

# Weibliche Mobilität im Alten Ägypten II: Frauen auf Reisen in pharaonischer Zeit

*Heidi Köpp-Junk*

**Abstract:** Für ägyptische Frauen sind im Zeitraum vom Alten bis zum Neuen Reich (2575-1070 v. Chr.) Reisen im In- und Ausland belegt. Allerdings ist die Belegdichte sehr gering. Nichtsdestotrotz sind Schlüsse über die Motivation für ihre Mobilität möglich, die z.B. in der Ausübung beruflicher Pflichten bzw. Tätigkeiten oder Verheiratung besteht. Nicht nur Frauen der Elite, sind auf Reisen belegt. Der Corvée-Dienst bedingt einen gewissen Grad an Mobilität auch für Frauen der unteren Gesellschaftsschicht. In Hinsicht auf die genutzten Verkehrsmittel ist festzustellen, dass sie sich auf dem Landweg, ebenso wie Männer, mit Sänften bzw. Streitwagen fortbewegten. Spezielle geschlechtsspezifische Fortbewegungsmittel auch für den Wasserweg sind nicht nachzuweisen. Die Mobilität von Frauen erstreckt sich nicht allein auf Kurzreisen, Reisedrecken von ca. 650 km wie von Memphis nach Theben sind keine Ausnahmen. Die mit dem Ortswechsel verbundenen emotionalen, sozialen und kulturellen Implikationen werden in den ägyptischen Textquellen kaum thematisiert.

Die Quellen zum Reisen in pharaonischer Zeit belegen einen hohen Grad an Mobilität durch alle Gesellschaftsschichten hindurch,<sup>1</sup> doch zeigen sie in erster Linie männliche Reisende, während Frauen auf Reisen weit- aus seltener belegt sind. Im Folgenden werden einige dieser reisenden Frauen vorgestellt, ihre Motivation für den Antritt der Reise thematisiert sowie die von ihnen genutzten Verkehrsmittel erörtert.<sup>2</sup>

Das Reisen im Alten Ägypten unterscheidet sich erheblich vom heutigen Tourismus. Im europäischen Mittelalter und noch in der Neuzeit reiste man nicht in erster Linie aus touristischen Gründen, zur Erholung bzw. aus Vergnügen, sondern aus wirtschaftlichen Motiven. Hinweise auf Reisen zum Vergnügen sind aus pharaonischer Zeit selten, touristische Reisen sind vermutlich erst seit dem Neuen Reich belegt.<sup>3</sup> In dieser Untersuchung wird unter Reisen grundsätzlich die Bewegung einer Person von einem Ort A zu einem Ort B verstanden, die über den alltagsüblichen Aktionsradius hinaus-

---

<sup>1</sup> Ausführlich dazu Köpp-Junk 2015a. Als Übersicht zu Reisen in Ägypten siehe auch Baines 2004, ders. 2007 speziell zu Mobilität in und um Deir el-Medine siehe Berg 2014.

<sup>2</sup> Der vorliegende Artikel schließt sich thematisch an die Untersuchung „Weibliche Mobilität im Alten Ägypten: Frauen in Sänften und auf Streitwagen“ (Köpp 2008) an und ist eine detailliertere Darstellung der in Köpp-Junk 2015a, 227-230 nur kurz angerissenen Thematik. Die folgenden Ausführungen sind als schlaglichtartige Zusammenstellung zu betrachten, es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit aller bis zum Ende des Neuen Reiches auf Reisen belegten Frauen erhoben. Um Redundanz in Bezug auf Themen zu vermeiden, die bereits an anderer Stelle untersucht wurden, wird nur in Kürze in den Fußnoten auf diese verwiesen.

---

<sup>3</sup> Grundsätzlich sind die Motive für den Aufbruch vielfältig und eine ausführliche Darlegung würde den Umfang dieser Untersuchung sprengen, siehe daher Braukämper 1992; Ohler 1988, 179-180. Zur saisonbedingten Mobilität zur Deckung der Grundversorgung, einem der vordringlichsten Motive für den Aufbruch, bei den Chippewa, einem Algonkin-Stamm Nordamerikas, siehe Densmore 1929, 121-123, zu weiteren Stämmen, den Zaghara in Nord-Darfur sowie den Aufbruchsmotiven im pharaonischen Ägypten siehe Köpp-Junk 2015a, 217-222, Anm. 35.

geht. Zudem ist das Fern sein vom Heimatort sowie der Aufenthalt in fremder Umgebung und die beabsichtigte Rückkehr ausschlaggebend.<sup>4</sup> Der Begriff Mobilität wird in einem weiteren Sinne als Bewegung innerhalb eines geografischen Raumes verstanden.

## 1. Quellen

Für die Untersuchung wurden nicht-literarische und literarische Texte sowie archäologische Quellen aus dem Alten, Mittleren und Neuen Reich herangezogen.<sup>5</sup> Das Hauptaugenmerk liegt auf reisenden Ägypterinnen, die sich innerhalb des Landes bzw. über die Grenzen Ägyptens hinausbewegen.

Die nicht-literarischen Texte beinhalten historische und biographische Inschriften, Grabinschriften, Briefe, Feldzugs- und Expeditionsberichte.<sup>6</sup> Wenn auch das Motiv des Reisens nicht im Vordergrund dieser Texte steht, so sind dennoch Rückschlüsse auf den Aktionsradius verschiedener Personen bzw. –gruppen möglich. Die Reise-Reichweite ist nicht zu verallgemeinern und sehr individuell. Während manche Reisende häufig und zu weit entfernten Zielen<sup>7</sup> wie

Ugarit<sup>8</sup> reisten, sind andere selten und eher auf kurzen Strecken unterwegs wie von Qantir nach Heliopolis.<sup>9</sup> Die zur Reise genutzten Transport- bzw. Verkehrsmittel bzw. die gewählte Reiseroute werden selten erwähnt.<sup>10</sup>

Bei den archäologischen Hinterlassenschaften handelt es sich um ikonographische Belege (Malereien, Reliefs), Artefakte (Schlitten, Sänften, Wagen, Streitwagen) sowie Befunde (Gebäudereste, Straßen etc.).

## 2. Motive für weibliche Mobilität

Im Alten Ägypten sind für die Mobilität von Frauen nur wenige Anhaltspunkte zu finden.<sup>11</sup> Durch Filiationen mit Ortsangaben wird der Heiratsradius ersichtlich. Mitunter ist eine Ortsveränderung nachweisbar, weil die Frauen sich bedingt durch die Tätigkeit als Sängerin eines Gottes, im Rahmen des Arbeitsdienstes oder aus religiösen Gründen auf den Weg begaben. Im Folgenden seien einige Beispiele von Frauen vorgestellt, die mit Reisen bzw. Mobilität in Verbindung zu bringen sind, sowie ihre Motive dafür.

### Verheiratung

Bedingt durch die ägyptische Heiratspraxis, gemäß der sich die Frauen im Allgemeinen in das Haus des Ehemannes begaben,<sup>12</sup> waren sie mobil, doch ist dies selten, sei es direkt oder indirekt, belegt. Als Beispiel für einen der wenigen Belege sei eine Frau namens Takertia aus der Zeit Ramses II. her-

<sup>4</sup> Baines 2007, 5-6; Köpp-Junk 2015a, 19. Damit werden Bewegungen von Personen, die lediglich von einer Nilseite zur anderen übersetzen oder sich innerhalb ihrer alltäglichen Mobilität von Theben nach Deir el-Medine o.ä. bewegten, in dieser Untersuchung nicht als „Reisen“ verstanden.

<sup>5</sup> Zur Nitokris-Stele aus der 26. Dynastie siehe Caminos 1964a, 71-100.

<sup>6</sup> Selbstverständlich wohnt den verschiedenen Quellengattungen ein unterschiedlicher Informationsgehalt inne. Dennoch ist dies nicht der Ort für eine ausführliche Quellenkritik, daher wird bei Textnennungen auf die Art der Quelle wie z. B. Literaturwerk hingewiesen.

<sup>7</sup> Siehe z.B. die in der 6. Dynastie lebenden Expeditionsleiter Herchuf (Urk. I 124, 9-127, 12-15) und Weni (Urk. I 98-110).

<sup>8</sup> Zu dem in Ugarit belegten Händler Hehea siehe Helck 1971, 430, Anm. 7. 434.

<sup>9</sup> Siehe z.B. die Reise eines Beamten von Piramesse nach Heliopolis (pLeiden I 350 vso., IV, 32).

<sup>10</sup> Ausführlich dazu Köpp-Junk 2015a, 214-215.

<sup>11</sup> Zu männlichen Reisenden und deren Aufbruchsmotive siehe Köpp-Junk 2015a, 217-222.

<sup>12</sup> Allam 1975, 1167.

angezogen. Aus der Filiationsangabe auf der memphitischen Statue ihres Sohnes Mai geht hervor, dass Takertia aus Heliopolis stammte.<sup>13</sup> Der Mann, den sie ehelichte, hieß Bakenimen, er hatte seine familiären Wurzeln in Theben. Takertia reiste also zur Hochzeit von Heliopolis nach Theben, eine Strecke von mehr als 650 km.<sup>14</sup> Die Reisedauer betrug auf dem Wasserweg nach Herodot 9 Tage.<sup>15</sup>

Diplomatische Hochzeiten zwischen Herrscherhäusern sind aus pharaonischer Zeit mehrfach belegt. Allerdings war das Verhältnis unausgewogen, war doch eine Verheiratung für eine ägyptische Prinzessin mit einem fremdländischen Herrscher bis zum Ende des Neuen Reiches undenkbar.<sup>16</sup> Eggert führt in Hinsicht auf späthallstattzeitliche Fürstenhöfe aus: „In aller Regel pflegen Frauen als Heiratspartner nicht in Richtung des zivilisatorischen Gefälles fortgegeben zu werden“.<sup>17</sup> Doch wurden verschiedene ausländische Prinzessinnen mit ägyptischen Herrschern vermählt. So wurden drei ausländische Frauen namens Manhata, Menuwai and Maruta mit Thutmosis III. verheiratet, deren Namen in zwei Fällen auf semitische Herkunft, in einem auf hurritische Wurzeln hindeuten.<sup>18</sup> Die Mitanni-Prinzessinnen Giluchepa und Taduchepa

heirateten Amenophis III.<sup>19</sup>, zwei hethitische Prinzessinnen wurden mit Ramses II. vermählt; eine davon war die Tochter von Hattuschili III.<sup>20</sup> Ihr hethitischer Name lautete Sauschkanu, bei der Vermählung erhielt sie den ägyptischen Namen Maathorneferure und den Titel „Große königliche Gemahlin“.<sup>21</sup> Auf der Reise nach Ägypten wurde sie von einer Soldateneinheit als Schutz begleitet. Wie sie oder auch die Teilnehmer ihres Geleittrosses die Reise selbst, die Ankunft bzw. den Aufenthalt in Ägypten erlebten, geht aus den Quellen nicht hervor. Die tatsächliche Reisedauer ist unklar. Geht man davon aus, dass diese Prinzessinnen ihre Reise in der hethitischen Residenz in Hattuscha starteten, so beträgt die Reisedauer auf dem Landweg etwa 1500 km mit der Reiseroute Hattuscha - Nigde - Adana - Aleppo - Homs - Damaskus - Jerusalem - Piramess/Qantir.<sup>22</sup> Die Reisegeschwindigkeit betrug zu Fuß, per Esel oder Sänfte etwa 15-40 km/Tag<sup>23</sup>, so dass von einer Reisedauer zwischen etwa 1,5-3,5 Monaten auszugehen wäre. Doch selbstverständlich kann auch der Wasserweg bzw. eine Kom-

<sup>13</sup> Inschrift auf der Statue des Mai, Memphis, Regierungszeit Ramses' II.; Ägyptisches Museum Kairo, JdE 67878; Raue 1999, 197-198, 287.

<sup>14</sup> Entfernungsberechnungen hier und im Folgenden, wenn nicht anders angegeben, wurden nach *google earth* übernommen, letzter Zugriff am 29.03.2017.

<sup>15</sup> Herodot II, 7. Ausführlich zu Reisegeschwindigkeiten siehe Köpp-Junk 2015a, 289-302.

<sup>16</sup> Zur möglichen Verheiratung einer ägyptischen Königstochter ins Ausland siehe Schipper 1999, 275-276.

<sup>17</sup> Eggert 1991, 8.

<sup>18</sup> Wadi D, Grab 1 ("Tomb of three foreign wives of Thutmose III"), 18. Dynastie; Hoch 2003, 329).

<sup>19</sup> Amarna-Brief EA 17; Gedenkskarabäus Reihe Nr. 4; Urk. IV 1738.

<sup>20</sup> Edel 1976, 20, 27; Edel 1953, 163-173; KRI II, 233-281; siehe auch Edel 1994, I, 90-167; II, 144-254. Zur Beschreibung der Reise einer der hethitischen Prinzessinnen als Braut zur Hochzeit mit Ramses II. siehe Edel 1976, 28-29. Zu politischen Heiraten siehe auch Schulman 1979, 177-193.

<sup>21</sup> Spiel 1977, 1107-1108; Helck 1971, 220-221; Maderna-Sieben 2016, 42. Möglicherweise reiste sie zudem nach Gurob, ist sie doch im dortigen Harem erwähnt (Gardiner 1948, 23,2).

<sup>22</sup> Entfernungsberechnung nach *google earth*, letzter Zugriff am 30.04.2017.

<sup>23</sup> Ausführlich dazu siehe Köpp-Junk 2015a, 289-302. Die Reisegeschwindigkeit ist von diversen Aspekten abhängig wie Streckenbeschaffenheit, Wetter oder Kondition der Reisenden und die genutzten Verkehrsmittel. Dazu kommt u.a. die Zusammensetzung der Reisegruppe, ist diese doch immer nur so schnell wie das langsamste Glied.

bination von Wasser- und Landweg gewählt worden sein. Nichtsdestotrotz wird deutlich, dass die Reisedauer und auch die Reisedistanz durchaus immens waren, handelt es sich doch allein in Luftlinie um 1055 km.<sup>24</sup> Je länger eine Reise währte, desto mehr erhöhte sich das Gefahrenpotential, sei es in Form von Überfällen, Unwettern oder Witterschwankungen, Erschöpfung oder Krankheit.<sup>25</sup>

Diese Verheiratungen fremder Prinzessinnen mit ägyptischen Königen fanden auch in der Literatur ihren Widerhall. Die Inschrift auf der Bentresch-Stele erwähnt die Reise der ältesten Königstochter des fiktiven Bechten, die als Gemahlin zu Ramses II. geschickt wurde. Als Reisedauer der zu ihrer daheim verbliebenen Schwester werden 17 Monate angegeben.<sup>26</sup>

Diese Entfernungen, über die die Frauen verheiratet werden, stehen in deutlichem Gegensatz zu dem, was aus ptolemäischen Heiratsurkunden bekannt ist, erfolgte dort doch die bevorzugte Eheschließung innerhalb der Nachbarschaft.<sup>27</sup> Doch sei darauf hingewiesen, dass es sich bei den Prinzessinnen um Mitglieder von Königshäusern, bei Takertia um ein Mitglied der ägyptischen Oberschicht handelt.

Zum Vergleich für diese Verheiratungen über große Entfernungen sei eine Analyse der weiblichen Mobilität in der Mittleren Bronzezeit (1500-700 v. Chr.) im westlichen Mitteleuropa herangezogen. Die Untersu-

chung der Grabinventare von eingeheirateten Frauen in der Lüneburger Gruppe, der Werra-Fulda-Gruppe sowie der Rhein-Main-Gruppe ergaben, dass eine Frau in dieser Zeitstufe zumeist in einem Umkreis von 50-100 km verheiratet wurde. Nur bei einer war die Strecke mit 250 km deutlich weiter.<sup>28</sup>

Das Beispiel der oben erwähnten Takertia belegt, dass der Aktionsradius von Frauen aus der ägyptischen Oberschicht weitaus größer war, die Reisedistanzen der hethitischen Prinzessinnen waren wiederum viel länger.

### Versetzung des Ehemannes

Ein weiterer Hinweis für weibliche Mobilität ist durch die berufliche Versetzung des Ehemannes gegeben. Als Beispiel sei die zur Regierungszeit von Ramses II. lebende Backetwerner herangezogen. Sie war die Ehefrau des Hofchronisten Chaemipet, und bedingt durch die berufliche Versetzung ihres Mannes reiste sie von Theben nach Qantir<sup>29</sup>, was einer Entfernung von ca. 790 km entspricht.<sup>30</sup> Für ähnlich weite Reisen sind aus pharaonischer Zeit 14-24 Tage Reisedauer belegt, allerdings ohne Angabe der genutzten Transportmittel.<sup>31</sup>

<sup>24</sup> Entfernungsberechnung nach *google earth*, letzter Zugriff am 29.03.2017.

<sup>25</sup> Siehe z.B. die „Lehre des Cheti“ 7, 6-7, 7; Helck 1970, XVIa-XVIc; pAnastasi I 18, 5-20, 6; 23, 1-24, 6; 25, 6-26, 3; Fischer-Elfert 1983, 147, 159-161, 196-203. Ausführlich zu Gefahren unterwegs siehe Köpp-Junk 2015a, 278-289.

<sup>26</sup> KRI II 284-287.

<sup>27</sup> Muhs 2005, 169-194.

<sup>28</sup> Jockenhövel 1991, 50.

<sup>29</sup> Dies geht aus der vermutlich aus Abydos stammenden Stele des Chaemipet hervor (Ägyptische Sammlung Tübingen, Inv.-Nr. 471); Brunner-Traut – Brunner 1981, 102-103; Seipel 1983, Nr. 90.

<sup>30</sup> Entfernungsberechnung mit *google maps*, letzter Zugriff 29.03.2017.

<sup>31</sup> oKairo 25509; oKairo 25515; Krauss 1976, 169; Krauss 1984, 222; Helck 1959, 123-124; Helck 1967, 139.

### Ausübung eigener beruflicher Pflichten bzw. Tätigkeiten

Für verschiedene Sängerinnen eines Gottes sind Kurzaufenthalte in Heliopolis belegt<sup>32</sup>, von denen einige im Folgenden vorgestellt seien: Dji vollzog ihr Kultamt als Sängerin des Amun vermutlich in Theben, ebenso wie Puia und Nebet-tawi, beide „Sängerin des Re“. <sup>33</sup> Bei Dji, Puia und Nebet-tawi betrug die Strecke von Theben aus nach Heliopolis im Niltal über 650 km<sup>34</sup>, was eine Reisezeit von etwa neun Tagen bedeutete.<sup>35</sup> Der Wohnsitz von Kaja, Sängerin des Re, ist in Piramesse zu vermuten, ebenso wie der von Tataia, Sängerin des Amun. Mutemwia, Sängerin des Amun, residierte in Memphis.<sup>36</sup> Das mag auf den ersten Blick äußerst nah erscheinen, doch beträgt die Distanz von Memphis nach Heliopolis ca. 45 km<sup>37</sup>, von Piramesse nach Heliopolis 120 km. Nach damaligen Reisegeschwindigkeiten benötigte man für die Strecke von Memphis nach Heliopolis auf dem Landweg 1-2 Tagesreisen, von Piramesse nach Heliopolis 3-4 Tagesreisen. Unter Ramses II. sind für die Reise eines Beamten auf dem Wasserweg von Piramesse nach Heliopolis 3 Tage belegt.<sup>38</sup>

Neun weitere Sängerinnen des Re bzw. des Atum stammten aus Memphis<sup>39</sup>, was mit etwa 50 km Distanz nach Heliopolis ebenfalls länger als einen Tag Reisezeit dauerte. Daneben sind das Zentraldelta und Tell el-

Jahudija als Herkunftsorte belegt.<sup>40</sup> Bei allen diesen Frauen ist von einer Amtsausübung auf befristete Zeit oder der Teilnahme an bestimmten Festen in Heliopolis auszugehen.<sup>41</sup> Selbst für einen kurzen Aufenthalt nahmen sie also aus verschiedenen Orten die Reise nach Heliopolis auf sich.

Eine ägyptische Sängerin ist zudem namentlich in Megiddo<sup>42</sup> belegt, und dem literarischen Werk Wenamun gemäß lebte die ägyptische Sängerin Tanetnut beim Fürsten von Byblos.<sup>43</sup> Diese Reisen führten die Frauen somit noch viel weiter als die eben genannten: Reisten sie von Memphis nach Byblos, betrug die Reisedistanz 682 km und dauerte zwischen 17 und 45 Tagen auf dem Landweg. Von Theben aus war es mit etwa 1200 km sogar doppelt so weit. Etwas näher war Megiddo; von Memphis aus beträgt die Distanz „nur“ 510 km, von Theben aus ebenfalls das Doppelte, nämlich 1025 km. Offenbar bedingte die Ausübung der Tätigkeit als Sängerin eine rege Reisetätigkeit und mitunter einen großen Aktionsradius.

Der Grund des Aufenthaltes der Sängerinnen in Megiddo und Byblos geht aus dem Text nicht hervor. Die mit Megiddo in Verbindung gebrachte Sängerin namens Kerker trägt den Titel „Sängerin des Ptah“, der anhand von Inschriften auf mehreren Elfenbeinobjekten, die in Megiddo gefunden wurden, belegt ist. Geht man also davon aus, dass der Fund dieser Objekte auch ihre Anwesenheit vor Ort dokumentiert, so wäre zu vermuten, dass sie dort in Megiddo ihre beruflichen Pflichten ausübte.<sup>44</sup> Für die in Byblos belegte Sängerin ist kein Titel belegt, der sie mit einem Gott in Verbindung

<sup>32</sup> Raue 1999, 40, 66–67.

<sup>33</sup> Raue 1999, 67, *passim*.

<sup>34</sup> Die Strecke Heliopolis – Luxor beträgt 666 km (*google maps*, letzter Zugriff am 30.03.2017).

<sup>35</sup> Herodot II, 7, zu Reisegeschwindigkeiten zu Wasser und zu Lande siehe Köpp-Junk 2015a, 289–302.

<sup>36</sup> Raue 1999, 67, *passim*.

<sup>37</sup> In Luftlinie beträgt die Entfernung 31 km.

<sup>38</sup> pLeiden I 350 vso., IV, 32; Bietak 1975 201–202; Gardiner 1918, 182.

<sup>39</sup> Raue 1999 68.

<sup>40</sup> Raue 1999, 40.

<sup>41</sup> Raue 1999, 40, 66.

<sup>42</sup> Helck 1971, 434.

<sup>43</sup> Wenamun II, 69.

<sup>44</sup> Wilson 1937, Obj.–Nr. 379–382, 12–13, Taf. 63.

bringt, möglicherweise war sie dort also ohne Anbindung an einen Tempel „freiberuflich“ tätig.<sup>45</sup>

Nicht nur weibliche, sondern auch männliche, aus Ägypten stammende Musiker sind in der Fremde nachzuweisen. So berichtet z.B. Athenaeus von Naukratis (2./3. Jh. n. Chr.) in seinem Werk *Deipnosophistae* von einem Musiker aus Alexandria, der in Rom ein sehr erfolgreiches Konzert mit seiner Winkelharfe gab.<sup>46</sup> Auswärtige Musiker und Instrumente sind auch des Öfteren im ägyptischen Kernland belegt. Um nur einige anzuführen: Im Grab des Huya in Amarna dargestellte Musiker scheinen kanaanitischer Herkunft<sup>47</sup> zu sein, im Tempel von Ermant sind Fasstrommeln spielende Nubier dargestellt.<sup>48</sup> Bei der rechteckigen Rahmentrommel, Laute und Leier sowie der Doppeloboe geht man von einer Einführung nach Ägypten aus dem Nahen Osten aus.<sup>49</sup> Im Grab des Chnumhotep ist eine Asiatenkarawane dargestellt, die unter anderem eine Leier mit sich führt.<sup>50</sup> Dieses Instrument ist seit dem Mittleren Reich in Ägypten belegt, vorher hingegen ist es bisher nicht nachzuweisen. Bezüglich des Importweges könnte man zum einen annehmen, dass ägyptische Musiker, die im Ausland verweilten, diese Instrumente mitbrachten bzw. von dort nach Ägypten einreisende Musiker diese bei sich führten.<sup>51</sup> Offenbar stellte diese „fremde“ Musik eine gewisse Exotik dar, sei es im Falle der im Ausland weilenden ägyptischen

Musiker wie die Sängerin in Byblos oder aber die in Ägypten musizierenden Nubier bzw. Kanaanäer. Anhand der überlieferten Fakten ist unklar, inwieweit die fremden Musiker bzw. Instrumente Einfluss auf die ägyptische Musik hatten<sup>52</sup>, da Notationen von Melodien aus Ägypten erst sehr viel später überliefert sind. Dass keine Beeinflussung stattfand, erscheint allerdings unwahrscheinlich, zeigt doch das Musizieren mit Nachbauten altägyptischer Instrumente, dass diesen systemimmanente musikalische Voraussetzungen innewohnen.<sup>53</sup> Spielte also ein ägyptischer Musiker auf einem „fremden“ Instrument, so mag dies neue Spielweisen bzw. Melodien bedingen, gleiches würde für ägyptische Instrumente gelten, die ins Ausland transferiert wurden. Überdies sollte der aus dem gegenseitigen Austausch entstehende kreative Prozess zwischen den ägyptischen und fremden Musikern durchaus nicht unterschätzt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Übernahme der Innovation „Instrument x“ unter Einwirkung von bestimmten Aspekten erfolgte, die das Objekt basierend auf den ägyptischen Gegebenheiten optimierten. Dies war z.B. bei den vierrädrigen Transportwagen der Fall, die in den ägyptischen Ausführungen in den meisten Fällen die Verwandtschaft zu Schiff und Schlitten zeigen, also den Verkehrsmitteln, die man bereits vor der Einführung des Wagens in Ägypten kannte und nutzte.<sup>54</sup> Dies hingegen erscheint weder

<sup>45</sup> Möglicherweise gilt der Status der Freiberuflichkeit auch für den in einem demotischen Text genannten, Harfe spielenden Musiker (pWien KM 3877; Thissen 1989, 227–240; Thissen 1992).

<sup>46</sup> *Deipnosophistae* IV 183e.

<sup>47</sup> Grab Nr. 1, 18. Dynastie (Davies 1905, Taf. 5.

<sup>48</sup> Siehe die Abbildung bei Emerit 2013, Abb. 10.

<sup>49</sup> Von Lieven 2008, 155–160.

<sup>50</sup> Grab des Chnumhotep II., Beni Hassan, BH 3, 12. Dynastie (Newberry 1893, Taf. 31).

<sup>51</sup> Von Lieven 2008, 158.

<sup>52</sup> Zur Diskussion siehe Hickmann 1961, 23–41; von Lieven 2008, 155–160. Bei Herodot heißt es: „Sie haben einheimische Lieder und nehmen keine fremden auf“ (Herodot II, 79), doch scheint diese These meines Erachtens nicht haltbar.

<sup>53</sup> Siehe dazu Köpp-Junk in Druck Siehe auch Eichmann 2000, 35–46; Eichmann 2004a, 363–371; Eichmann Rahden 2004b, 551–568.

<sup>54</sup> Der Themenkomplex Innovation, Import und Akzeptanz ist ein weites Forschungsfeld. Eines der prominentesten Importe nach Ägypten ist

in Eurasien noch in Vorderasien in Darstellungen von Wagen oder in dreidimensionalen Wiedergaben davon.

### Corvée

Darüber hinaus bedingte der Corvée-Einsatz<sup>55</sup> eine gewisse Mobilität für Frauen. Verschiedene Corvée-Listen sind überliefert<sup>56</sup>, und sowohl Männer als auch Frauen wurden rekrutiert,<sup>57</sup> um an weiter entfernten oder nahegelegenen Orten eingesetzt zu werden. So enthält z.B. eine der vier Personenlisten der Rolle I aus Gebelein aus der 4. Dynastie sowohl Männer als auch Frauen.<sup>58</sup> Ein weiterer Beleg für Corvée-Einsatz von Frauen stammt aus dem Neuen Reich.<sup>59</sup> Die Textstelle bezieht sich auf die Tochter eines Stallmeisters, deren Dienerin als *brj.t* eingesetzt wird.<sup>60</sup> Der Corvée-Dienst bedingt also einen gewissen Grad an Mobilität für die Frauen, wenn auch die konkreten Reise-strecken mitunter unklar bleiben.

---

sicherlich der Streitwagen, der nicht in Ägypten entwickelt wurde. Ausführlich zu Mobilität, Innovation und Diffusion in Bezug auf Räderfahrzeuge (vierrädriger Wagen, zweirädriger Karren, Streitwagen) siehe Shaw 2012, 97; Köpp-Junk 2016b), 14–58; Köpp-Junk 2015c, 125–153; Köpp-Junk (eingereicht).

<sup>55</sup> Verschiedene Listen aus pharaonischer Zeit belegen das Heranziehen von Personen für Arbeitsdienste in staatlichem Auftrag, also z.B. zum Einsatz auf Großbaustellen (siehe z.B. Kraus 2004, 154–157; Posener-Kriéger 1975). Zur Arbeitsverpflichtung in Ägypten siehe Hafemann 1985, 3–21; Hafemann 2009; Helck 1975b; Eyre 1987b; Verner 1991, 63–92; Kraus 2004, 73–74, 89, 150, 154–157.

<sup>56</sup> Kraus 2004, 154; Helck 1975b, 371; Eyre 1987b, 187–188.

<sup>57</sup> Posener-Kriéger 1975, 212.

<sup>58</sup> Posener-Kriéger 1975, 212; Posener-Kriéger 1986, 27; Kraus 2004, 72.

<sup>59</sup> pAnastasi II 8, 2; Helck 1975a, 8.

<sup>60</sup> pAnastasi II 8, 2; Helck 1975a, 8.

### Religiös bedingte Reisen

Konkrete Belege für Pilgerreisen und Wallfahrten existieren aus dem Neuen Reich.<sup>61</sup> An einer dieser Wallfahrten, bestehend aus einer Gruppe von Fernreisenden, war eine Frau namens Taagaiti beteiligt. Der Ausgangspunkt ihrer Reise lag nahe Qubân, 130 km südlich von Assuan. Das Reiseziel Taagaitis war Deir el-Bahari, um dort im Hathor-Tempel Thutmosis' III. der Göttin Hathor Opfer darzubringen.<sup>62</sup> Die Reisedistanz betrug damit etwa 350 km, inklusive Rückreise nahm sie also ca. 700 km auf sich.

### Unklares Reisemotiv bzw. unbekannte Länge der Reisedistanz

Mitunter geht aus den Quellen lediglich eine Form von Mobilität hervor, ohne dass ersichtlich wird, welche Entfernung bewältigt wurde, so dass das Zurücklegen einer Kurzstrecke naheliegt, die möglicherweise noch zum alltäglichen Aktionsradius gehört.<sup>63</sup> Gemäß der oben genannten Definition wären sie damit nicht als „Reisen“ aufzufassen. Andere Texte deuten eine Form von Mobilität an, wobei unklar ist, ob sich die Quellen auf eine konkrete oder eine virtuelle Reise beziehen. So werden z.B. die Namen von Nofretete und Meritaton in Bezug auf Städte im Süden, Osten, Westen oder Norden erwähnt,<sup>64</sup> verbunden mit der Hoffnung, dass, sollte ihr Tod unterwegs erfolgen, ihre Bestattung in Amarna stattfinden möge.

---

<sup>61</sup> Dies ist nicht der Ort, um den Problembereich Wallfahrten bzw. Pilgerreisen ausführlich zu diskutieren, siehe dazu Köpp-Junk 2015a, 233–235.

<sup>62</sup> Marciniak 1974, 61–63, Nr. 4.

<sup>63</sup> Siehe z.B. O. Cairo CG 25831, O. UC 39619, P. Turin Cat. 2087 (vso. 1–2), O. Turin N. 57556 (Berg 2014, 181, 183, 189, 192, 203).

<sup>64</sup> Urk. IV 1974, 14–19.

## Schilderungen der Reiseerlebnisse und der Fremde

Bis zum Ende des Neuen Reiches ist keine Reiseliteratur im modernen Sinne wie in Form von Reisebeschreibungen, Reisehandbüchern oder Apodemiken überliefert. Gleiches gilt für Itinerare, wenn auch Papyrus Anastasi eine gewisse Verwandtschaft erkennen lässt.<sup>65</sup>

Das Reisen steht nicht im Fokus der Texte, sondern findet *en passant* Erwähnung, wie z.B. in den Biographien von Herchuf und Weni.<sup>66</sup> Bis zum Ende wurden die Texte, in denen einzelne Passagen auf Reisen Bezug nehmen, nicht verfasst, um dem Leser eine ähnliche Reise oder das Reisen überhaupt zu erleichtern. Überdies ist feststellbar, dass oftmals nur der Ausgangspunkt, nicht aber der Endpunkt bzw. umgekehrt erwähnt ist. Selten ist zudem die Nennung der genutzten Reiseroute oder der Fortbewegungs- und Transportmittel.<sup>67</sup> Dementsprechend sind Schilderungen erlebter Reisen oder von Reiseerlebnissen grundsätzlich selten, eine der wenigen Ausnahmen bildet eine Äußerung eines in Syrien stationierten Beamten, der seinen Unmut über den Aufenthalt in der Fremde kundtut.<sup>68</sup> Mitunter sind graphische

Umsetzungen der Fremde wie z.B. im Botanischen Garten in Karnak (Abb. 1) bzw. in den Punt-Darstellungen in Hatschepsut-Tempel in Deir el-Bahari überliefert.<sup>69</sup>



Abb. 1 Szenen des Botanischen Gartens in Karnak (Foto: Köpp-Junk).

Speziell in Hinsicht auf reisende Frauen sind deren persönliche Reiseerlebnisse kaum greifbar. Dies ist nicht zuletzt ein Quellenproblem. Inschriften in Gräbern von Frauen gehen selten über Formelhaftes hinaus, ist doch dort wie auch in den Biographien von Weni und Herchuf nicht der Ort für die ausführliche Darlegung von Emotionen.<sup>70</sup> Dieser wäre stattdessen z.B. in Briefen zu vermuten. Von den bis zum Ende des Neuen Reiches überlieferten Privatbriefen ist nur ein geringer Prozentsatz mit Frauen in Verbindung zu bringen,<sup>71</sup> und unter diesen ist wiederum selten eine Reise erwähnt. So nimmt ein hieratischer Papyrus aus dem Neuen Reich Bezug auf die Reise einer Frau, doch werden ihre Reiseerlebnisse nicht erwähnt und selbst die Reisedistanz ist aufgrund des Zerstörungsgrades kaum

<sup>65</sup> Köpp-Junk 2015a, 269–274, dort finden sich auch Definitionen zu den Termini Apodemik und Itinerar.

<sup>66</sup> Urk. I 98–110, 124, 9–127, 12–15.

<sup>67</sup> Eine der wenigen Ausnahmen bildet die Nennung verschiedener Arten von Lastschiffen in der Biographie des Weni (Urk. I 99, 15; 107, 7–9; 108, 4, 13) oder die der Reisedistanz in der des Herchuf (Urk. I 124, 17–125, 4; 125, 12–126, 4). Ausführlich dazu Köpp-Junk 2015a, 214–216.

<sup>68</sup> Er beschwert sich über die Sandflöhe und die Hitze an dem ihm zugewiesenen Ort sowie über die Tatsache, dass ihm kein adäquates Arbeitsequipment zur Verfügung steht, weshalb er sich mit dem Beobachten von Vögeln die Zeit vertreibt (Papyrus Anastasi IV 12, 6–13, 8; Caminos 1954b, 188–189. Ausführlich dazu siehe Köpp-Junk 2016a, 21–40).

<sup>69</sup> Naville 1898, Taf. 69

<sup>70</sup> Ausführlich zu den emotionalen Implikationen sowohl der Reisenden selbst als auch der aufnehmenden Gesellschaft siehe Köpp-Junk 2016a, 21–40; Köpp-Junk 2013b, 1–20.

<sup>71</sup> Siehe z.B. Wente 1967, 71–75, 77–78, Nr. 37–39, 44; Zu einem in der 19. Dynastie von einer Frau an eine weitere Frau abgesendeten Brief siehe O. Prag 1826 (Wente 1990, 147–148); siehe auch Sweeny 1998, 1109–1117; Sweeny 1993, 523–529; Lesko 1999, 247–254. Erst in späterer Zeit ändert sich die Beleglage, siehe Bagnall, Cribiore 2007.



erueierbar.<sup>72</sup> Beschreibungen der Fremde aus weiblicher Sicht liegen somit quasi nicht vor. Grundsätzlich sind Schilderungen der Fremde in Ägypten bis zum Ende des Neuen Reiches eher stereotyper Natur, wie z.B. in der Biographie des Herchuf, den Annalen von Thutmosis III., der Inschrift des Senneferi oder den Literaturwerken Sinuhe und Der Schiffbrüchige.<sup>73</sup> So werden lediglich Ortsnamen bzw. typische Produkte<sup>74</sup> erwähnt, eine tatsächliche Schilderung der Fremde wie im späteren europäischen Reisebericht<sup>75</sup> findet hingegen nicht statt.<sup>76</sup>

Als Ergebnis dieser kurzen Zusammenstellung ist festzuhalten: Die Motive für die selten auf Reisen erwähnten Frauen waren z.B. Verheiratung, Begleitung ihres Ehemannes bei beruflicher Versetzung, Ausübung von Tätigkeiten wie Sängerin eines Gottes, der Corvée-Dienst bzw. religiös bedingte Reisen. Möglicherweise wurden sie bei Antritt der Reise von einem Gefolge oder einer Schutztruppe, ähnlich der der hethitischen Prinzessin, oder von männlichen Verwandten begleitet.<sup>77</sup> Was weitaus weniger Niederschlag in den Texten findet, sind Verwandtschaftsbesuche, von denen

<sup>72</sup> pMünchen ÄS 818, Nr. 19, Fundort unbekannt, Neues Reich; Staatliches Museum Ägyptischer Kunst München. Zu Datierung und Herkunftsangabe siehe Geiseler 2008, 54–55.

<sup>73</sup> Urk. I 120, 10–131, 7; Urk. IV 687, 9–688, 1; Urk. IV 697, 3–9; Urk. IV 532, 12–536, 4; Sinuhe B 15, B 20, B 81; pLeningrad 1115, 162–165.

<sup>74</sup> Siehe z.B. die Aufzählung in der Geschichte des Schiffbrüchigen in Form von Weihrauch, Myrrhe, Giraffenschwänzen, Elefantenzähnen und Pavianen etc. („Der Schiffbrüchige“, pLeningrad 1115, 162–165; Blackman 1932, 46, 16–47, 4).

<sup>75</sup> Brenner 1989, 14–49.

<sup>76</sup> Ausführlich dazu Köpp-Junk 2015a, 273–274.

<sup>77</sup> Selbstverständlich ist von einem gewissen Aktionsradius von Frauen im Rahmen des täglichen Lebens auszugehen, bei dem ein Begleitschutz nicht vonnöten war; diese alltägliche Mobilität wird hier, gemäß der oben aufgeführten Definition von „Reisen“, nicht thematisiert.

jedoch auszugehen ist, sowie Vergnügungsreisen. Reisen war gefährlich, daher begab man sich nicht unnötig oder aus Spaß auf den Weg.<sup>78</sup> Statt einer selbstbestimmten Mobilität der Frauen zeigen die Quellen häufiger eine „erzwungene“<sup>79</sup>, sei es aus privaten Gründen wie Heirat, oder beruflichen wie die Ausübung der Tätigkeit als Sängerin.

Dass lediglich wenige Quellen weibliche Mobilität belegen, bedeutet nicht zwangsläufig, dass Frauen in Ägypten grundsätzlich selten bzw. gar nicht oder nicht aus Vergnügen gereist sind, sondern lediglich, dass ihre Reisen in den Texten kaum Erwähnung fanden, so dass es eher eine Frage der überlieferten Quellen ist. Die Quellenlage bedingt zudem, dass von den wenigen auf Reisen belegten Frauen der größere Anteil der Elite entstammt, während Frauen aus den unteren Gesellschaftsschichten seltener erscheinen.<sup>80</sup> Darüber hinaus finden die sozialen wie auch emotionalen Implikationen, die die mitunter sehr großen Ortswechsel begleitet haben müssen, kaum Niederschlag in den Texten.

### 3. Der Topos der „nicht-reisenden Frau“ von pharaonischer Zeit bis in die Neuzeit

Der Umstand, dass zumeist Männer als Reisende erscheinen, ist nicht allein auf das pharaonische Ägypten beschränkt, sondern eine vielerorts zu beobachtende Erscheinung.

Das Motiv, dass sich Männer auf Reisen begeben, während die ortsgebundenen Frauen auf deren Rückkehr warten, findet sich

<sup>78</sup> Ausführlich zu Gefahren unterwegs siehe Köpp-Junk 2015a, 278–289.

<sup>79</sup> Zur erzwungenen Mobilität siehe Köpp-Junk 2015, 221, 265, 325.

<sup>80</sup> Als Beispiel für eine nicht der Elite angehörende Frau siehe die oben erwähnte Dienerin (pAnastasi II 8, 2; Helck 1975a, 8).

zum einen in Homers Odyssee,<sup>81</sup> aber auch bereits viel früher. So beinhaltet ein mittel-ägyptischer Text innerhalb der „Anrufung an die Lebenden“ die kurze Phrase, dass die am Grab vorbei reisenden Männer nach ihrer glücklichen Rückkehr nach Hause den Ehefrauen daheim von ihren Reisen bzw. Expeditionen erzählen, wenn auch leider ohne, dass diese Erlebnisse weiter ausgeführt werden.<sup>82</sup>

Bis zum Anfang des 18. Jhs. war weibliche Mobilität selbst in Europa sehr ungewöhnlich und der Topos der nicht reisenden Frau war tief in der Reiseliteratur verankert. Apodemiken wie auch Kinderliteratur thematisierten die „Gefahr und Sinnlosigkeit des weiblichen Reisens“.<sup>83</sup> Es wurde als nicht angemessen betrachtet und sei den Männern vorbehalten, so heißt es z.B. in der 1711 von Dietrich Hermann Kemmerich veröffentlichten „Neu eröffneten Academie der Wissenschaften“: „Vom gereiseten Frauenzimmer hält man nicht viel“.<sup>84</sup> Allerdings ist im Laufe des 18. Jhs. zu beobachten, dass die Anzahl der Belege für Frauen auf Reisen steigt<sup>85</sup>, was verschiedenen wie z.B. verkehrstechnischen Umständen geschuldet ist wie der Erhöhung des Reisekomforts. Dieser bestand in der Verbesserung der Verkehrsmittel auf der einen Seite und der vermehrten Anlage von Verbindungsstrecken bzw. deren regelmäßige Instandhaltung auf der anderen Seite. Darüber hinaus wurde das Reisen kalkulierbar, indem regelmäßige „Fahrpläne“ aufkamen.<sup>86</sup> Somit erhöhte sich die Reisesicherheit, was bedingte, dass die Nutzung von Verkehrs-

mitteln wie Kutschen durch Frauen als geziemend betrachtet wurde.<sup>87</sup>

Dennoch sind einige Frauen auf Reisen bereits in früherer Zeit belegt, wie z.B. die Wikingerin Freydis um ca. 1000 n. Chr. Sie war Tochter von Erik dem Roten und Schwester von Leif Eriksson und unternahm der Überlieferung zufolge eine eigene Schiffsexpedition nach Amerika.<sup>88</sup> Überdies sind reisende Naturforscherinnen bekannt, oder Frauen auf religiös bedingten Reisen, die sie nach Santiago de Compostela bzw. Rom oder Jerusalem führten.<sup>89</sup> Noch bis ins 19. Jahrhundert hinein waren Pilgerreisen für Frauen eine der wenigen gesellschaftlich sanktionierten Gelegenheiten, sich auf Reisen zu begeben.<sup>90</sup>

Im 19. und 20. Jh. erhöht sich die Anzahl der Quellen für reisende Frauen ein weiteres Mal. Ida Pfeiffer, 1797 in Wien geboren, begab sich 1842 im Alter von Mitte 40 auf eine neunmonatige Reise nach Jerusalem, Konstantinopel, Palästina, Libanon, Damaskus, Suez und Ägypten. Fünf Jahre später unternahm sie eine Weltreise, der sich später noch eine weitere anschloss. Sie verfasste 13 Bücher über ihre Reiseerfahrungen.<sup>91</sup> Amelia Edwards legte ihre Reisesmemoiren in ihrem Werk „A Thousand Miles up the Nile“ nieder, nachdem sie 1873-1874 durch Syrien und Ägypten gereist war.<sup>92</sup> Auch Gertrude Bell legte die Erlebnisse auf ihren

<sup>81</sup> Pelz 1991, 174–175.

<sup>82</sup> „*ph=Tn m ḥtp sddw=tn mšaw=tn n ḥmwt=tn*“, Tübingen, Inv.-Nr. 458.11; Sethe 1959, 88, Z. 22–23; Eyre 2013, 121.

<sup>83</sup> Pelz 1991, 174–175.

<sup>84</sup> Hlavin-Schulze 1998, 59–61.

<sup>85</sup> Pelz 1991, 176.

<sup>86</sup> Pelz 1991, 177.

<sup>87</sup> Pelz 1991, 177.

<sup>88</sup> Pelz 1991, 175.

<sup>89</sup> Pelz 1991, 175, weitere Belege siehe ebenda.

<sup>90</sup> Pelz 1991, 175, weitere Belege siehe ebenda.

<sup>91</sup> Siehe z.B. Pfeiffer 1850; Dies 1969. Ausführlich zu Ida Pfeiffer siehe Jehle 1989; Paul 2013, 139–171). Zu weiteren Frauen, die über ihre Reisen im 19. Jh. berichteten, siehe ebenda, passim. Zu reisenden Frauen siehe auch Härtel 1994; Potts 1995.

<sup>92</sup> Edwards 1888, Die erste Auflage erschien bereits 1877, die 2. Auflage von 1888 wird bis heute herausgegeben.

Reisen durch den Nahen Osten in verschiedenen Büchern nieder.<sup>93</sup>

#### 4. Wie reisten Frauen?

Grundsätzlich spielten Boote und Schiffe für Fortbewegung und Transport seit frühester Zeit in Ägypten eine zentrale Rolle, sind doch die ältesten Wasserverkehrsmittel bereits um etwa 6000 v. Chr.<sup>94</sup>, seegängige Schiffe spätestens seit dem Alten Reich belegt.<sup>95</sup> Spezielle Reiseschiffe für Frauen oder für sie abgetrennte Sektionen sind nicht bekannt. Der Verkehr auf dem Wasserweg erfordert einen weitaus geringeren Energieaufwand als Transport und Fortbewegung zu Lande, weshalb der Wasserweg bevorzugt wurde.<sup>96</sup> In den meisten Fällen besteht eine Reisestrecke jedoch aus der Kombination von Land- und Wasserweg.

In Bezug auf die Transport- und Fortbewegungsmittel zu Lande<sup>97</sup> ist zunächst festzuhalten, dass beide Begriffe in dieser Untersuchung nicht als Synonyme erachtet werden. Während es sich bei der Fortbewegung darum handelt, wie der Reisende selbst sich fortbewegte, umfasst der Transport die Beförderung von Lasten, was man also auf Reisen mit sich führte wie Gepäck, aber auch Handelsgut. Grundsätzlich erfolgte der Transport in Ägypten je nach Gewicht der Last

1. durch den Menschen (direkt am Körper oder indirekt mit Tragestange, Joch, Tragbahre)
2. mit Tieren (Rind, Esel)
3. mit Fahrzeugen
  - a) ohne Räder (Schlitten)
  - b) mit Rädern (zweirädrige Transportkarren, vier- und mehrrädrige Transportwagen<sup>98</sup>)

Die Fortbewegung der Person an sich erfolgte

1. zu Fuß
2. mit Reittieren (Pferd, Esel<sup>99</sup>)
3. per Sänfte
4. per Streitwagen

#### Transport

Die Analyse des ikonographischen Befundes zeigt, dass beim Überlandtransport der Transport mit Tieren im Alten Ägypten nicht mit Frauen in Verbindung zu bringen ist, gleiches gilt für Schlitten, zweirädrige Karren und vierrädrige Wagen. Dokumentiert ist allerdings, dass Frauen Lasten bevorzugt auf dem Kopf transportieren, Männer hingegen auf der Schulter, über dem Nacken oder in der Hand.<sup>100</sup> Der Transport per Tragestangen ist zumeist auf Männer beschränkt, während Belege für Joche, die von Frauen benutzt werden, sehr selten sind.<sup>101</sup> Ein konkreter Beleg, dass Frauen Lasten auf Tragbahnen transportieren, ist derzeit nicht bekannt.

<sup>93</sup> Siehe z. B. Bell 1892.

<sup>94</sup> Vinson 1994, 11. Ausführlich zu Wasserfahrzeugen siehe z. B. Landström 1974; Dürring 1995; Merriman 2011.

<sup>95</sup> Zu den Quellen siehe Köpp-Junk 2015a, 90.

<sup>96</sup> Zum Kostenverhältnis von Wasser- und Landweg siehe Köpp-Junk 2015a, 28–29.

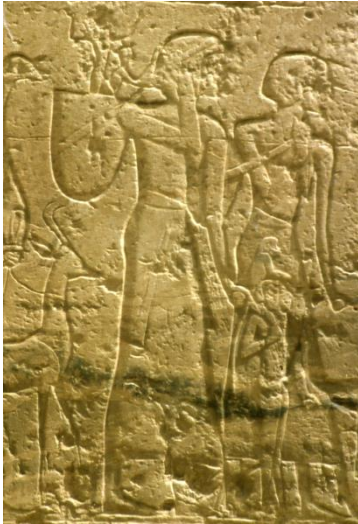
<sup>97</sup> Ausführlich zu Transport- und Fortbewegungsmitteln zu Wasser und zu Lande sowie deren Verwendung zum Reisen siehe Köpp-Junk 2015a, 81–212.

<sup>98</sup> Ausführlich zu Karren und Wagen im Alten Ägypten siehe Köpp-Junk 2015c, 125–153; Köpp-Junk 2016b, 14–58.

<sup>99</sup> Zu Transport bzw. Fortbewegung mit Kamelen siehe Köpp-Junk 2015a, 112–115, 171–172.

<sup>100</sup> Siehe z.B. Gabenträgerinnen, die einen Korb auf dem Kopf tragen wie die aus Assiut (Ägyptisches Museum Turin, Inv.-Nr. S. 14786 RCGE 31040; Robins 1990, Abb. 24–25; Köpp-Junk 2015a, 94–107, Abb. 18, Taf. 4a–c.

<sup>101</sup> Siehe die Darstellung bei Garstang et al. 1901, Taf. 9.



**Abb. 2** Kindertransport per Stirnband im Korb im Beth el-Wali-Tempel (Foto: Köpp-Junk).

Einige Szenen zeigen den Transport von Kindern mit Tüchern oder in Körben (**Abb. 2**), wobei zumeist Frauen als Träger erscheinen. Auffällig ist, dass fast nie ägyptische Frauen, sondern stets Ausländerinnen dargestellt sind, wie z.B. Nubierinnen mit ihren Kindern in Körben. Der Transport dieser Körbe, getragen von Nicht-Ägypterinnen, erfolgt auf verschiedene Arten wie per Stirnband, dargestellt im Grab des Haremhab, Rechmire, Sobekhotep, Merira II und im Beth el-Wali-Tempel.<sup>102</sup> Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Körbe mit einem oder zwei Riemen über der Schulter zu tragen, die vor der Brust festgehalten werden.<sup>103</sup> Im Grab des Haremhab wird der Transport eines Kindes auf dem Rücken mit Hilfe eines Tuches wiedergegeben.<sup>104</sup> Der Transport mit Riemen über der Stirn bzw. auf dem Rücken war also keine klassisch ägyptische Transportform und sie wurde im Laufe des Neuen Reiches auch

offenbar nicht von Ägypterinnen als gängige Transportmöglichkeit übernommen.

Wie ein Transport von Gütern erfolgte, ist grundsätzlich zum einen praktischen Gegebenheiten wie der Form und dem Gewicht der Last geschuldet, zum anderen kulturspezifisch. So wurde in Ägypten<sup>105</sup> wie auch in Mesopotamien<sup>106</sup> der Schwertransport über Land per Schlitten vollzogen, waren diese doch besonders gut für den Schwerlasttransport geeignet, da bei ihnen nicht wie bei Räderfahrzeugen die Gefahr des Achsbruches bestand. Während andernorts auch Personenverkehr per Schlitten erfolgte, war dies in Ägypten nicht üblich.<sup>107</sup> Um weitere Beispiele aus anderen Kulturkreisen heranzuziehen: In China setzten sich Rikschas für Lasten- und Personenbeförderung seit dem 19. Jh. durch<sup>108</sup>, doch ist ähnliches nicht im europäischen Bereich zu beobachten. Ebenso blieb die Nutzung des Toboggans auf verschiedene Stämme nordamerikanischer Indianer Nordamerikas beschränkt (**Abb. 3**), ohne dass dieses Gefährt andernorts genutzt wurde.<sup>109</sup>

<sup>102</sup> Ausführlich dazu siehe Köpp-Junk 2015a, 97–98.

<sup>103</sup> Köpp-Junk 2015a, 97–98, Taf. 4f.

<sup>104</sup> Houlihan 1996, 149; Saleh – Sourouzian 1986, Nr. 232. Ausführlich dazu mit weiteren Belegen siehe Köpp-Junk 2015a, 103–104.

<sup>105</sup> Siehe z.B. die Darstellung der Transport der 58 t schweren Sitzstatue im Grab des Djehutihetep in el-Berscheh per Schlitten, gezogen von 172 Personen (Grab Nr. 2, 12. Dynastie; Newberry 1895, 18–19, Taf. 12, 15).

<sup>106</sup> Siehe die Darstellung im Palast von Ninive aus der Zeit Sennacheribs (705–681 v. Chr.) (Arnold 1991, Abb. 6.41).

<sup>107</sup> Siehe den Schlitten der Königin Pu-abi (Grab Nr. PG 800; Wooley 1950, Taf. 26), der im Königsfriedhof von Ur zutage kam und der Personenbeförderung diente.

<sup>108</sup> Starikov 2008, 187–188.

<sup>109</sup> Bei einem Toboggan handelt es sich um einen Gleitschlitten, der anstatt zweier Kufen über eine durchgehende Unterseite verfügt (Densmore 1929, 136).



Abb. 3 Nordamerikanischer Toboggan (Köpp-Junk 2015a, Abb. 38).

### Fortbewegung

Die einfachste und älteste Reiseform zu Lande ist die Fortbewegung zu Fuß. Um Verletzungen an den Füßen vorzubeugen benutzte man Sandalen.<sup>110</sup> Möglicherweise behelfen sich Personen, für die Sandalen nicht erschwinglich waren, mit Socken oder ähnlichem.

Aus nachchristlicher Zeit sind gestrickte Wollsocken überliefert, die in El-Scheikh Ibada in Mittelägypten gefunden wurden.<sup>111</sup> Für das pharaonische Ägypten ist eventuell ähnliches zu vermuten.

In Bezug auf die Fortbewegung mit Reittieren ist festzuhalten, dass Darstellungen für das Reiten auf Eseln äußerst selten sind und keine ägyptischen Frauen zeigen.<sup>112</sup> Auch für das Reiten auf Pferden sind nur extrem wenige Darstellungen überliefert.<sup>113</sup>

<sup>110</sup> Ausführlich zur Nutzung von Sandalen auf Reisen siehe Köpp-Junk 2015a, 160–165.

<sup>111</sup> British Museum London, Inv.-Nr. 1914,1010.14.

<sup>112</sup> Köpp-Junk 2015a, 165–166.

<sup>113</sup> Die bisher früheste bekannte Darstellung eines Reiters, ausgestattet mit Keule und Bogen, datiert in die Regierungszeit von Thutmosis III. (Steatit-Täfelchen, ohne Herkunftsangabe, 18. Dynastie, Regierungszeit von Thutmosis III.; Metropolitan Museum of Art New York, Inv.-Nr. 05.3.263). Eine weitere Darstellung eines Reiters stammt aus dem Grab des Haremhab (Saqqara, 18. Dynastie; Museo Civico Archeologico Di Bologna 1994, 33; Schulman 1957, 264; Winlock 1947, Taf. 24. Die Reliefs der

Darunter sind Wiedergaben von reitenden Frauen, doch handelt es sich dabei nicht um Frauen auf Reisen, sondern zumeist um Szenen mit der Göttin Astarte.<sup>114</sup>

Insgesamt ist unklar, in welchem Umfang Esel und Pferde als Reittiere in Ägypten genutzt wurden, doch geht aus den Quellen nicht hervor, dass sie das adäquate bzw. übliche Verkehrsmittel gewesen wären, das Frauen zum Reisen nutzten.

Anders verhält es sich mit den Sänften, die seit prädynastischer Zeit belegt sind<sup>115</sup> und als elitäres Fortbewegungsmittel der höheren Gesellschaftsschichten fungierten. Belege für Frauen im Zusammenhang mit Sänften sind in prädynastischer Zeit, im Alten Reich sowie im Neuen Reich nachzuweisen. Sie nutzten sowohl Hock- als auch Sitzsänften.<sup>116</sup> Im Neuen Reich wurden die Sänften im zivilen Bereich von den Streitwagen abgelöst. Demzufolge finden sich für diese

---

Qadesch-Schlacht in Luxor und Abu Simbel aus der 19. Dynastie zeigen mindestens vier Wiedergaben von reitenden Ägyptern (Wreszinski 1935, Taf. 64 (Luxor), 169 (Abu Simbel). Ausführlich zu Reiten in Ägypten und einer ausführlichen Auflistung der Primärbelege siehe Schulman 1957, 263–271; zu einer kurzen Zusammenstellung siehe Köpp-Junk 2015a, 168–170; eine Untersuchung unter Miteinbeziehung neu hinzugekommener Belege ist derzeit in Arbeit.

<sup>114</sup> Siehe z.B. die vermutlich aus Deir el-Medina stammende Darstellung auf einem Ostrakon, das sich heute im Ägyptischen Museum und Papyrussammlung Berlin befindet (Inv.-Nr. 21826; KAISER 1967, 64, Nr. 728). Ausführlich dazu siehe Leclant 1960, 1–67; Cornelius 2004, Abb. 10, 26, 27a, 29–31, 33–34, Taf. 4.1–26. Zu Astarte im Hibis-Tempel siehe Davies 1953, Taf. 3.

<sup>115</sup> Kahl 1994, 437, 669, 676: Beleg q 12 (0.–1. Dynastie/ Djer), sowie c 1 (0.–3. Dynastie), c 2 (0.–3. Dynastie); Köpp-Junk 2015a, 173–175.

<sup>116</sup> Ausführlich dazu siehe Köpp 2008; Köpp-Junk 2015a, 173–188. Zu Sänften in Ägypten siehe auch Rössler-Köhler 1984, Sp. 334–339; Roth 1994, 227–240.

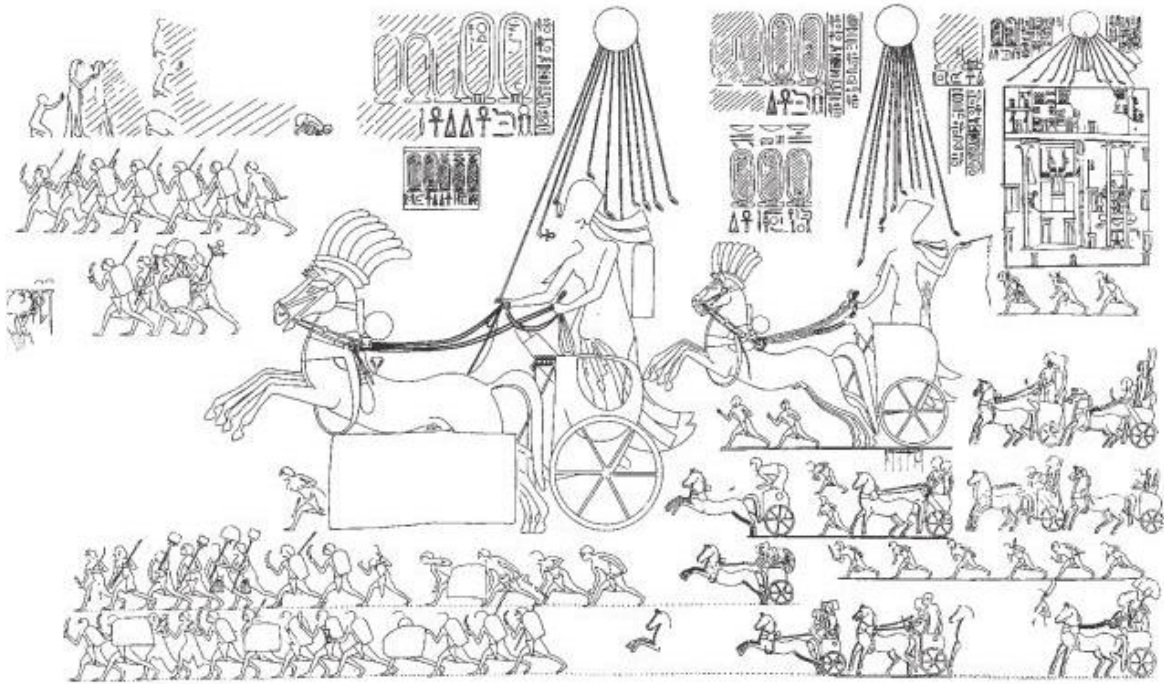


Abb. 4 Nofretete mit Echnaton und ihren Töchtern bei einem Ausflug zu Streitwagen (nach Davies 1905, Taf. 13).

Zeitstufe diverse Darstellungen von Frauen auf Streitwagen (Abb. 4–5).<sup>117</sup>

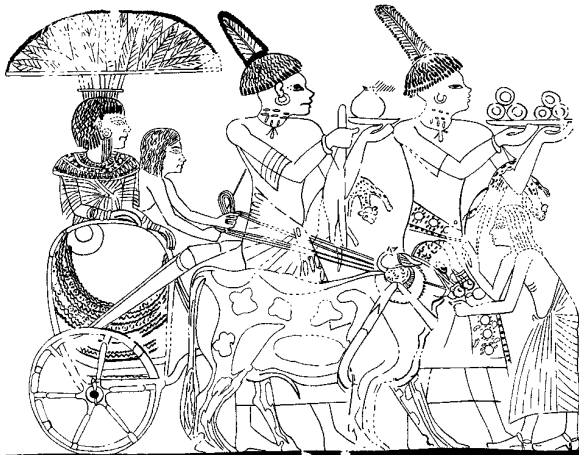


Abb. 5 Nubische Prinzessin zu Streitwagen (nach Davies 1926, Taf. 27).

<sup>117</sup> Ausführlich zu den ikonographischen und textlichen Belegen zu Frauen auf Streitwagen siehe Köpp 2008; Köpp-Junk 2015a, 198–199; Köpp-Junk 2015b. Zur zivilen Nutzung des Streitwagens siehe Köpp-Junk 2013a. Zu Streitwagen per se im Alten Ägypten siehe Littauer – Crouwel 1979; Hofmann 1989; Decker 1984, 475–488; Decker 1986, 35–59; Schulman 1963, 75–98; Schulman 1980, 105–153; Spalinger 2003, 163–199; Herold 1999; Herold 2006.

Der Einsatzbereich von Sänften und Streitwagen war offenbar nicht geschlechtsspezifisch geprägt, sondern die Frauen nutzen die für ihre Gesellschaftsschicht typischen Verkehrsmittel ihrer Zeit. Die aus pharaonischer Zeit belegten Wagen und Karren wurden nicht, wie die aus dem europäischen Mittelalter bekannten vierrädrigen Reisewagen, für die Fortbewegung von Frauen genutzt.<sup>118</sup>

### Quintessenz

Reisen und Mobilität stellen elementare Faktoren der ägyptischen Kultur dar. Innerhalb der Gruppe der Reisenden sind Frauen in pharaonischer Zeit kaum dokumentiert, doch wird anhand der wenigen Quellen, die belegt sind, deutlich, dass Reisen kein männliches Privileg war. Die seltenen Belege für Frauen auf Reisen sind kein Ägypten-

<sup>118</sup> Siehe z.B. den sogenannten Kobelwagen in der „Weltchronik des Rudolf von Ems“ (1360 n. Chr.) und die Darstellung in der Miniatur des Jean le Tavernier, Brüssel (Bibliothèque Nationale Paris), um 1455 n. Chr. datierend.



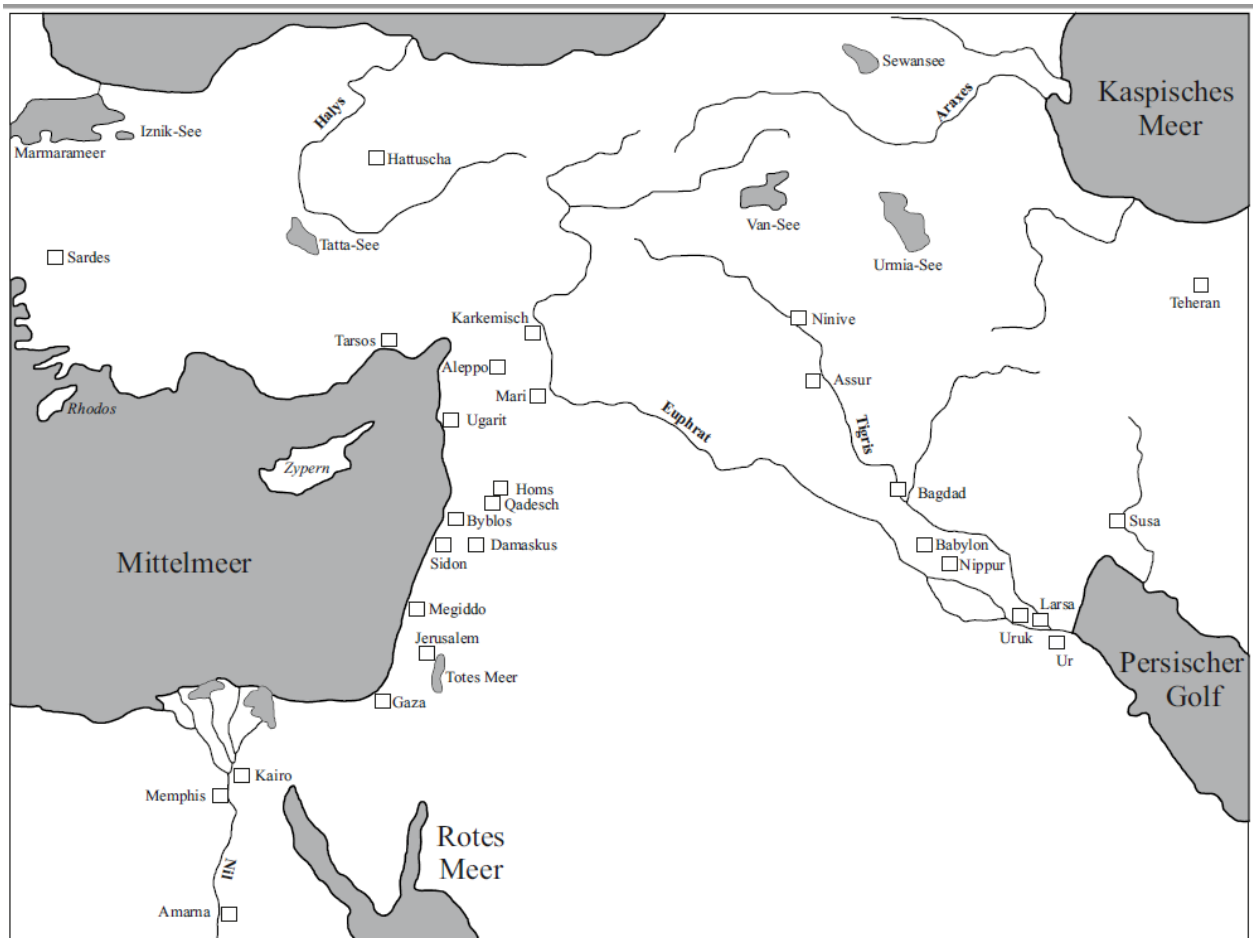
spezifisches Problem, sondern ein weit verbreitetes Phänomen. Die Reisereichweite war nicht lediglich auf Kurzreisen für Frauen beschränkt, sondern reicht bis zu mehr als 1000 km.

Bezüglich der Verkehrsmittel ist festzuhalten, dass Frauen weitestgehend die gleichen nutzten wie Männer, wie z.B. Sänften und Streitwagen. Reiten ist für beide Geschlechter überaus selten belegt. Schlitten, Karren und Wagen wurden nicht zum Personentransport genutzt. Keine Verkehrsmittel zu Wasser oder zu Lande sind speziell für Frauen reserviert oder allein diesen vorbehalten. Die emotionalen Implikationen ihrer Reisen finden in ägyptischen Texten keinen Widerhall.

Wie muss man sich das Reisen von Frauen also praktisch vorstellen: Es ist davon auszugehen, dass Frauen der unteren Gesellschaftsschicht in den meisten Fällen zu Fuß reisten. Bestenfalls ritten sie auf einem Esel, wenn dies auch bisher aus dem archäologischen oder ikonographischen Kontext bzw. den Textquellen nicht hervorgeht. Gepäck trug man dabei selbst, ließ es durch Beglei-

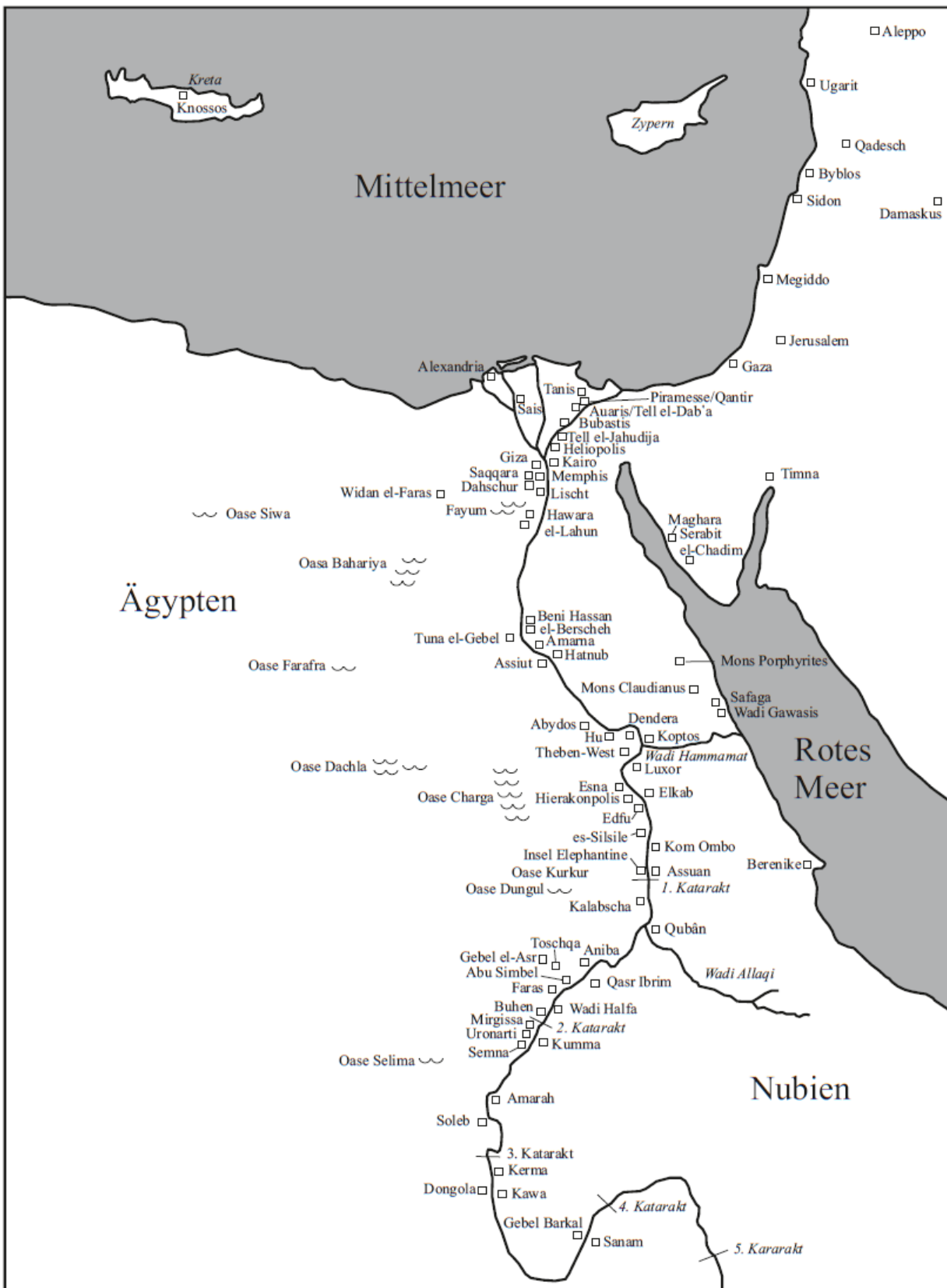
ter tragen oder bürdete es wiederum Eseln auf. Die höherstehende Dame reiste im Alten und Mittleren Reich mit der Sänfte, seit dem Neuen Reich mit dem Streitwagen. Auf dem Wasserweg standen verschiedene Schiffs- und Bootstypen von einfachen Fähren bis zu seetauglichen Schiffen zu Verfügung.

Aufgrund der Gefährlichkeit des Reisens zu damaliger Zeit ist eher anzunehmen, dass Frauen nicht allein reisten. Das impliziert, dass sie von männlichen Verwandten begleitet, in einer Kleingruppe reisten oder sich Karawanen anschlossen. Reisten sie in staatlichem Auftrag, ist davon auszugehen, dass sie ein Gefolge bzw. eine Schutztruppe zugeteilt bekamen. Somit tritt die weibliche Mobilität zwar selten, aber wenigstens schlaglichtartig in Erscheinung. Doch Rückschlüsse auf die emotionalen, sozialen und kulturellen Konsequenzen, die das Reisen für die Frauen insbesondere bei Langstrecken mit sich brachten, sind anhand der Quellen kaum möglich.



**Karte 1: Unterägypten und Vorderer Orient (Köpp-Junk)**





Karte 2: Ägypten, vom Mittelmeer bis zum 5. Katarakt (Köpp-Junk)

## Abkürzungen

### KRI

K. A. Kitchen, *Ramesside Inscriptions. Historical and Biographical I-VIII* (Oxford 1968-1990)

### Urk.

Urkunden des ägyptischen Altertums, begr. von Georg Steindorff, Abt. I, 1-4: K. Sethe, *Urkunden des Alten Reiches* (Leipzig 1933); Abt. IV, 1-16: K. Sethe, *Urkunden der 18. Dynastie* (Berlin/Graz 1961); Abt. IV, 17-22: W. Helck, *Urkunden der 18. Dynastie* (Berlin 1855-1961)

## Bibliografie

### Allam 1975

S. Allam, Ehe, in W. Helck – E. Otto (ed.), *Lexikon der Ägyptologie I* (Wiesbaden 1975), Sp. 1162–1181

### Arnold 1991

D. Arnold, *Building in Egypt. Pharaonic Stone Masonry* (New York, Oxford 1991)

### Bagnall – Crihiore 2007

R. S. Bagnall, R. Crihiore, *Women's letters from ancient Egypt: 300 BC–AD 800* (Ann Arbor 2007)

### Baines 2004

J. Baines, Die Bedeutung des Reisens im Alten Ägypten. 13. Siegfried-Morenz-Gedächtnisvorlesung 2002 (Leipzig 2004)

### Baines 2007

J. Baines, Travel in third and second millennium Egypt, in: C. Adams, J. Roy (ed.), *Travel, geography and culture in ancient Greece, Egypt and the Near East*, in: *Leicester Nottingham Studies in Ancient Society* 10, Oxford 2007, 5–30

### Bell 1892

G. Bell, *Miniaturen aus dem Morgenland: Reiseerinnerungen aus Persien und dem osmanischen Reich im Jahre 1892* (Wien 1997)

### Berg 2014

P. Berg, *Perspectives on Mobility and Travelling. A study of References to Functionally-bound Forms of individual Movement in non-literary Texts from New Kingdom Deir el-Medina*. UNIGRAFIA Helsinki University Print (Helsinki 2014)

### Bietak 1975

M. Bietak, Tell el-Dab'a II. Der Fundort im Rahmen einer archäologisch-geographischen Untersuchung über das ägyptische Nildelta (Wien 1975)

### Braukämper 1992

U. Braukämper, *Migration und ethnischer Wandel. Studien zur Kulturkunde* 103 (Stuttgart 1992)

### Brunner-Traut – Brunner 1981

E. Brunner-Traut – H. Brunner, *Die ägyptische Sammlung der Universität Tübingen* (Mainz 1981)

### Brenner 1989

P. J. Brenner, Die Erfahrung der Fremde. Zur Entwicklung einer Wahrnehmungsform in der Geschichte des Reiseberichts, in: Brenner, P. J. (ed.): *Der Reisebericht* (Frankfurt am Main 1989), 14–49

### Camino 1964A

R. A. Camino, The Nitocris Adoption Stela. *JEA* 50, 1964, 71–100

### Camino 1964B

R. A. Camino, *Late-Egyptian Miscellanies. Brown Egyptological Studies* 1 (London 1954)

Cornelius 2004

I. Cornelius, *The many Faces of the Goddess. The Iconography of the Syro-Palestinian Goddesses Anat, Astarte, Qedeshet, and Asherah c. 1500-1000 BCE.*, OBO 204 (Fribourg 2004)

Davies 1905

N. de Garis Davies, *The Rock Tombs of el-Amarna III. Archaeological Survey of Egypt 15th Memoir*, Egypt Exploration Fund (London 1905)

Davies 1926

N. de Garis Davies - A. H. Gardiner, *The Tomb of Huy, the Viceroy of Nubia in the Reign of Tutankhamun, The Theban Tombs Series 4* (London 1926)

Davies 1953

N. de Garis Davies, *The Temple of Hibis in el Khargeh-Oasis III* (London 1953)

Decker 1984

W. Decker, *Bemerkungen zur Konstruktion des ägyptischen Rades in der 18. Dynastie. Festschrift Wolfgang Helck*, SAK 11 (1984), 475–488

Decker 1986

W. Decker, *Der Wagen im Alten Ägypten*. In: W. Treue (ed.), *Achse, Rad und Wagen: Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte*, Göttingen 1986, 35–59

Densmore 1929

F. Densmore, *Chippewa Customs*. Smithsonian Institution, Bureau of American Ethnology Bulletin 86, Washington 1929

Düring 1995

N. Düring, *Materialien zum Schiffbau im Alten Ägypten*. ADAIK 11 (Berlin 1995)

Edel 1953

E. Edel, *KUB III 63. Ein Brief aus der Heiratskorrespondenz Ramses' II*. JKF 2, 1953, 163–173

Edel 1976

E. Edel, *Ägyptische Ärzte und ägyptische Medizin am hethitischen Königshof* (Opladen 1976)

Edel 1994

E. Edel, *Die ägyptisch-hethitische Korrespondenz aus Boghazköi in babylonischer und hethitischer Sprache. Band I: Umschriften und Übersetzungen, Band II: Kommentar. Abhandlungen der Rheinisch-Westfälischen Akademie der Wissenschaften 77* (Opladen 1994)

Edwards 1888

A. Edwards, *A Thousand Miles up the Nile* (London 1993). Faksimile der 1888 herausgegebenen Auflage

Eggert 1991

M. K. H. Eggert, *Prestigegüter und Sozialstruktur in der Späthallstattzeit: Eine kulturanthropologische Perspektive*. Saeculum 42 (1991), 1–28

Eichmann 2000

R. Eichmann, *Strings and Frets*, in: E. Hickmann – R. Eichmann (eds.), *Stringed Instruments in Archaeological Context, Studien zur Musikarchäologie I*, Orient-Archäologie 6 (Rahden 2000), 35–46

Eichmann 2004A

R. Eichmann, *The design of Ancient Egyptian Spike Lutes*, in: E. Hickmann – R. Eichmann (eds.), *Music-Archaeological Sources: Finds, Oral Transmission, Written Evidence, Studien zur Musikarchäologie IV*, Orient-Archäologie 15 (Rahden 2004), 363–371

## Eichmann 2004B

R. Eichmann, Neuaufnahme einer Schalen-Spießlaute von Deir el-Medina Ägypten, in: E. Hickmann – R. Eichmann (eds.), *Music-Archaeological Sources: Finds, Oral Transmission, Written Evidence*, Studien zur Musikarchäologie IV, *Orient-Archäologie* 15 (Rahden 2004), 551–568

## Emerit 2013

S. Emerit, *Music and Musicians*, in: W. Wendrich (ed.), *Encyclopedia of Egyptology*, Los Angeles 2013. <http://digital2.library.ucla.edu/viewItem.do?ark=21198/zz002h77z9>

## Eyre 1987

C. J. Eyre, *Work and the Organization of Work in the New Kingdom*, in: M. A. Powell (ed.), *Labour in the Ancient Near East*. *American Oriental Series* 68 (New Haven 1987), 167–221

## Eyre 2013

C. Eyre, *Ancient Egyptian Literature. Theory and Practice*. *Proceedings of the British Academy* 188 (Oxford 2013)

## Fischer-Elfert 1983

H. W. Fischer-Elfert, *Die satirische Streitschrift des Papyrus Anastasi I. Textzusammenstellung* (Wiesbaden 1983)

## Gardiner 1918

A. H. Gardiner, *The Delta Residence of the Ramessides*. *JEA* 5 (1918)

## Gardiner 1948

A. H. Gardiner, *Ramesside Administrative Documents* (London 1948)

## Garstang et al. 1901

J. Garstang – P. E. Newberry – J. G. Milne, *El Ar'abah*, *Eg. Res. Acc.* 6 (London 1901)

## Geisler 2008

S. E. Geisler, *Textile Stützmaterialien in der Papyrusrestaurierung am Beispiel des Papyrus ÄS 818*, in: J. Graf – M. Krutzsch (eds.), *Ägypten lesbar machen – die klassische Konservierung/Restaurierung von Papyri und neuere Verfahren* (Berlin 2008), 51–61

## Härtel 1994

S. Härtel (ed.), *Die Reisen der Frauen: Lebensgeschichten von Frauen aus drei Jahrhunderten* (Weinheim 1994)

## Hafemann 1985

I. Hafemann, *Zum Problem der staatlichen Arbeitspflicht im Alten Ägypten I*. *Ägyptologische Forschungen* 12/1, 1985, 3–21

## Hafemann 2009

I. Hafemann, *Dienstverpflichtung im Alten Ägypten während des Alten und Mittleren Reiches*. *IBAES* 12 (Berlin/London 2009)

## Helck 1959

W. Helck, *Bemerkungen zu den Thronbesteigungsdaten im Neuen Reich*. *Studia Biblica et Orientalia* III. *Oriens Antiquus*. *Analecta Biblica* 12 (Rom 1959), 113–129

## Helck 1967

W. Helck, *Eine Briefsammlung aus der Verwaltung des Amuntempels*. *JARCE* 6, 1967, 135–145

## Helck 1970

W. Helck, *Die Lehre des 'wA-#tjj I. Kleine ägyptische Texte* (Wiesbaden 1970)

- Helck 1971  
W. Helck, Die Beziehungen Ägyptens zu Vorderasien im 2. und 3. Jahrtausend v. Chr., *ÄA* 5 (Wiesbaden 1971)
- Helck 1975a  
W. Helck, Abgaben und Steuern, in W. Helck – E. Otto (eds.), *Lexikon der Ägyptologie I* (Wiesbaden 1975), Sp. 3–12
- Helck 1995b  
W. Helck, Arbeiter, in W. Helck – E. Otto (eds.), *Lexikon der Ägyptologie I* (Wiesbaden 1975), Sp. 371
- Herold 1999  
A. Herold, Streitwagentechnologie in der Ramses-Stadt: Bronze an Pferd und Wagen. Forschungen in der Ramses-Stadt, Die Grabungen des Pelizaeus-Museums Hildesheim in Qantir-Piramesse (Mainz 1999)
- Herold 2006  
A. Herold, Streitwagentechnologie in der Ramses-Stadt: Knäufe, Knöpfe und Scheiben aus Stein. Forschungen in der Ramses-Stadt 2. Die Grabungen des Pelizaeus-Museums Hildesheim in Qantir-Piramesse (Mainz 2006)
- Hickmann 1961  
H. Hickmann, Vorderasien und Ägypten im musikalischen Austausch, *ZDMG* 3, 1961, 23–41
- Hlavin–Schulze 1998  
K. Hlavin–Schulze, Man reist ja nicht, um anzukommen: Reisen als kulturelle Praxis (Frankfurt/Main – New York 1998), 59–61
- Hoch 2003  
J. E. Hoch, The Names of the Three foreign wives, in: C. Lilyquist, *The Tomb of Three Foreign Wives of Tuthmosis III*. Metropolitan Museum of Art (New York 2003)
- Hofmann 1989  
U. Hofmann, Fuhrwesen und Pferdehaltung im Alten Ägypten (Bonn 1989)
- Houlihan 1996  
P. F. Houlihan, *The Animal World of the Pharaohs* (London 1996)
- Jehle 1989  
H. Jehle, Ida Pfeiffer, Weltreisende im 19. Jahrhundert: Zur Kulturgeschichte reisender Frauen. *Internationale Hochschulschriften* 13 (Münster 1989)
- Jockenhövel 1991  
J. Jockenhövel, Räumliche Mobilität von Personen in der Mittleren Bronzezeit des westlichen Mitteleuropa, *Germania* 69/1, 1991, 49–62
- Kahl 1994  
J. Kahl, Das System der ägyptischen Hieroglyphenschrift in der 0.–3. Dynastie, *GOF* 29 (Wiesbaden 1994)
- Kaiser 1967  
W. Kaiser, *Ägyptisches Museum Berlin* (Berlin 1967)
- Köpp 2008  
H. Köpp, Weibliche Mobilität: Frauen in Sänften und auf Streitwagen, in: C. Peust (ed.): *Miscellanea in honorem Wolfhart Westendorf*. Beihefte Göttinger Miszellen 3 (Göttingen 2008), 34–44
- Köpp–Junk 2013a  
H. Köpp–Junk, The chariot as a mode of locomotion in civil contexts, in: A. J. Veldmeijer – S. Ikram (eds.), *Proceedings of the First International Chariot Conference* (Kairo 2013), 123–134

## Köpp-Junk 2013b

H. Köpp-Junk, Travel, in: E. Frood – W. Wendrich (eds.), *UCLA Encyclopedia of Egyptology* (Los Angeles 2013), 1–20 (<http://digital2.library.ucla.edu/viewItem.do?ark=21198/zz002gvzmf>, letzter Zugriff 30.03.2017)

## Köpp-Junk 2015a

H. Köpp-Junk, Reisen im Alten Ägypten. Reisekultur, Fortbewegungs- und Transportmittel in pharaonischer Zeit. *Göttinger Orientforschungen (GOF) IV. Reihe: Ägypten* 55, (Wiesbaden 2015)

## Köpp-Junk 2015b

H. Köpp-Junk, Ikonographische und textliche Belege für Frauen auf Streitwagen in der Amarnazeit, in: C. Huyeng – A. Finger (eds.), *Amarna in the 21st century. Kleine Berliner Schriften zum Alten Ägypten* 3, 2015, 102–149

## Köpp-Junk 2015c

H. Köpp-Junk, Die Entwicklung von Fahrzeugen und Landverkehrswegen im Alten Ägypten. *Das Altertum* 60/2, 2015, 125–153

## Köpp-Junk 2016a

H. Köpp-Junk, Pharaonic Prelude - being on the Move in Ancient Egypt from Predynastic Times to the End of the New Kingdom, in: M. Wasmuth – P. P. Creasman (eds.), *People on the Move Framework, Means and Impact of Mobility Across the Eastern Mediterranean Region in the 8th to 6th Century BC*, *Journal of Ancient Egyptian Interconnections* 12, 2016, 21–40

## Köpp-Junk 2016b

H. Köpp-Junk, Wagons and carts and their significance in Ancient Egypt, *Journal of Ancient Egyptian Interconnections* 9, 2016, 14–58

## Köpp-Junk eing.

H. Köpp-Junk, The Development and Introduction of Wheeled Vehicles in Ancient Egypt. Technical innovations and their (non-)acceptance in Pharaonic times, in: G. Graßhoff – S. Hansen – J. Renn – F. Klimscha (eds.), *Contextualising Technical Innovations in Prehistory* (eingereicht)

## Köpp-Junk in Druck

H. Köpp-Junk, Textual, iconographical and archaeological evidence for the performance of ancient Egypt Music, in: A. G. Ventura – C. Tavolieri – L. Verderame (eds.), *The Musical Performance in Antiquity: Archaeology and Written Sources* (in Druck)

## Kraus 2004

J. Kraus, *Die Demographie des Alten Ägypten* (Göttingen 2004)

## Krauss 1976

R. Krauss, Untersuchungen zu König Amenmesse, *SAK* 4, 1976, 161–199

## Krauss 1984

R. Krauss, Reisegeschwindigkeit, in: W. Helck – W. Westendorf (eds.), *Lexikon der Ägyptologie V* (Wiesbaden 1984), 222–223

## Landström 1974

B. Landström, *Die Schiffe der Pharaonen* (München – Gütersloh – Wien 1974)

## Leclant 1960

J. Leclant, Astarté à cheval d'après les représentations égyptiennes, *Syria* 37, 1960, 1–67

## Lesko 1999

B. Lesko, "Listening" to the Ancient Egyptian Woman: Letters, Testimonials, and other Expressions of self, in: E. Teeter (ed.), *Gold of praise: Studies in Ancient Egypt in honor of Edward F. Wente*, *Studies in ancient oriental civilization* 58 (Chicago 1999), 247–254

## von Lieven 2008

A. von Lieven, Native and Foreign Elements in the Musical Life of Ancient Egypt. In: A. A. Both – R. Eichmann – E. Hickmann – L.-C. Koch (eds.), *Herausforderungen und Ziele der Musikarchäologie. Vorträge des 5. Symposiums der Internationalen Studiengruppe Musikarchäologie im Ethnologischen Museum der Staatlichen Museen zu Berlin*, 19.-23. September 2006, *Studien zur Musikarchäologie VI, Orient-Archäologie* 22 (Rahden 2008), 155–160

## Littauer – Crouwel 1979

M. A. Littauer – J. H. Crouwel, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East* (Leiden – Köln 1979)

## Maderna–Sieben 2016

C. Maderna–Sieben, Ramses der Große – ein Politkrimi im alten Ägypten, in: *Badisches Landesmuseum Karlsruhe* (ed.), *Ramses: Göttlicher Herrscher am Nil* (Petersberg 2016), 38-43

## Marciniak 1974

M. Marciniak, *Deir el-Bahari I. Les Inscriptions Hiératiques de Temple du Thoutmosis III.* (Warschau 1974)

## Merriman 2011

A. Merriman, *Egyptian Watercraft Models from the Predynastic to the Third Intermediate Period.* *BAR International Series* 2263 (Oxford 2011)

## Muhs 2005

B. P. Muhs, *The Girls next door. Marriage Patterns among the Mortuary Priestess in Early Ptolemaic Thebes*, *JJP* 35, 2005, 169–194

## Museo Civico Archaeologico Di Bologna

Museo Civico Archaeologico Di Bologna, *La Collezione Egiziana* (Bologna 1994)

## Naviile 1898

E. Naville, *The Temple of Deir el-Bahari III* (London 1898)

## Newberry 1893

P. E. Newberry, *Beni Hasan I* (London 1893)

## Newberry 1895

P. E. Newberry, *El Bersheh I* (London 1895)

## Ohler 1988

N. Ohler, *Reisen im Mittelalter* (München 1988)

## Paul 2013

J. C. Paul, *Reiseschriftstellerinnen zwischen Orient und Okzident. Analyse ausgewählter Reiseberichte des 19. Jahrhunderts. Weibliche Rollenvorstellungen, Selbstrepräsentationen und Erfahrungen der Fremde* (Würzburg 2013), 139–171

## Pelz 1991

A. Pelz, *Reisen Frauen anders?* in: H. Bausinger – K. Beyrer – G. Korff (eds.), *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus* (München 1991), 174-178

## Pfeiffer 1850

I. Pfeiffer, *Eine Frauenfahrt um die Welt I–III. Reise von Wien nach Brasilien, Chili, Otahaiti, China, Ost– Indien, Persien und Kleinasien* (Wien 1850)

Pfeiffer 1969

I. Pfeiffer, Reise einer Wienerin in das Heilige Land – Konstantinopel, Palästina, Ägypten (Stuttgart 1969)

Posener-Kriéger 1975

P. Posener-Kriéger, Les papyrus de Gébélein. Remarques préliminaires, RdE 27, 1975, 211-221

Posener-Kriéger 1986

P. Posener-Kriéger, Old Kingdom Papyri: External Features, in: M. L. Bierbrier (ed.), Papyrus: Structure and Usage. British Museum Occasional Papers 60 (London 1986), 25-41

Potts 1995

L. Potts, Aufbruch und Abenteuer: Frauen-Reisen um die Welt ab 1785 (Frankfurt am Main 1995)

Raue 1999

D. Raue, Heliopolis und das Haus des Re. Eine Prosopographie und ein Toponym im Neuen Reich, ADA-  
IK 16 (Berlin 1999)

Robins 1990

G. Robins, Beyond the Pyramids. Egyptian Regional Art from the Museo Egizio, Turin. Emory University  
Museum of Art and Archaeology (Atlanta 1990)

Rössler-Köhler 1984

U. Rössler-Köhler, Sänften, in: W. Helck – W. Westendorf (eds.), Lexikon der Ägyptologie V (Wiesba-  
den 1984), Sp. 334-339

Roth 1994

A. M. Roth, The Practical Economies of Tomb-Building in the Old Kingdom: A Visit to the Necropolis in  
a Carrying Chair. In: D. P. Silverman (ed.), For his Ka. Essays Offered in Memory of Klaus Baer, SAOC  
55 (Chicago 1994)

Saleh – Sourouzian 1986

M. Saleh – H. Sourouzian, Die Hauptwerke im ägyptischen Museum Kairo. Offizieller Katalog (Mainz  
1986)

Schipper 1999

B. U. Schipper, Israel und Ägypten in der Königszeit. Die kulturellen Kontakte von Salomo bis zum Fall  
Jerusalems. OBO 170 (Fribourg 1999)

Schulman 1957

A. R. Schulman, Egyptian Representation of Horsemen and Riding in the New Kingdom, JNES 16, 1957,  
263-271

Schulman 1963

A. R. Schulman, The Egyptian chariotry: A re-examination, Journal of the American Research Center in  
Egypt 2, 1963, 75-98

Schulman 1979

A. Schulman, Diplomatic Marriage in the Egyptian New Kingdom, JNES 38, 1979, 177-193

Schulman 1980

A. R. Schulman, Chariots, chariotry and the Hyksos, Journal of the Society for the Study of Egyptian An-  
tiquities 10(2), 1980, 105-153

Seipel 1977

W. Seipel, Heiratsstele, in: W. Helck (ed.), Lexikon der Ägyptologie II (Wiesbaden 1977), 1107-1108

Seipel 1983

W. Seipel, Bilder für die Ewigkeit. 3000 Jahre ägyptische Kunst. Katalog Konstanz, Konzil, 25.3.-  
23.5.1983 (Konstanz 1983)



Sethe 1959

K. Sethe, *Ägyptische Lesestücke zum Gebrauch im akademischen Unterricht. Texte des Mittleren Reiches* (Hildesheim 1959), 88, Z. 22–23

Shaw 2012

I. Shaw, *Ancient Egyptian Technology and Innovation. Transformations in Pharaonic material culture* (London 2012)

Spallinger 2003

A. J. Spallinger, *The Battle of Qadesh. The Chariot Frieze at Abydos*, *Ägypten und Levante* 13, 2003, 163–199

Sweeny 1993

D. Sweeny, *Women's Correspondence from Deir el-Medineh. VI Congresso Internazionale di Egittologia: Atti, II* (Turin 1993), 523–529

Sweeny 1998

D. Sweeny, *Women and Language in the Ramesside Period, or, Why Women Don't Say Please*, in: C. J. Eyre (ed.), *Proceedings of the Seventh International Congress of Egyptologists, Cambridge, 3–9 September 1995, Orientalia Lovaniensia Analecta*, 82 (Leuven 1998), 1109–1117

Sarikov 2008

V. S. Starikov, *Die materielle Kultur der Chinesen in den Nordprovinzen der VR China* (Wiesbaden 2008)

Thissen 1989

H.-J. Thissen, *Der verkommene Harfenspieler*, *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 77, 1989, 227–240

Thissen 1992

H.-J. Thissen, *Der verkommene Harfenspieler: eine altägyptische Invektive (P. Wien KM 3877)*, *Demotische Studien* 11 (Sommerhausen 1992)

Verner 1991

M. Verner, *Zur Organisierung der Arbeitskräfte auf den Großbaustellen der Alten Reichs-Nekropolen*, in: E. Endesfelder (ed.), *Probleme der frühen Gesellschaftsentwicklung im Alten Ägypten* (Berlin 1991), 63–92

Vinson 1994

S. Vinson, *Egyptian Boats and Ships*, *Shire Egyptology* 20 (Aylesbury 1994)

Wente 1967

E. Wente, *Late Ramesside Letters. The Oriental Institute of the University of Chicago, Studies in Ancient Oriental Civilizations* 33 (Chicago – London 1967)

Wente 1990

E. Wente, *Letters from Ancient Egypt, Writings from the Ancient World* 1 (Atlanta 1990)

Wilson 1937

J. A. Wilson, *Hieroglyphic Inscriptions*, in: G. Loud (ed.), *The Megiddo Ivories. The University of Chicago Oriental Institute Publication* 52 (Chicago 1937), 11–12

Winlock 1947

H. E. Winlock, *The Rise and Fall of the Middle Kingdom in Thebes* (New York 1947)

Wooley 1950

L. Wooley, *Digging up the Past* (Harmondsworth 1950)

Wreszinski 1935

W. Wreszinski, *Atlas zur Altägyptischen Kulturgeschichte II* (Leipzig 1935)