omgjøringen av riket til en provins var motivert av et ønske om å bevare gunstige forhold for handel.¹⁷⁴ Denne tolkningen virker mer fornuftig. Gammeldagse tolkninger som at romerne ønsket å presse ut ikke-romerske mellommenn fra langdistansehandelen fremstår derimot ikke som fornuftige. Hvordan dette i det skulle kunne oppnås gjennom annektering kan ikke forklares, og hvorfor den romerske staten i det hele tatt skulle hatt interesse av å presse ut disse «mellommennene» er uklart. Det samme gjelder det å få kontroll over handelen og handelsrutene. Det viktigste motivet staten hadde for å ha policy ovenfor handelen, som ble nevnt tidligere, var de skatteinntektene den kunne trekke fra den, men de ville den få uavhengig om den utøvde direkte kontroll over områdene den passerte gjennom eller ikke. Importskatten sørget for at alle varene som ble ført inn i riket gav staten inntekter, derfor har den ingen grunn til å forsøke å kontrollere handelen gjennom ekspansjon; noe som egentlig ville føre til økte utgifter for staten på sikt. Om romerne mente riket burde ha en større del av rikdommen i Arabia ville trolig et enklere og mer passivt alternativ være å forsøke å presse mer tributt fra Nabatea, som i utgangspunktet var et klientkongedømme, heller enn å omgjøre det til en provins.

Det har vært diskutert hvorvidt annekteringen var planlagt på forhånd eller om den kom som en reaksjon på hendelser i riket. Freeman har argumentert for at invasjonen ikke bærer preg av nøye planlegging.¹⁷⁵ Dersom annekteringen later til å ikke ha vært planlagt

¹⁷² Zbigniew Tomasz Fiema, «The Roman annexation of Arabia: a general perspective», *The Ancient World* 15 (1986): 30.

¹⁷³ John Eadie, «The evolution of the roman frontier in Arabia», i *The defence of the Roman and Byzantine East: proceedings of a colloquium held at the University of Sheffield in April 1986*, red. Philip Freeman og David Kennedy, BAR international series, 297(i) (Oxford, England: BAR, 1986), 243–52.

¹⁷⁴ Fiema, «The Roman annexation of Arabia: a general perspective».

¹⁷⁵ Freeman, «The annexation of Arabia and imperial Grand Strategy».

kan den umulig ha vært del av en langsiktig strategi ovenfor handelen. Dersom den i stedet var en reaksjon, tyder dette på at det var politisk ustabilitet eller en uventet ekstern trussel som fremprovoserte militær handling fra romerne.

Teorien om økonomiske motiver som hovedårsaken for annekteringen, derimot, er langt fra dominerende på feltet. Om økonomi i det hele tatt har spilt en rolle er usikkert, med så lite kildetilfang er det ikke mulig å si noe med sikkerhet. Likevel er det helt klart at det er mer sannsynlig at det er militære eller politiske årsaker som har ligget bak annekteringen. Trajan hadde en nokså ekspansjonistisk policy og inkorporerte en del klientkongedømmer i riket rundt denne tiden, det er ikke usannsynlig at man tok muligheten til å gjøre dette også i Nabatea når denne presenterte seg. Eller så kan en hvilken som helst annen politisk årsak ha ligget bak. Dersom økonomiske hensyn har vært del av annekteringen er nok Fiemas tolkning den beste: invasjonen i seg selv var ikke i utgangspunktet motivert av økonomi, men når man senere valgte å ikke trekke seg ut av riket og gjeninnføre indirekte styre, men heller omorganisere riket som en provins, så kan mer langsiktige økonomiske interesser ha spilt inn. Denne hendelsen alene gir uansett ikke nok grunnlag for å hevde at romerne hadde en militær policy ovenfor handelen. Ideen om at annekteringen av Nabatea var en del av policyen ovenfor handelen kan altså trygt avvises på dette tidspunktet.

DIPLOMATI

Krigføring er ikke den eneste måten det er mulig å påvirke handelen på et mer proaktivt vis; det må også vurderes hvorvidt den romerske staten kan ha tatt i bruk mer diplomatiske virkemidler. Utsending av ambassader og inngåelse av handelsavtaler er de vanligste måtene dette kunne gjøres på.

Finley hevdet at Romerne aldri inngikk handelsavtaler med andre riker etter at erobringen av selve Italia var overstått. Han mente avtaler ikke var nødvendig etter dette da erobring uansett var et mer effektivt virkemiddel for å beskytte handelsinteresser. Ikke at dette var hensikten med videre ekspansjon av riket, men at noe mer utover dette ikke var nødvendig på samme måte som før.¹⁷⁶ Men i den perioden som er av interesse for denne oppgaven er vi kommet forbi den perioden med størst ekspansjon og har nå å gjøre med

¹⁷⁶ Finley, *The Ancient Economy*, 161.

stater utenfor middelhavsområdet. Vi kan derfor ikke helt se bort ifra at noe kan ha endret seg under disse nye forholdene og at den romerske staten kan ha forsøkt å inngå avtaler med stater som de handlet med og som ikke var deres umiddelbare naboer. Gode diplomatiske relasjoner til naboer og andre riker man hadde kontakt med ble sett på som verdifullt og den viktigste måten dette kunne oppnås var ved utsending av ambassader.

Vi har mange kilder som rapporterer at Romerriket mottok ambassader fra India, og andre riker, ved flere anledninger i løpet av imperiets historie; mange allerede i Augustus' styretid. Vi har flere kilder som rapporterer svært likt, at Augustus mottok ambassader fra India, samt blant andre Etiopia og Scythia.¹⁷⁷ Cassius Dio skriver at Augustus mottok *svært mange* slike ambassader.¹⁷⁸ Mange av de andre kildene våre ser derimot ut til å rapportere om de samme ambassadene og er nok enten basert på hverandre eller har opphav i samme originaltekst; vi vet derfor ikke hvilket faktisk antall som ble mottatt. Andre keisere som skal ha tatt imot ambassader i den aktuelle perioden er Claudius, Trajan og Hadrian.¹⁷⁹

Det å få ambassader sendt til seg, og dermed kun være en passiv mottaker av disse, kan derimot ikke betraktes som å ha en policy. Det hadde vært noe annet om vi visste at handelsavtaler resulterte av disse, men det har vi ingen kilder som kan vise. Om ambassader skal ses som en del av en romersk diplomatisk policy ovenfor handelen må vi kunne vise at disse også ble sendt av romerne selv.

Dessverre har vi ikke den samme mengden kilder når det gjelder utsendinger den andre veien. Vi har ingen romerske kilder som dokumenterer at riket noen gang i den aktuelle perioden sendte ambassader til Østen. Vi har et par kinesiske kilder som forteller om ambassader fra Da Qin, som antas å være romerne, men ettersom dette ikke kan bekreftes av en eneste romersk kilde har det ofte vært antatt at disse kun var handelsmenn som utgav seg for å være offisielle utsendinger og dermed ikke faktiske ambassader.¹⁸⁰

Et ytterligere problem er at kildene ikke forteller oss hva formålet med ambassadene var og hva som ble diskutert med dem. Mange har antatt at handel var et tema for

¹⁷⁷ *Res Gestae* 31; Strabon 15.1.4, 15.4.73; Suetonius *Aug.* 21; Aurelius Victor *De Caesaribus* 1; Orosius *History Against the Pagans* 6.21.19.

¹⁷⁸ Dio Cass. 54.9.

¹⁷⁹ SHA *Hadrian* 21.14; Dio Cass. 68.15; Plinius *NH* 6.24.84.

¹⁸⁰ Cobb, *Rome and the Indian Ocean trade from Augustus to the early third century CE*, 121; Sidebotham, «Roman Interests in the Red Sea and Indian Ocean», 299.

diskusjon for disse ambassadene, men ingen av kildene viser at dette ble snakket om.¹⁸¹ Det er ikke ufornuftig å anta at handel ble tatt opp, da dette ville være en naturlig ting å diskutere uavhengig om det var det som var det egentlige formålet med ambassaden eller ikke, men kildene kan altså ikke bekrefte dette.

Fravær av kilder gjør derfor at vi ikke kan bevise at romerne handlet proaktivt for å påvirke handelen gjennom diplomati på denne måten. Det er mulig at handel ble diskutert med utsendinger som kom *til* Romerriket, men da blir det uansett feil å se på dette som en proaktiv handling fra staten sin side for å påvirke handelen.

KONKLUSJON: POLICY OVENFOR HANDELEN – PÅVIKNING

Ved svært få tilfeller i dets historie har Romerriket benyttet militærmakt mot andre riker i Rødehavområdet. Ved to anledninger i den perioden som er aktuell for denne oppgaven har romerne rettet militære ekspedisjoner mot riker på den andre sider av Rødehavet. Den første av disse fant sted allerede under Augustus' styretid, når Aelius Gallus ble sendt av keiseren på en ekspedisjon til sørlige Arabia. Denne endte derimot som kjent i total fiasko og hadde ikke suksess i å oppnå det målet den satt ut med. Dette målet har, på tross av enkelte alternative tolkninger, aller mest sannsynlig vært, i tillegg til utforskning av ukjent territorium, å underlegge seg herskerne der som klienter.

Mye senere i den aktuelle perioden, under Trajans styretid, finner vi det andre tilfellet av militær maktbruk fra romersk side. Dette var den mye omdiskuterte annekteringen av klientriket Nabatea, som fant sted i år 106. På tross av at kildene så vidt har funnet denne hendelsen verdt å nevne med en setning har historikere i lang tid forsøkt å finne ut hva som kan ha vært motivet for den. Dessverre er vi ikke kommet mye nærmere et definitivt svar. Det er likevel enighet om at teorier om at romerne ønsket å presse ut ikke-romerske mellommenn fra handelen eller å få direkte kontroll over den nå er utdaterte og gir en for simplistisk forståelse av noe som mer trolig har vært en respons på politiske problemstillinger.

Militær makt er derimot ikke den eneste måten det er mulig å direkte påvirke handelen på. Diplomati er et kjent virkemiddel som kan tas i bruk for å fremme egne

¹⁸¹ Cobb, *Rome and the Indian Ocean trade from Augustus to the early third century CE*, 121.

økonomiske interesser ovenfor andre riker. Å sende ambassader til fremmede nasjoner for å søke vennskap var et vanlig utenrikspolitisk verktøy under antikken. Vi finner i kildene utallige beretninger om at romerske keisere skal ha mottatt ambassader fra riker både nære og fjerne; til og med fra India. Vi har derimot ingen kilder som med troverdighet kan vise at romerne gjorde det samme tilbake. Ingen av de kildene vi har angående ambassader kan heller vise at handel var et tema for diskusjon eller at disse resulterte i handelsavtaler.

Dette området er det hvor kildegrunnlaget er dårligst og hvor vi har minst basis for tolkning. Dette gjør det selvsagt svært utfordrende å besvare spørsmålet om hvorvidt den romerske staten hadde en policy på dette området med noe sikkerhet. Ut ifra det vi vet ser det derimot ikke slik ut. Romerne later ikke til å ha hatt en militær policy som hadde med handelen å gjøre. I de tilfellene hvor romerne har utøvd militær makt i regionen har årsakene trolig vært svært ulike; de er også som vi har sett svært omdiskuterte. Vi kan derimot med noe sikkerhet si at det er lite trolig at noen av romernes ekspedisjoner hadde som motiv å «få kontroll over handelen» eller noe lignende. Det finnes ikke noe bevis som støtter dette synspunktet og det er heller ikke noen logisk grunn til at romerne skulle ha forsøkt dette. Kun en av invasjonene har, etter min egen mening, trolig vært økonomisk motivert, nemlig ekspedisjonen til Aelius Gallus, men da kun i form av et ønske om plyndring og fremtidig tributt fra et klientrike, og kan derfor ikke knyttes direkte handelen. Romerne kan derfor ikke sies å ha hatt en policy ovenfor handelen som involverte militær aggresjon. Med mangel på kilder kan vi heller ikke si at det fantes noen policy for handelen som innebar bruk av diplomati som virkemiddel. Innenfor kategorien påvirkning av handelen med Østen tyder altså bevisene overveiende på at den romerske staten *ikke* hadde en policy.

KAPITTEL 7 - KONKLUSJON

DEN ROMERSKE STATENS POLICY OVENFOR HANDELEN

Formålet med denne oppgaven har vært å undersøke hvorvidt den romerske staten i perioden fra annekteringen av Egypt frem til midten av det andre århundre kan sies å ha hatt en policy ovenfor den østlige langdistansehandelen som gikk via Rødehavet. Videre ønsket jeg å avklare nærmere nøyaktig hva en slik eventuell policy gikk ut på. For å besvare denne problemstillingen valgte jeg å ta i bruk en tredelt analyse; hvor policy innenfor tre hovedkategorier ble undersøkt. Dette valgte jeg å gjøre fordi jeg ønsket å gjennomføre en litt mer systematisk gjennomgang av de tiltakene og aktivitetene den romerske staten så ut til å ha rettet opp mot handelen. Hensikten med dette var å oppnå en tydeligere forståelse av hvilke områder staten hadde policy innenfor og hvilke den ikke hadde det. De tre kategoriene jeg valgte å ta i bruk da jeg gikk løs på denne problemstillingen har jeg kalt for *tilrettelegging*, *regulering*, og *påvirkning*. I kategorien *tilrettelegging* undersøktes fysisk tilrettelegging for handelen gjennom konstruksjon og vedlikehold av infrastruktur langs handelsrutene, samt tilrettelegging gjennom beskyttelse av handelen. *Regulering* var ment for å beskrive kategorien for tiltak som gikk ut på å ilagge handelen skatter og avgifter, og å kontrollere bevegelsesfriheten til handelskaravanene; men som nevnt i det aktuelle kapittelet er kanskje ikke dette begrepet det rette å bruke i sammenheng med denne delen av policyen, da regulering strengt tatt ikke var formålet med disse tiltakene. Kanskje hadde *profitt-sikring* vært en mer treffende beskrivelse? Til sist, så jeg i kategorien *påvirkning* på tiltak som gikk ut på å gå mer aktivt og direkte til verks for å påvirke handelen gjennom ‘utenrikspolitikk’; det vil si gjennom bruk av militærmakt og diplomati.

Dette var tre kategorier jeg mente å kunne identifisere ut ifra de statlige tiltakene og aktivitetene som ble gjennomført i Rødehavsregionen, og som så ut til å finnes implisitt i tidligere forskningslitteratur. Dersom jeg skulle gjennomført dette arbeidet på nytt kunne det derimot vært interessant å modifisere disse i samsvar med de funnene som er blitt gjort i løpet av arbeidet med denne oppgaven; ved for eksempel å kun undersøke de områdene hvor jeg faktisk mener å ha kunnet påvise eksistensen av en policy, og deretter forsøke å oppnå en mer presis kategorisering av policyen. Det får bli til ettertanke. I akkurat denne oppgaven var det derimot denne tredelingen som dannet grunnlaget for analysen av temaet og de følgende avsnittene vil vise resultatene av denne.

TILRETTELEGGING

I kategorien *tilrettelegging* undersøktes som nevnt først den infrastrukturen som bidro til å fasilitere for transport av handelsvarer gjennom Egypt. Her ble det gjennomført en systematisk gjennomgang av all den infrastrukturen som fantes i tilknytning til handelsrutene; fra varene først ankom kysten av provinsen ved havnene på Rødehavet til de kom frem i Alexandria. Hovedfokuset ble naturlig på den infrastrukturen som fantes på strekningen mellom kysten og Nilen, da det er lettere å identifisere formålet med denne med handelen; i motsetning til ellers i Egypt hvor det er mange flere hensyn som spiller inn. Infrastrukturen som ble vurdert i dette kapitlet var havneanleggene på Rødehavskysten, veiene gjennom Østørkenen, og spesielt de strukturene som fantes langs disse veiene. For å finne ut om den romerske staten hadde en policy for langdistansehandelen gjennom disse ble det undersøkt hvorvidt formålet med disse faktisk var å tilrettelegge for handelen, og deretter om det kunne påvises at det var staten som organiserte og finansierte konstruksjonen av disse. Flere kilder kunne bekrefte at dette var tilfellet. Ettersom disse veiene og fasilitetene langs dem prinsipielt tjente transport av handelsvarer kunne det derfor stadfestes at dette var statlige tiltak ment for å tilrettelegge for handelen.

I den andre delen av kapitlet ønsket jeg å finne ut om staten hadde en policy som involverte beskyttelse av handelen. Dette hadde en naturlig kobling til den infrastrukturen som fantes i Østørkenen, hvor et titalls praesidia bemannet av romerske soldater lå langs veiene. Disse beskyttet ikke bare vannforsyningen i ørkenen, men også handelskaravanene. Ved flere anledninger ble karavanene også eskortert gjennom Østørkenen av soldater. Et ytterligere sikringstiltak fantes i de mange signaltårnene som fantes på veien mellom Myos Hormos og Koptos. Disse kan ha tjent en rekke ulike formål, men har utvilsomt vært koblet til handelen. Det kunne derimot ikke bekreftes med sikkerhet at de militære enhetene på Rødehavet hadde som formål å beskytte handelen; det er likevel veldig plausibelt at disse var ment som tiltak mot piratvirksomhet.

Innenfor kategorien tilrettelegging kunne det altså konkluderes med at den romerske staten hadde en policy som helt klart involverte både konstruksjon av infrastruktur til fordel for handelen og beskyttelse av den.

REGULERING

I kapittelet om *regulering* ble det undersøkt hvilke skatter og avgifter langdistansehandelen med Østen var ilagt i Egypt. Den viktigste skatten handelen var omfattet av var en skatt på importvarer som het *tetarte*. Denne gjorde krav på en hel fjerdedel av varene som ble tatt inn i riket. Det veldig mulig denne var basert på en skatt som eksisterte allerede før romerne tok over kontrollen av Egypt. Romerne ser derimot ut til å ha videreført denne skatten til å omfatte all eksport ved de østlige grensene og det virker derfor som at den har vært et tiltak rettet spesifikt mot langdistansehandelen med Østen. I tillegg til *tetarte* har man i lang tid vært klar over at det måtte betales *portoria* når varene ble eksportert videre i Middelhavet. Det kan derimot tenkes at dette ikke var den eneste gangen i løpet av ferden gjennom Egypt at *portoria* måtte betales. Vi er godt kjent med et det også eksisterte en rekke regionale og lokale *portoria* internt i Egypt som handelen også kan ha vært omfattet av. Det er mulig at langdistansehandelen fikk unntak fra enkelte av disse, men det er likevel svært sannsynlig at *portoria* måtte betales ved mer enn en anledning. I tillegg til skatter var handelen trolig omfattet av ulike veiavgifter, slik som den vi får vite om gjennom Koptos-tariffen, og avgifter for bruk av enkelte havner. Det var derimot ikke offentlige myndigheter som tok på seg arbeidet med å kreve inn disse skattene. I stedet ble retten til dette aksjonert bort til private entreprenører, kalt *publicani*. På denne måten kunne staten tjene indirekte på handelen uten selv å måtte ha ansvaret for å sørge for at skattene ble krevet inn.

Det ble også vurdert hvorvidt staten forsøkte å kontrollere bevegelsen av folk og varer i provinsen. Formålet med slike kontroller ville naturligvis være å sikre at alle skatter og avgifter som skyldtes faktisk ble betalt. En av måtene dette kunne gjøres på er ved å kreve at handelskaravanene passerte gjennom spesifikke kontrollpunkter langs handelsrutene. Dette kunne for eksempel være ved at kun enkelte havner på kysten kunne benyttes i sammenheng med langdistansehandelen. En bedre etablert forklaring på hvorfor kun hovedsakelig havnene Berenike og Myos Hormos ble benyttet er derimot praktiske vurderinger av seilforhold på Rødehavet og reiseveien over land. Mer sannsynlig er det derimot at Koptos var et slikt punkt som *måtte* passeres gjennom, da dette var et av kontrollpunktene i sammenheng med importskatten *tetarte*. Men om dette var lovfestet eller om staten oppnådde dette gjennom smart manipulering av hvilke handelsruter som ble

foretrukket er uvisst. Videre følger det naturlig at alle varene måtte innom Alexandria hvor denne skatten omsider skulle betales.

Den romerske staten hadde altså definitivt en policy for skattlegging av handelen; selv om det ikke kan påvises at den var omfattet av alle skattene de som ble skildret ovenfor. Denne policyen innebar derimot en viss grad av passivitet da selve innkrevingen ble overlatt til *publicani*. Det er også veldig plausibelt at staten hadde en policy som innebar kontroll av bevegelsesfriheten til handelsmennene, eller manipulering av hvor de tok veien, men ved mangel på kilder som støtter opp om dette kan det ikke bevises at den hadde det.

PÅVIRKNING

Innen kategorien *påvirkning* ble det diskutert de tilfellene vi vet om hvor den romerske staten har tatt i bruk militærmakt i Rødehavet. Dette fordi det i tidligere forskningslitteratur er blitt foreslått at disse var tiltak som var ment til å påvirke handelen. Knapphet på kilder gjør derimot dette til et vanskelig tema å diskutere. I den aktuelle perioden vet vi om kun to slike hendelser. Den første av disse fant sted i år 24 fvt. da Aelius Gallus ble sendt av keiser Augustus på en ekspedisjon til det sørlige Arabia. Vi har derimot ingen kilder som tyder på at dette har hatt som motiv å få kontroll over å dermed påvirke langdistansehandelen til romernes fordel. I stedet blir vi fortalt av Strabon at målet med ekspedisjonen var enten å skaffe seg velstående venner eller å overvinne velstående fiender. Det er uønskelig å ilegge romerne innviklede handels-økonomiske motiver for dette. Ja, de ville kunnet kreve tributt dersom de hadde klart å underlegge seg rikene der som klienter; noe som ville være en økonomisk fortjeneste. Men det betyr ikke at denne ekspedisjonen kan forstås som en del av en policy ovenfor langdistansehandelen. Når det gjelder det andre tilfellet av militær maktbruk i regionene, nemlig annekteringen av kongeriket Nabatea i år 106 evt., er situasjonen mer komplisert. Det er knyttet stor usikkerhet til alle aspekter ved denne invasjonen da den så vidt nevnes i skriftlige kilder. Årsaken for invasjonen har vært en kilde til debatt i en årrekke. Motiver relatert til langdistansehandelen vurderes derimot som sekundære, om i det hele tatt det. Riket ble trolig invadert på grunn av politiske problemstillinger.

I dette kapitlet ble det også forsøkt å undersøke om den romerske staten hadde en policy for handelen som dreide seg om bruk av diplomatiske virkemidler. Et typisk slikt virkemiddel i antikken var ambassader, som kunne sendes til fremmede nasjoner for å søke vennskap og fremme egne interesser. Vi så at kildene forteller at Romerriket mottok en rekke slike ambassader fra østlige riker i den aktuelle perioden. Det samme gjaldt derimot ikke for ambassader den andre veien; vi har ingen kilder som sikkert kan fortelle at romerne sendte ambassader selv. Videre har vi ingen kilder som tyder på at de ambasadene romerne mottok resulterte i handelsavtaler. Det kunne derfor ikke vises at det fantes en policy innenfor dette området.

I kategorien *påvirkning* kunne det altså ikke påvises noen som helst form for policy; verken når det gjaldt bruk av militær maktbruk eller diplomati. Dette skyldtes hovedsakelig mangel på kilder. Det er likevel høyst usannsynlig at militære invasjon var en del av policyen. Det kan derimot tenkes at diplomati kan ha vært et virkemiddel som ble brukt for å fremme handelsinteresser; men dette kan altså overhodet ikke bekreftes.

KONKLUSJON – DEN ROMERSKE STATENS POLICY OVENFOR HANDELEN

Konklusjonen på problemstillingen fremlagt i denne oppgaven blir dermed at den Romerske staten faktisk hadde en policy ovenfor den østlige langdistansehandelen. Den hadde helt klart en policy i den forstand at den hadde en strategi for tilrettelegging for og 'regulering' av handelen. Statens hovedmotiv for å ha denne policyen var definitivt å sikre skatteinntekter fra handelen. Den hadde derimot ingen policy som involverte bruk av militær makt.

I denne oppgaven har jeg kommet over flere problemstillinger som vanskelig kan besvares grunnet manglende kildegrunnlag. Men det er viktig å huske på som man sier, at fravær av bevis ikke er det samme som bevis på fravær. Det kan godt tenkes at policyrelaterte tiltak som det ikke kunne bevises fant sted faktisk gjorde det; jeg tenker særlig på det med kontroll av bevegelsesfrihet og diplomati. Så når jeg sier at det ikke kan bevises at den romerske staten hadde policy innenfor et visst område betyr ikke det nødvendigvis at den ikke hadde det, men heller at vi som historikere for øyeblikket ikke har tilstrekkelig grunnlag for å hevde det; og kanskje vil vi aldri heller få det.

Denne oppgaven var geografisk avgrenset til å kun dreie seg om Rødehavsområdet, og hovedsakelig Egypt. I denne sammenheng kunne det derimot vært aktuelt å ha rettet et større fokus mot Arabia også. Av hensyn til oppgavens omfang kunne ikke dette gjennomføres her, men det kunne ha vært et interessant tema for studium. Enda mer interessant hadde det kanskje vært å se på policyen staten hadde i forholdt til andre handelsruter også. Varer fra Østen kom som kjent inn i riket også gjennom Syria; via den Persiske gulf og landbaserte ruter i Sentral-Asia. Det er vanskelig å vurdere viktigheten av disse to aksene i handelen opp mot hverandre, men betydelig handelstrafikk kom også denne veien. Ruten via Syria er en under-utforsket dimensjon med tanke på policy for langdistansehandelen. Riktignok har denne en noe mer utfordrende kildesituasjon enn Egypt, hvor forholdsvis mye er bevart. Et interessant tema for fremtidig forskning ville likevel, dersom mulig, være å sammenligne hvilken policy den romerske staten kan ha hatt ovenfor denne regionen med den den hadde i Rødehavet.

Helt avslutningsvis vil jeg oppfordre til refleksjon rundt tidsdimensjonen av policyen. Selv om den romerske staten kan ha hatt en generell policy ovenfor handelen er det vanskelig å se for seg at denne har holdt seg statisk gjennom hele rikets historie, eller til og med gjennom hele den perioden denne oppgaven har tatt for seg. Deler av policyen kan ha gjennomgått endringer over tid. I denne oppgaven har fokus vært på perioden 30 fvt. til midten av det andre århundre, men handelen med Østen fortsatte også etter dette. Over en så lang tidsperiode er det vanskelig å se for seg at det ikke har skjedd forandringer i hvordan staten har forholdt seg til handelen. Endrede omstendigheter og behov kan ha nødvendiggjort endringer i policyen også. Ulike keiserperioder har hatt ulike utfordringer og vi kan ikke forvente at riket har hatt samme policy på tvers av dem alle. Det kan fremstå som en vanlig oppfatning at for at man skal kunne tale om at et rike hadde en policy for noe må denne ha vært den samme gjennom store deler av dets historie; men dette er en urealistisk forventning. Romerriket eksisterte i mange hundre år; det å da forvente at rikets policy forblir fullstendig uendret er en urimelig standard. Ikke bare er dette en viktig ting å være klar over, det kan også være et utgangspunkt for videre forskning på den romerske statens policy.

KILDER

For samtlige av de klassiske kildene har jeg bruk oversettelsene til Loeb Classical Library; de følgende er unntakene:

- Aurelius Victor. *De Caesaribus*. Oversatt av T. M. Banchich. Buffalo, New York: Canisius College. 2018.
- Orosius. *Historiarum adversus paganos libri septem*. Oversatt av I. W. Raymond. New York: Columbia University Press, 1936.
- Periplus Maris Etythraei*. Redigert og oversatt av L. Casson. Princeton: Princeton University Press. 1989.
- Ptolemaios. *Geographia*. Redigert og oversatt av E. L. Stevenson. New York: Dover Publications. 1991.
- Res Gestae divi Augusti*. Redigert og oversatt av P. A. Brunt og J. M. Moore. Oxford: Oxford University Press. 1967.
- Strabon. *Geografika*. Redigert og oversatt av H. C. Hamilton og W. Falconer. London: George Bell & Sons. 1903.
- Suetonius. *De vita Caesarum*. Redigert og oversatt av C. Edwards. Oxford: Oxford University Press. 2000.

BIBLIOGRAFI

- Adams, Colin E. P. *Land transport in Roman Egypt: a study of economics and administration in a Roman province*. Oxford classical monographs. Oxford ; New York: Oxford University Press, 2007.
- Aubert, Jean-Jacques. «Trajan's Canal: River Navigation from the Nile to the Red Sea?» I *Across the ocean: nine essays on Indo-Mediterranean trade*, redigert av Federico De Romanis og Marco Maiuro, 33–42. Leiden ; Boston: Brill, 2015.
- Bagnall, Roger S. «Army and Police in Roman Upper Egypt». *Journal of the American Research Center in Egypt* 14 (1977): 67–86. <https://doi.org/10.2307/40000369>.
- . «Greek and latin epigraphy». I *Quseir al-Qadim 1978: Preliminary report*, redigert av Donald S. Whitcomb og Janet H. Johnson, 243–44. Princeton: American Research Center in Egypt, 1979.
- . «Upper and Lower Guard Posts». *Chronique d'Égypte* 57, nr. 113 (januar 1982): 125–28. <https://doi.org/10.1484/J.CDE.2.308587>.
- Bagnall, Roger S., Adam Bülow-Jacobsen, og Hélène Cuvigny. «Security and water on the Eastern Desert roads: the prefect Iulius Ursus and the construction of praesidia under Vespasian». *Journal of Roman Archaeology* 14 (2001): 325–33.

- Blue, Lucy. «Locating the Harbour: Myos Hormos/Quseir al-Qadim: A Roman and Islamic Port on the Red Sea Coast of Egypt». *International Journal of Nautical Archaeology* 36, nr. 2 (2007): 265–81. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.2007.00151.x>.
- Broekaert, Wim. «Going mental: Culture, exchange and compromise in Rome's trade with the East». I *Sinews of empire: networks in the roman Near East and beyond*, redigert av Håkon Fiane Teigen og Eivind Heldaas Seland, 1–22. Oxford ; Philadelphia: Oxbow Books, 2017.
- Broux, Yanne. «Trade networks among the army camps of the Eastern Desert of Roman Egypt». I *Sinews of empire: networks in the roman Near East and beyond*, redigert av Håkon Fiane Teigen og Eivind Heldaas Seland, 137–46. Oxford ; Philadelphia: Oxbow Books, 2017.
- Brun, Jean-Pierre. «Chronology of the Forts of the Routes to Myos Hormos and Berenike during the Graeco-Roman Period». I *The Eastern Desert of Egypt during the Greco-Roman Period: Archaeological Reports*, redigert av Thomas Faucher, Bérangère Redon, og Steven Sidebotham. Institut Des Civilisations. Paris: Collège de France, 2018. <http://books.openedition.org/cdf/5239>.
- Casson, Lionel, red. *The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary*. Princeton, N.J: Princeton University Press, 1989.
- Cobb, Matthew. *Rome and the Indian Ocean trade from Augustus to the early third century CE*. Mnemosyne supplements, Volume 418. Leiden ; Boston: Brill, 2018.
- Cuvigny, Hélène. «The shrine in the praesidium of Dios (Eastern Desert of Egypt): Texts in Context». *Chiron*, nr. 40 (2010): 245–99.
- Eadie, John. «The evolution of the roman frontier in Arabia». I *The defence of the Roman and Byzantine East: proceedings of a colloquium held at the University of Sheffield in April 1986*, redigert av Philip Freeman og David Kennedy, 243–52. BAR international series, 297(i). Oxford, England: BAR, 1986.
- Evers, Kasper Grønlund. *Worlds apart trading together: the organisation of long-distance trade between Rome and India in antiquity*. Archaeopress Roman archaeology 32. Oxford: Archaeopress Publishing Ltd, 2017.
- Fiema, Zbigniew Tomasz. «The Roman annexation of Arabia: a general perspective». *The Ancient World* 15 (1986): 25–35.
- Finley, Moses I. *The Ancient Economy*. 2nd ed. London: Hogarth Press, 1985.
- Fraser, Peter Marshall. *Ptolemaic Alexandria*. Bd. 1. Oxford: Clarendon Press, 1972.
- Freeman, Philip. «The annexation of Arabia and imperial Grand Strategy». I *The Roman Army in the East*, redigert av David Kennedy, 91–118. Journal of Roman Archaeology Supplementary Series 18. Michigan: Ann Arbor, 1996.
- Marriner, Nick, og Christophe Morhange. «Mind the (stratigraphic) gap: Roman dredging in ancient Mediterranean harbours». *Bollettino di Archeologia*, 1. januar 2008, 23–32.
- Maxfield, Valerie. «The eastern desert forts and the army in Egypt during the principate». I *Archaeological research in Roman Egypt : the proceedings of the Seventeenth Classical Colloquium of the Department of Greek and Roman Antiquities, British Museum, held on 1-4 December, 1993*, redigert av Donald Bailey, 9–19. Supplementary series 19. Ann Arbor, Mich. Journal of roman archaeology, 1996.
- McLaughlin, Raoul. *The Roman Empire and the Indian Ocean: the ancient world economy and the kingdoms of Africa, Arabia and India*. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Military, 2014.
- Murray, G. W. «The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt». *The Journal of Egyptian Archaeology* 11, nr. 3 (1925): 138–50.

- Nappo, Dario. «Money and Flows of Coinage in the Red Sea Trade». I *Trade, Commerce, and the State in the Roman World*, redigert av Andrew Wilson og Alan K. Bowman, 557–78. Oxford, United Kingdom ; New York, NY: Oxford University Press, 2018.
- . «Roman Policy on the Red Sea in the Second Century ce». I *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, redigert av Federico De Romanis og Marco Maiuro, 55–72. Leiden ; Boston: Brill, 2015. https://doi.org/10.1163/9789004289536_006.
- . «The Abandonment of Myos Hormos». I *Before/After. Transformation, Change, and Abandonment in the Roman and Late Antique Mediterranean*, redigert av Paolo Cimadomo, Rocco Palermo, Raffaella Pappalardo, og Raffaella Pierobon Benoit. Archaeopress, 2020.
- Nappo, Dario, og Andrea Zerbini. «On The Fringe: Trade And Taxation In The Egyptian Eastern Desert». I *Frontiers in the Roman World*, redigert av Ted Kaizer og Olivier Hekster, 61–78. Brill, 2011. <https://doi.org/10.1163/ej.9789004201194.i-378.18>.
- Peacock, D. P. S., og Lucy Katherine Blue, red. *Myos Hormos-Quseir Al-Qadim: Roman and Islamic ports on the Red Sea*. Oxford [England]: Oxbow Books, 2006.
- Rathbone, Dominic. «Koptos the Emporion. Economy and Society, I-III A.D.» *Topoi. Orient-Occident. Supplément 3*, 2002, 179–98.
- . «The ‘Muziris’ papyrus (SB XVIII 13167): financing Roman trade with India». *Bulletin de la Société Archéologique d’Alexandrie* 46 (2000): 39–50.
- Reddé, Michel. «The Fortlets of the Eastern Desert of Egypt». I *The Eastern Desert of Egypt during the Greco-Roman Period: Archaeological Reports*, redigert av Jean-Pierre Brun, Thomas Faucher, Bérangère Redon, og Steven Sidebotham. Institut Des Civilisations. Paris: Collège de France, 2018. <http://books.openedition.org/cdf/5248>.
- Seland, Eivind Heldaas. «The Persian Gulf or the Red Sea? Two Axes in Ancient Indian Ocean Trade, Where to Go and Why». *World Archaeology* 43, nr. 3 (september 2011): 398–409. <https://doi.org/10.1080/00438243.2011.605844>.
- Sidebotham, Steven E. *Berenike and the ancient maritime spice route*. Berkeley: University of California Press, 2011.
- . «Ports of the Red Sea and the Arabia-India trade». I *Rome and India: the ancient sea trade*, redigert av Vimala Begley og Richard Daniel De Puma, 12–38. Madison, Wis: University of Wisconsin Press, 1991.
- . *Roman economic policy in the Erythra Thalassa 30 B.C.-A.D. 217*. Leiden: E.J. Brill, 1986.
- . «Roman Interests in the Red Sea and Indian Ocean». I *The Indian Ocean in Antiquity*, redigert av Julian Reade. London: Routledge, 1996.
- Sidebotham, Steven E., Martin Hense, og Hendrikje M. Nouwens. *The Red Land: The Illustrated Archaeology of Egypt’s Eastern Desert*. Kairo: The American University in Cairo Press, 2008.
- Sidebotham, Steven E., og Willeke Wendrich, red. *Berenike 1997: report of the 1997 excavations at Berenike and the survey of the Egyptian Eastern Desert, including excavations at Shenshef*. CNWS publications, no. 4. Leiden: Research School CNWS, 1999.
- Sidebotham, Steven E., Ronald E. Zitterkopf, og John A. Riley. «Survey of the ‘Abu Sha’ar-Nile Road». *American Journal of Archaeology* 95, nr. 4 (1991): 571–622. <https://doi.org/10.2307/505894>.

- Sijpesteijn, Pieter Johannes. *Customs Duties in Graeco-Roman Egypt*. Studia Amstelodamensia Ad Epigraphicam, Jus Antiquum et Papyrologicam Pertinentia 17. Zutphen, Nederland: Terra, 1987.
- Vandorpe, Katelijjn. «Roman Egypt and the organisation of customs duties». I *Studien zum römischen Zollwesen*, redigert av P. Kritzinger, F. Schleicher, og T. Stickler, 89–110. Reihe Geschichte 7. Düsseldorf: Wellem Verlag, 2015.
- Whitcomb, Donald. «Quseir al-Qadim and the location of Myos Hormos». *Topoi* 6, nr. 2 (1996): 747–72. <https://doi.org/10.3406/topoi.1996.1693>.
- Whitcomb, Donald S., og Janet H. Johnson. *Quseir al-Qadim 1978 Preliminary Report*. Kairo: American Research Center in Egypt, 1979.
- Wilkinson, John Gardner. *The Topography of Thebes and General View of Egypt*. London: Murray, 1835.
- Wilson, Andrew. «Red Sea Trade and the State». I *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, redigert av Federico De Romanis og Marco Maiuro, 13–32. Leiden ; Boston: Brill, 2015.
- Young, Gary K. *Rome's eastern trade: international commerce and imperial policy, 31 BC-AD 305*. London ; New York: Routledge, 2001.
- Zitterkopf, Ronald E., og Steven E. Sidebotham. «Stations and Towers on the Quseir-Nile Road». *The Journal of Egyptian Archaeology* 75 (1989): 155–89. <https://doi.org/10.2307/3821906>.
- Zych, Iwona. «The harbor of early Roman “Imperial” Berenike: overview of excavations from 2009 to 2015». *Polish Archaeology in the Mediterranean* 26, nr. 2 (2017): 93–132. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0012.1822>.