

ÜBER EINE BESONDERE ART DER SCHIFF-FAHRT AUF DEM NIL IM ALTEN ÄGYPTEN

Die Ägyptologie umfaßt alle Beziehungen der altertümlichen ägyptischen Kultur. Es ist unerläßlich, daß der Ägyptologe mit seiner Materie, besonders in technischer Hinsicht, genauso vertraut ist wie ein den betreffenden Beruf ausübender Fachmann.¹ Selbst in dem Fall, daß er im betreffenden Thema entsprechend bewandert ist, kann noch mancher Mangel infolge dessen auftreten, daß er ein technisches Details für ungeeignet hält, ausführlicher erörtert zu werden. Seit Liebleins vor einem Jahrhundert erschienenen Werk² befaßten sich kleinere oder größere ausgezeichnete Werke mit Fragen der ägyptischen Schifffahrt. In einem bereits vor zwei Jahrzehnten ungarisch — leider nur mit einem kurzen deutschen Auszug — herausgegebenen Aufsatz³ machte ich auf den Gebrauch der Schubstange (oder des Bootshakens) aufmerksam, die bei der Behandlung der ägyptischen Schifffahrt vernachlässigt oder wenig beachtet wird. Auch im vergangenen Jahrzehnt sind zwei bedeutende Fachbücher über die ägyptische Schifffahrt von Glanville — Faulkner⁴ bzw. Landström⁵ erschienen. Das Erstere erwähnt die Schubstange nur als ein Hilfsmittel des aufgefahrenen Schiffes, sonst beschäftigt sich keines dieser Werke ausführlicher mit diesem Thema. Vandiers zusammenfassendes⁶ Werk ergänzt den Verwendungsbereich der Schubstange mit ihrem Gebrauch auf der Wasserjagd. Boreux betont in seinem auch heute noch als grundlegend geltenden Werk die Notwendigkeit des Gebrauchs der Schubstange im seichten Wasser.⁷ Er meint aber, daß sie als ein Gerät beim Wasserverkehr nur selten eingesetzt wurde. Mit dieser Meinung steht er der von Jequier gegenüber.⁸

Die Frage ist in der Tat nicht einfach. Die an Darstellungen bzw. Schiffsmodellen zu sehende, in der Halt gehaltene Stange, läuft in einer zweizackigen Gabel aus, wie auch das hieroglyphische Determinativ der Bezeichnung für die Stange *sm*⁹ zeigt. Die Gabel der Stange kann eventuell zum Festhalten im Boden gedient haben, obwohl es auch angenommen werden darf, daß sie, wenn sie der Schiffer im Bug des Schiffes in der Hand hält, zum Wegschieben oder Abstoßen entgegenschwimmender oder im Wege stehender Hindernisse benutzt wurde. Die Darstellungen des bekannten Spiels der Bootswettkämpfe zeigen charakteristische Beispiele ihrer Verwendung. Es ist anzunehmen, daß die das Wasserfahrzeug bewegende

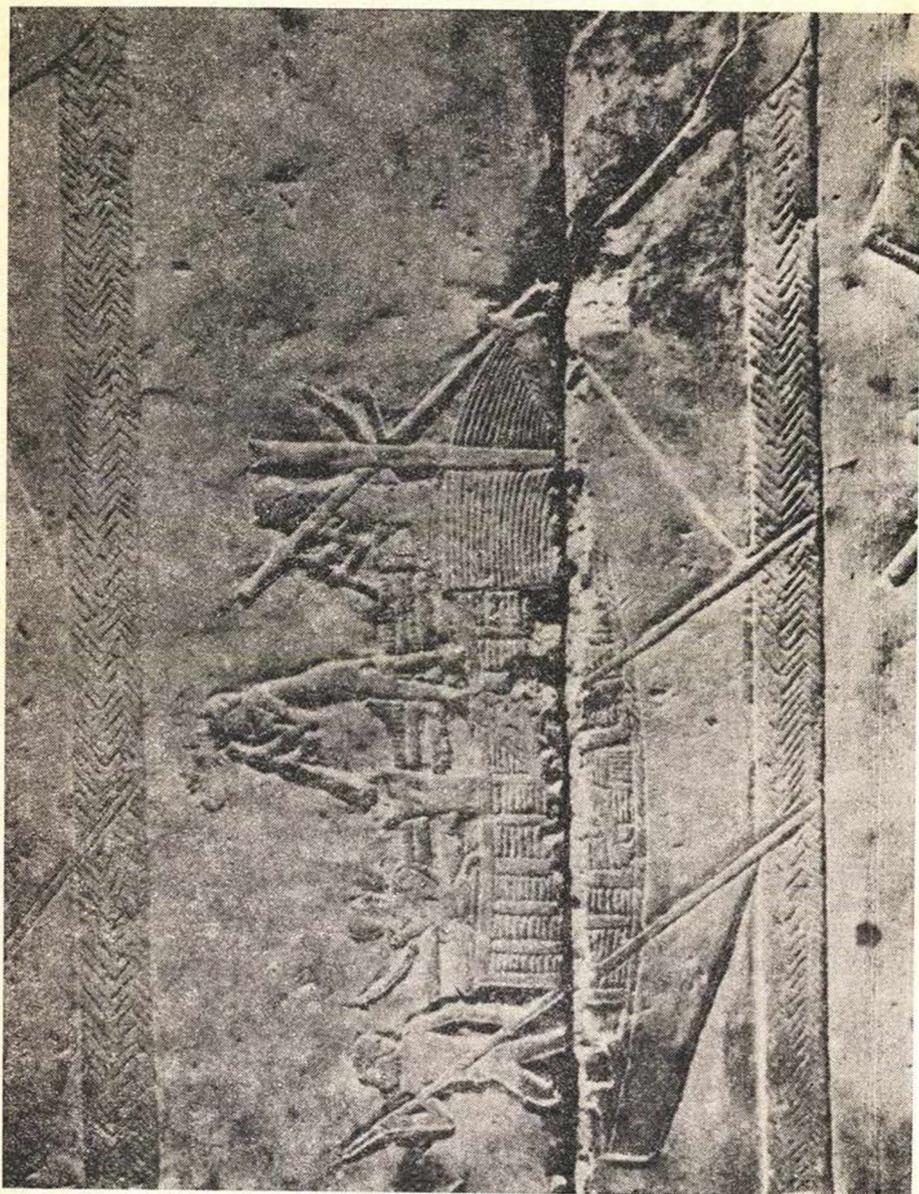


Abb. 1. Relief der Ipi-Mastaba

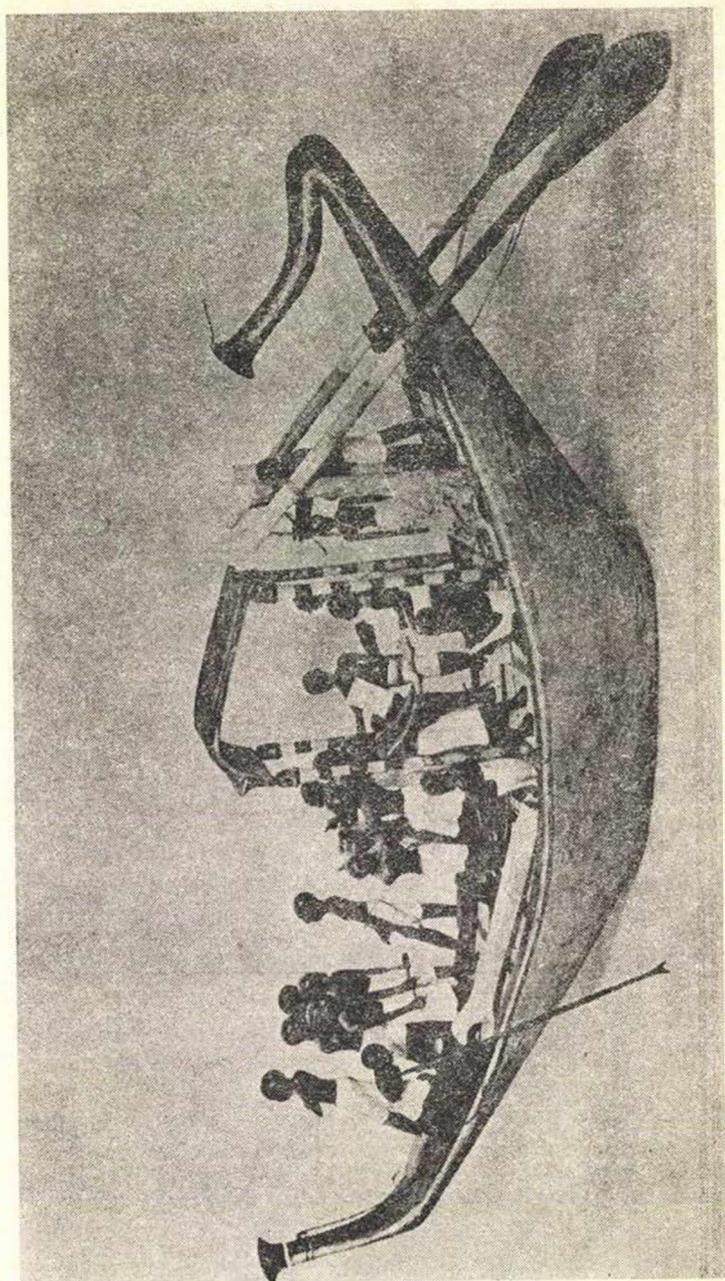


Abb. 2. Schiffsmodell der Metropolitan Museums



Abb. 3. Schiffmodell des Museums von Kairo

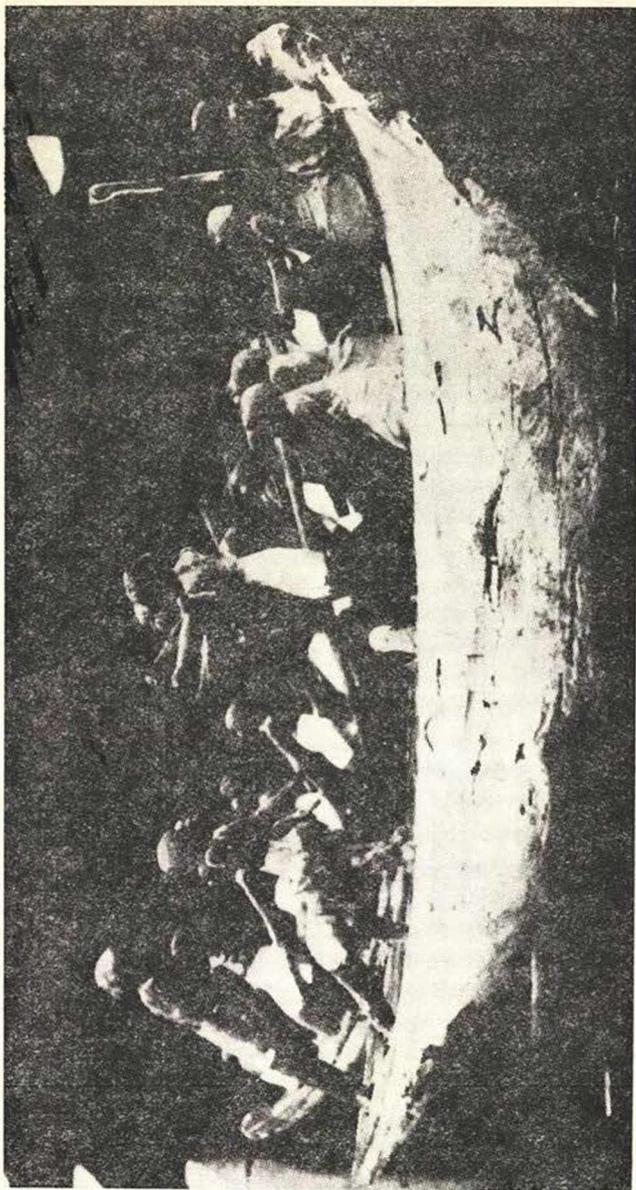


Abb. 4. Schiffsmodell des British Museums

Schubstange im allgemeinen dicker war. Auf dem Nil wurde sie vermutlich ziemlich oft benutzt. Zusammenfassend: In den seichten Papyrusdickichten ist die Schubstange, die dem Jäger ein geräuschloses Vorwärtskommen sichert, viel brauchbarer als das Ruder. Auch beim Auffahren ist eine starke Schubstange die beste Hilfe, genauso auch beim Abstoßen vom Ufer. Auch auf größeren Schiffen kann sie — mangels Ruderer —, wenn der Wind ungünstig und das Schiff nahe dem Ufer ist, ein brauchbares Hilfsmittel sein. Auch die Darstellungen und die zeitgenössischen Modelle zeigen diese selbst heute angewendete Methode des Vorwärtskommens bei der Schifffahrt längs des Ufers sehr gut. Der Schiffer ist mit gebogenem Oberkörper dargestellt, stemmt mit voller Kraft die Stange gegen den Wassergrund, und schreitet entlang des Decks; das Schiff gleitet vorwärts unter seinen Schritten und er muß die schwere Stange bis Ende des Decks nicht wieder aufheben. (Abbildungen: 1. Relief der Ipi-Mastaba, 2. Schiffsmodell des Metropolitan Museums, 3. Schiffsmodell des Museums von Kairo, 4. Schiffsmodell des British Museums). Es wurde unserer Meinung nach seit dem Alten Reich durchgehends außer der Gabelstange auch eine stumpfe, dicke Stange in der Schifffahrt auf dem Nil gebraucht, und gerade dort ist sie bis heute auch unentbehrlich.

¹ Vgl. H. Jüngst: Zur Interpretation einiger Metallarbeiterszenen auf Wandbildern altägyptischer Gräber. Göttinger Miszellen 59 (1982) 15 ff.

² J. Lieblein: Handel und Schifffahrt auf dem Roten Meere in alten Zeiten. Leipzig, 1886.

³ V. Wessetzky: Észrevételek az óegyiptomi hajózásról. Archaeologiai Értesítő 91 (1964) 62 ff.

⁴ S. R. K. Glanville — R. O. Faulkner: Wooden Model Boats. Catal. of Egypt. Ant. in the British Museum. II. 1972.

⁵ B. Landström: Die Schiffe der Pharaonen. München, Wien 1974. Mit reicher Literatur.

⁶ J. Vandier: Manuel d'Archéologie Égyptienne. IV. Paris 1964.

⁷ Ch. Boreux: Études de Nautique Égyptienne. Mémoires publ. par les Membres de l'Institut Française d'Arch. Orientale du Caire 50 (1925) 228.

⁸ Ibid. 449.

⁹ WB IV. 130, vgl. G. Jéquier: Essai sur la nomenclature des parties de bateaux. BIFAO 9 (1911) 76.