

BOOTE MIT STUMPFEM BUG UND SCHARFEM HECK IM RÖMISCHEN ÄGYPTEN

Unsere Kenntnis der ägyptischen Schifffahrt stützt sich weitgehend auf zahllose hölzerne Modelle von Schiffen und Booten, die aus Gräbern aus dem 3. und 2. Jahrtausend v. Chr. stammen¹. Sie haben seit Langem Beachtung gefunden. Demgegenüber scheinen Tonmodelle von Fluss- oder Küstenbooten mit stumpfem Bug, der durch einen flachen Spiegel gebildet wird, aus dem römerzeitlichen Ägypten bisher noch nicht zusammenfassend behandelt worden zu sein (eine Voruntersuchung: Höckmann 2009).

Ich fasse hier zwei unterschiedliche Formen des rechtwinklig abgeschnittenen Bugs unter demselben Dachbegriff zusammen: die hohe, steile Querwand (Spiegel, Heven) und die niedrige, die auf dem flachen, wie eine Rampe schräg ansteigenden Schiffsboden (Kaffe) aufsitzt. Der Bug-Spiegel ist in römischen Mosaiken und Fresken schon 1963 erkannt worden². Anfangs hielt man ihn für das Heck³, wie bei einem spätrömischen Wrack von Pantano Longarini in Ost Sizilien⁴, doch Lionel Casson stellte alsbald Gründe für die Annahme heraus, dass der Spiegel den Bug gebildet hätte (Casson 1964). Deborah Carlson versuchte unlängst beide Interpretationen zu vereinigen, indem sie vorschlug, dass der Spiegel an diesen Booten alternativ Bug oder Heck hätte sein können: in Fahrt hätte er das Heck gebildet und bei der Arbeit des Fischers den Bug⁵. Ihr Vorschlag erscheint zunächst einleuchtend, doch bei näherer Betrachtung der Modelle ist nicht zu verkennen, dass der Spiegel immer den Bug bildete. Das soll im Folgenden näher ausgeführt werden. Aus nautischer Sicht leuchtet der quer zur Fahrtrichtung gestellte Spiegel als Bug nicht ein, ganz besonders wenig, wenn solche Boote darauf angewiesen sein sollten, im Schilfdickicht von flachen Uferzonen zu fahren⁶. Hingegen gäbe ein stumpfer Bug einerseits Fischern einen günstigen Arbeitsplatz⁷. Das wird mehrfach gezeigt (Abb. 3, 1-2. 4. 8-9). Andererseits konnte er Kosten sparen, wenn die Hafengebühren nach dem beanspruchten Platz am Kai berechnet wurden und die Boote mit dem Bug anlegten⁸. Casson hält das für die normale Position beim Laden⁹.

¹ z.B. Reisner 1913. – Poujade 1948. – Göttlicher/Werner 1971. – Göttlicher 1978, Taf. 20-22. – Jones 1990.

² Marsden 1963. – Bonino 1963.

³ Siehe Anm. 2. Diese Vorstellung kehrt bei Wachsmann (1985, 351 Anm. 19) wieder, der eine Stütze dafür in dem Umstand sieht, dass im Boot von Ginossar am Kinneret-See aus dem 1. Jh. n. Chr. die größte Breite im Achterschiff liege.

⁴ Throckmorton 1973.

⁵ Carlson 2002.

⁶ Foucher (1957, 24) meinte, der geknickt vorspringende Bugspiegel der Typen *musculus*, *myoparo* und *ratís* im Althiburus-

Mosaik solle es den Booten ermöglichen, im Schilf zu fahren. Mir ist es 1998 in Histria (Rumänien) nicht gelungen, mit einem schlanken, scharf gebauten Kanadier in ein Schilffeld einzudringen: Fouchers Vorschlag ist nicht realistisch.

⁷ Deutung von Typ B als Fischerboot: Carlson 2002, 214.

⁸ Eine billige *kydaro*-Gebühr für kleine Boote (De Laet 1949, 320) könnte in diesen Kontext gehören. Zu der Flut von Gebühren s. außer De Laet auch Préaux 1939, 379 und Rostovtzeff 1941, I 227; 316; 389; 444; II 742; 749; 771.

⁹ Casson 1964. – Carlson 2002, 212.

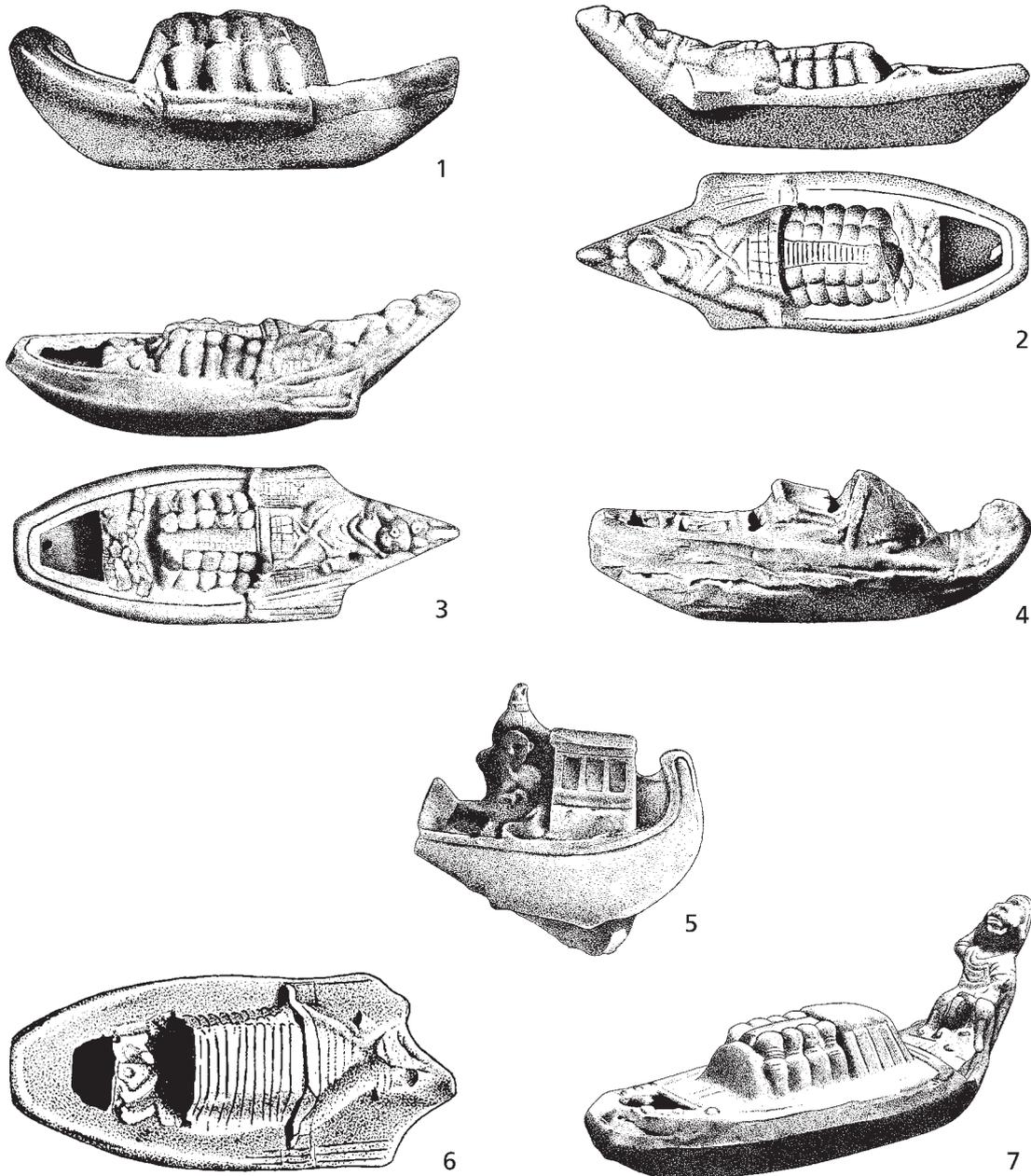


Abb. 1 1 Alexandria (A 2; vgl. Abb. 5, 1). – 2 Alexandria (A 4). – 3 Alexandria (A 5). – 4 Saqqara (A 10). – 5 Fundort unbekannt; Coll. Fouquet (A 18). – 6 Fundort unbekannt; Slg. Weber oder Liebighaus Frankfurt a. M. (A 15a). – 7 Fundort unbekannt; Hamburg (A 16).

Unter unseren Modellen könnte allenfalls bei Kat.-Nr. A 9 (**Abb. 2, 2**) der Spiegel im Heck gelegen haben, doch dieses Exemplar ist insofern ungewöhnlich, als es einerseits keine »Hütte« hat und andererseits als einziges Modell unserer Gruppe vier Räder, die im Relief am Rumpf angegeben sind. Demnach gibt A 9 nicht ein schwimmfähiges Boot wieder, sondern eine Art Attrappe, die in einer Prozession an Land präsentiert werden sollte. Daher gehört dieses Modell im strengen Sinne nicht zu den beiden Typen von realen Booten, die hier betrachtet werden sollen.

Carlson, gefolgt von Boetto und Pomey, verbindet ihre römischen Quellen in Modellen, Fresken und Mosaiken mit hölzernen Wracks kleiner Schiffe aus Toulon und Neapel (P. Pomey, persönliche Mitteilung; Boetto 2009), Ginossar am Tiberias-See (Kinneret) in Israel¹⁰ und Zwammerdam in den Niederlanden (s. u.). Soweit meine Kenntnis reicht, scheint es – abgesehen von neolithischen, frühkykladischen und altägyptischen Modellen – keine früheren Belege für irgendeine Art von Spiegel als aus der Römischen Kaiserzeit zu geben. Die Datierung einiger Modelle (A 6-8) in die Ptolemäerzeit stützt sich nicht auf archäologisch gesicherte Fundkontexte.

Modelle mit stumpfem Bug befinden sich in den Museen von Alexandria, Athen, Berlin, Frankfurt a. M., Haifa, Kopenhagen, Paris und sonstwo (vgl. Kat. A). Kein einziges stammt aus einer regulären Ausgrabung¹¹, doch ihre Machart und die Beschaffenheit und Farbe des Tons nach Autopsie oder genauer Beschreibung lassen keinen Zweifel, dass all diese Modelle im römerzeitlichen Ägypten entstanden sind – einige im Fayûm¹² und andere in Alexandria¹³. Die römerzeitliche Datierung wird, wie schon angedeutet, durch Fresken, Mosaiken und Reliefs (Kat. B) sowie einige Wracks aus dieser Periode gesichert.

BOOTE MIT STUMPFEM BUG UND SCHARFEM HECK: DER URSPRUNG

Solche anspruchslosen Boote könnten theoretisch schon lange früher existiert haben, als sie in Ägyptens spätester Periode für würdig erachtet wurden, als Tonmodelle wiedergegeben zu werden. Ihr scharfes, höheres Heck, bei einem niedrigen Bug, weicht jedoch von der pharaonischen Tradition symmetrisch gekrümmter Rümpfe weit ab, während es der phönikischen und griechischen Standardform entspricht. Diese Form zeigt sich erstmals an einem goldenen Anhänger – mit scharfem Rammbug¹⁴ – aus säitischer Zeit (26. Dynastie) und dann an tönernen(!) Modellen von Kriegsschiffen¹⁵. Es lässt sich vermuten, dass sie dann im Lauf der Zeit schließlich den privaten Kleinbootsbau erreicht hat, um Fischern, örtlichen Frachtbeförderern und »Taxifahrern« zu dienen.

Das Ende des Typs kann frühestens im 2.-3. Jahrhundert n. Chr. angesetzt werden, wie die Datierung des Modells A 4 zeigt.

¹⁰ Carlson 2002, 213. Leider kann ich in der zitierten Abbildung (Wachsmann/Raveh/Amos 1990, 11 Abb. 2. 5) keinen Spiegel erkennen.

¹¹ Ein Foto der Mumie von Frau Leukyone mit ihren Grabbeigaben zu Antinoe (Kaufmann 1915, Taf. 12) zeigt ein Objekt, das ein Bootsmodell mit Spiegelbug sein könnte. Sein Verweis auf Gayet 1903, Taf. V als Quelle seiner Abbildung ist jedoch irrig (ich kann die Quelle nicht nachweisen) und Gayets Text (S. 122 ff.) erwähnt ein Bootsmodell ebensowenig wie einige Gefäße in seiner Taf. V. Es muss offen bleiben, ob in diesem Grab ein Bootsmodell gefunden wurde oder nicht.

¹² Der abblätternde orange-braune Ton des Frankfurter Modells A 13 entspricht einer Beschreibung von Fayûm-Ton (Kaufmann 1915, 15 f.).

¹³ Alle Modelle im Griechisch-Römischen Museum zu Alexandria bestehen aus einem hartgebrannten rosa Ton, der sich vom rohen, blättrig verwitterten orangefarbenen Fayûm-Ton eindeutig unterscheidet.

¹⁴ Landström 1970, 141 Abb. 411.

¹⁵ Ebenda Abb. 410.

DER STUMPF ABGESCHNITTENE BUG

Das Leitmerkmal all unserer Bootsmodelle ist der rechtwinklig abgeschnittene Bug, der nicht immer von einem steilen Spiegel (Heven) gebildet wird. Basch erkennt diesen Terminus nur an, wenn die »Bugwand« unter die Wasserlinie reicht¹⁶, während Carlson darauf keine Rücksicht nimmt¹⁷.

Dass dies immer der Bug ist, geht aus diversen Beobachtungen hervor. So ist bei mehreren Modellen im spitzen Ende des Rumpfs eine Hütte angegeben (A 3 [Abb. 2, 1; 5, 2]); ihre offene Seite – gewiss in Fahrtrichtung nach vorn gewendet – weist zu der »Bugwand« hin.

Auch liegt eine Mastspur meist dem stumpfen, niedrigen Ende des Rumpfs näher als dem scharfen, hohen (Abb. 2, 1. 3). In einem Mosaik aus Wadi ez-Zgaia (B 22; Abb. 3, 8) steht der Mast zwar näher zu dem hohen Ende, doch das Segel zeigt, dass auch in diesem Fall das stumpfe Ende des Rumpfs in Fahrtrichtung vorn liegt, also den Bug bildet¹⁸. Die nicht funktionale Stellung des Masts dürfte auf Unkenntnis des Künstlers in nautischen Angelegenheiten zurückgehen.

Auch die Lagerungen für seitliche Ruder oder Ruder selbst, die horizontal hochgezogen sind (Tab. 1, Sp. 16: Abb. 1, 2-3. 6-7[?]; 5, 3; 6, 2), liegen nahe bei dem hohen, scharfen Ende der Rumpfe. All dies lässt annehmen, dass das stumpfe niedrige Ende auch dann der Bug war, wenn das Boot in Fahrt war. Das spricht gegen Carlsons Vorschlag, dass das stumpfe Ende in Fahrt das Heck bildete und bei der Arbeit des Fischers den Bug.

Einen Sonderfall unter unseren Modellen – falls überhaupt eine Beziehung besteht – bildet A 20 aus Tunesien (Abb. 4, 6). Das Boot hat einen steilen, gerundeten Bug, von dem der Kopf eines Phantasietiers vorragt und darunter einen dünnen, nach oben gebogenen Kiel(?) oder Rammsporn(?). Aus diesem Grund deutet Basch das Modell als punisches Kriegsschiff¹⁹.

Der Tierkopf und der teriomorphe Rammsporn(?) liegen wirklich in diesem Sinne, doch einige weitere Merkmale könnten in eine andere Richtung weisen. Dies gilt für die gedrungenen Proportionen des Rumpfs ebenso wie für den Umstand, dass nicht allein der Bug, sondern auch das Heck steil-gerundet ist, die gerade Form des Dollbords am Bug und besonders für drei rechteckig aus dem Deck ausgeschnittene Luken. Dass eine darunter gar seitlich versetzt ist, wie an den ägyptischen Modellen A 9-10, lässt an irgendwelche entfernten Beziehungen denken. Dass Boote mit stumpfem Bug weit über Ägypten hinaus verbreitet waren, ergibt sich aus römerzeitlichen Flachbildern (Kat. B) und den Wracks von Neapel, Toulon und Ginossar.

Die Merkmale der römisch-ägyptischen Modelle sind in **Tabelle 1** zusammengestellt, jene in Mosaiken, Fresken und Reliefs in **Tabelle 2**.

Zu den Merkmalen in **Tabelle 1**:

1. Der Bug ist immer stumpf abgeschnitten, während das Heck scharf gebildet ist; die Bordwände treffen sich dort an einem Steven. Für den Bug sind zwei Formen zu unterscheiden, nämlich:
 - a. Die flache Bugwand ist schmaler als der Rumpf. Sie ist niedrig und bildet mit dem Kiel einen rechten oder einen stumpfen Winkel (Sp. 4).
 - b. Der Bug wird von einem hohen Spiegel von Halbkreis- oder Trapezform gebildet, der steil auf dem Kiel steht und so breit ist wie der Rumpf (Sp. 3).

¹⁶ Ich danke Lucien Basch herzlich für die Zusendung seines Referattextes in Hydra 2001, der demnächst in der Reihe Tropis erscheinen wird. Basch diskutiert darin u. a. unser Modell A 1 und seinen Spiegelbug. Ich habe das Stück erst durch diese Publikation kennengelernt; es war bei meinem Besuch im Griechisch-Römischen Museum von Alexandria nicht ausgestellt.

¹⁷ Carlson 2002, 211.

¹⁸ Sonst wird ein Segel nur an einem eigenartigen Reiseschiff mit hochgebogenem, stumpfem Bug im Nil-Mosaik von Praeneste (B 13; Abb. 3, 6) gezeigt, das in seiner Rumpfform eine gewisse Ähnlichkeit mit A 4 (Abb. 1, 2) erkennen lässt.

¹⁹ Basch 1987, 396.

	Kiel: gekrümmt	Kiel: gerade	Bug: hoch	Bug: niedrig	Bug: breit	Bug: niedrig	Dollbord: massiv, vertikal	Dollbord: nach innen gekippt	geschlossenes Deck	Decksbalken sichtbar	Hütte	Luken: offen	Luken: geschlossen (?)	Luke nicht in Mittellinie	Mastspur	Ruderlager	Loch für Ankerpfahl	Ladung angegeben	Kiel angegeben	»Besatzung« angegeben
Spalte:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
A2	-	+	-	O	-	+	-	O	+	-	O	+	-	-	-	-	-	+	.	-
A4	-	+	-	+	-	+	-	+	+	-	+	-	-	-	-	-	-	+	.	-
A5	-	O	-	.	+	-	+	-	+	+	-	+	+	-	-	-	O	-	.	+
A6	-	O	-	+	-	+	+	-	-	-	+	+	-	-	-	-	-	O	.	-
A7	-	+	-	+	-	+	O	-	+	-	+	+	-	-	-	-	+	-	.	-
A8	-	+	-	+	+	-	+	-	+	+	-	+	-	-	-	-	-	-	O	-
A9	-	O	+	-	+	-	O	-	+	-	-	+	-	+	-	O	-	-	.	-
A10	-	+	O	O	O	O	+	-	+	+	+	+	-	+	-	-	-	-	.	-
A11	+	-	-	+	-	+	O	-	+	.	+	-	.	-	.	+	-	O	.	+
A12	-	O	.	.	.	.	-	O	+	-	+	.	.	.	.	-	-	O	.	+
A13	-	O	.	O	+	-	O	-	+	-	+	-	-	-	-	-	-	+	.	+
A15	-	+	-	+	-	+	-	O	+	-	+	+	-	-	-	O	-	O	.	+
A15a	-	+	-	+	-	+	+	O	-	-	O	-	-	-	-	+	-	+	.	-
A16	-	+	-	+	-	+	+	-	+	O	+	+	-	-	-	O	-	+	.	+
A17	-	+	+	-	+	-	O	-	+	+	+	+	+	-	-	-	-	-	.	+
A19	-	+	-	+	-	O	O	-	+	-	-	-	-	-	+	-	-	-	.	-
A20	-	+	O	O	O	-	-	+	-	-	+	-	+	-	-	-	-	.	-	-
A1	+	-	+	-	+	-	+	-	O	O	-	O	-	-	-	-	-	-	.	+
A3	+	-	+	-	O	O	+	-	+	+	+	+	-	-	+	-	+	-	.	-
A14	+	-	+	-	+	-	+	-	+	+	+	+	+	-	O	-	-	-	.	-
A18	+	-	O	-	+	-	O	-	+	.	+	.	.	-	-	-	-	-	O	-

Tab. 1 Merkmale an Bootsmodellen (Kat. A): + Merkmal vorhanden; - Merkmal nicht vorhanden; O Befund unklar; . Befund in der Bildquelle nicht sichtbar.

- Der Dollbord ist auffallend massiv. Er endet vorn an dem Spiegel (Sp. 5), der in einigen Fresken durch einen eigenen Dollbordbalken verstärkt ist (B 4. 6[?]. 8-9.[?]. 10. 17-19). Bei A 1, A 3 und A 18 springt der Dollbord über den Spiegel hinaus vor.
- In anderen Fällen ist der Dollbord oben schräg nach innen gekippt (Sp. 8).
- Die meisten Modelle haben ein Deck (Sp. 12), manchmal mit rechteckigen oder dreieckigen »Luken« (Sp. 15) oder Löchern für Masten (Sp. 16) oder Ankerstäbe, d.h. Stäbe oder Pfähle, die in den Grund geschlagen werden konnten, um das Boot an einer Stelle zu halten (Sp. 17). Alle Rumpfe sind hohl und aus Teilen zusammengesetzt, die einzeln in Modeln geformt wurden²⁰. Der Vorgang zeigt sich an A 12, dessen Bug vor dem Brennvorgang abgeschnitten worden ist, und A 15a, dessen Oberteil leicht verkantet auf das Unterteil gefügt ist. Die Oberteile der Modelle A 4 und A 5 stammen aus demselben Model.
- Manchmal sind quer zum Kiel Decksbalken angegeben (Sp. 10). Plankennähte parallel zum Kiel werden an den Tonmodellen nur in einem Streifen am Heck von A 16 (**Abb. 1, 7**) gezeigt.
- Mit Ausnahme von A 1. 7-8. 18 ist regelmäßig eine Hütte mit Tonnendach oder Flachdach angegeben (Sp. 11).

²⁰ Kaufmann 1915, 17.

TYPEN VON BOOTEN MIT STUMPFEM BUG

Es ergibt sich, dass niedrige, rechteckige Spiegel oberhalb der Wasserlinie (Sp. 4) häufiger begegnen als hohe, die ins Wasser eintauchen (Sp. 3) und dass sie schmaler sind (Sp. 6) als die hohen Spiegel (Sp. 5). Solche Merkmale wie das Fehlen einer Mastspur (Sp. 14), flache nach innen gekippte Dollborde (Sp. 8), Ruderlager (Sp. 15) und die Angabe von Ladung – meist von Amphoren griechisch-römischer Form (Sp. 17) – oder einer Person im Heck (Sp. 19)²¹ beschränken sich auf Boote mit niedrigem Spiegel und geradem Kiel. Nur A 10 hat einen deutlich gebogenen Kiel (Sp. 1). Demgegenüber haben zwei von vier Booten mit hohem, steilen Spiegel gebogene Kiele und Mastspuren (Sp. 14), während Ruderlager (Sp. 15), Ladung (Sp. 17) oder Personen (Sp. 19) an Modellen dieser Form nie gezeigt werden.

Der Befund zeigt, dass die Form des Spiegels das Leitmerkmal zweier Typen im Rahmen der Familie von Booten mit stumpfem Bug bildet. Die Modelle mit niedrigem, schmalen Spiegel werden im Folgenden als Typ A bezeichnet, die weniger zahlreichen mit hohem, breitem Spiegel als Typ B.

Das bereits erwähnte Modell A 11 (**Abb. 5, 6**) vereint Merkmale beider Typen. Der Schwung des Kiels überträgt ein Merkmal von Typ B so sehr, dass der niedrige rechteckige Spiegel hoch über der Wasserlinie liegt. Der Dollbord ist im Querschnitt kantig und dabei schmaler als an jedem anderen Modell und die Angabe eines Bergholzes darunter hat keine Parallele an Modellen (vgl. aber B 21). Ungewöhnlich sind auch eine große Hütte, deren niedriges Tonnendach von den Seiten abgesetzt ist und von je vier eingeritzten Säulen an jeder Seite getragen wird²², ein steil eintauchendes Ruder, das von einem Rudergänger im Chitoniskos mit spitzem Seemannshut geführt wird und ein seltsames Reliefkreuz auf einer Scheibe (s. u.).

Der hohe Fuß des Modells könnte an einen »Tafelschmuck« denken lassen. Andere Modelle haben unten eine Art flache Lasche, die wohl in eine Halterung gesteckt werden sollte²³.

Unter ihnen ist A 18 (**Abb. 1, 5**) das einzige mit stumpfem Bug. Er ist als Rampe gebildet wie bei einem modernen Landungsboot²⁴. Mit A 3 und A 10 verbindet, dass das Modell eine Hütte aufweist, deren Dach von vier Säulen oder Pfeilern an jeder Seite getragen wird. In forschungsgeschichtlicher Hinsicht ist erwähnenswert, dass es zu den ersten Belegen Sandra Sandri für ihr Motiv »Kindgott im Boot« gehört.

Um auf das Modell A 11 zurückzukommen, so kann es kein Tafelschmuck gewesen sein, denn es ist plankonvex und verbindet eine sorgfältig modellierte Ansichtsseite mit einer flachen Rückseite. Dasselbe Phänomen ist auch an einem Modell auf Sockel im Leipziger Grassi-Museum zu erkennen, dessen beide Enden scharf gebildet sind (**Abb. 6, 5**)²⁵. Das Merkmal hat Konsequenzen für die Interpretation der Bootmodelle (s. u.).

Es wurde schon erwähnt, dass A 11 Merkmale unserer beiden Typen vereint. Einzelheiten wie die Angabe des Ruders, der Ladung und des Rudergängers haben den Anstoß gegeben, es unter Typ A zu katalogisieren, doch in seinem Rahmen bildet es eine eigene Spielart. Die Form des Bugs steht Typ B nahe. Der Bug selbst ist abgebrochen, doch er war ohne jeden Zweifel niedrig und rechteckig. Die Bruchkante zeigt, dass die Wandung des hohlen Modells dünner ist als an allen anderen Booten, an denen die Wandstärke zu erkennen ist. Demnach hat der Koroplast dünnflüssigen Tonbrei in die Form gegossen; das erklärt auch, warum der Dollbord und das Bergholz scharfkantig ausgeformt sind. Die Herstellung dieses Modells war

²¹ Zu Kindgöttern in der Position der Rudergänger: Sandri 2006.

²² Das Modell A 15 hat hinter einer Amphorenladung einen flach gedeckten Aufbau mit schräg einfallenden Seiten, auf denen die Umrisse von Säulen oder Pfeilern eingeritzt sind. Ähnlich ist A 18, ohne Amphoren doch mit einem Kindgott im Heck. Ein leichter Schirm auf vier Stützen wird bei B 12 gezeigt.

²³ Beispiele: Sieglin 1908, 382 Abb. 255c. – Kat. Ny Carlsberg 1955, 40f. Nr. 16-17. – Göttlicher 1978, Taf. 23, 295. – Kas-

sab Tezgör 1998, 359 Abb. 7. – Pekáry 1999, 38 Nr. D^m-93; 46 Nr. DK-9a. – Sandri 2006, 290 Abb. 1; 294 Abb. 5. 7; 296 Abb. 9; 300 Abb. 13.

²⁴ In Perdrizets Abbildung, die Sandri reproduziert, scheinen beide Bordwände über die »Rampe« hinaus vorzuspringen. Falls das zuträfe, würde es den Dollbordbalken am vertikalen Spiegel von A 3 und A 14 entsprechen.

²⁵ Sieglin 1908, 382 Abb. 255c.

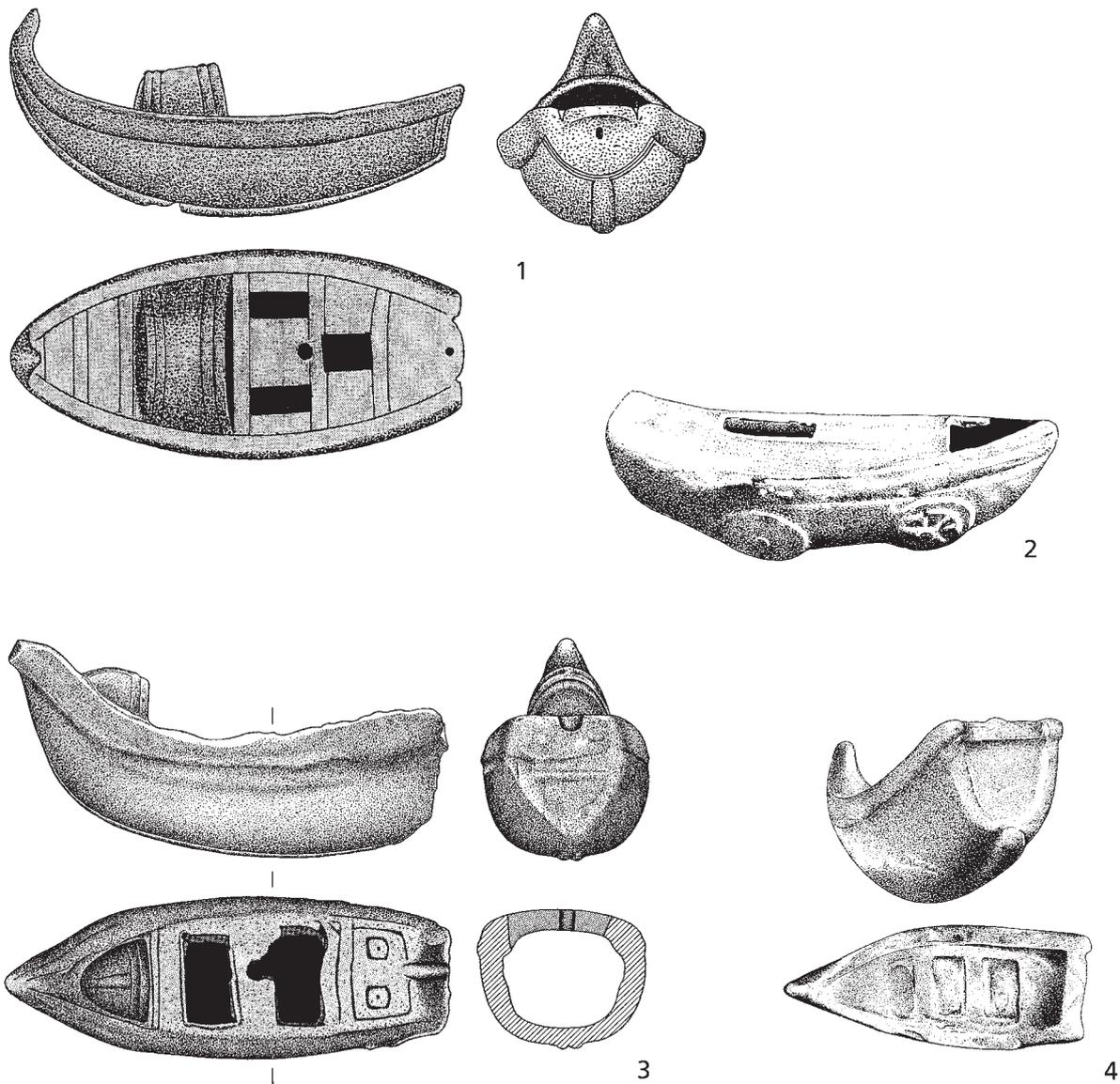


Abb. 2 1 Alexandria (A3; vgl. Abb. 5, 2). – 2 »In Giseh gekauft« (A9). – 3 Fundort unbekannt; Liebighaus Frankfurt a. M. 1778 (A14). – 4 Alexandria (A1).

dadurch schwierig und es dauerte lange, bis die Teile in der Form getrocknet waren. Im Normalfall ist wohl festerer Ton in die Form gedrückt worden.

Nicht genug mit diesen Besonderheiten des Modells A 11. In seinem Heck ist im Relief ein Kreuz auf einer runden Scheibe gezeigt, die hinter dem Rudergänger zu stehen scheint. In meinem Referat auf dem ISBSA XI in Mainz habe ich das Kreuz mit den Gangspills – Seilwinden mit vertikaler Achse, die durch kreuzweise auf die Achse gesetzte Hebel ähnlich wie ein Göpel gedreht wurden – auf römischen Tiber-*caudicariae* verbunden. Sie dienen zum Antrieb auf der Fahrt gegen die Strömung²⁶. Ein ähnliches Kreuz begegnet aber auch an dem ägyptischen Modell einer Barke mit der Göttin Hathor, wo es mit Sicherheit kein Gangspill gewesen sein kann²⁷.

²⁶ Casson 1965, Taf. 2, 3. – Höckmann 1995, 427 Abb. 3 (aus Ostia). ²⁷ Pekáry 1999, 46 Dk-9a.

Im Profil entsprechen beide Bootstypen dem uralten griechischen und phönikischen Konzept des Kriegsschiffs mit einem niedrigen Bug und einem hochgebogenen Heck, das sich aus der Plankenführung am Rumpf ergab. Dass der Bug der Modelle stumpf abgeschnitten ist, zeigt sich in der Silhouette nicht. Demgegenüber fällt es sehr auf, ob der Kiel mehr oder weniger gerade (Sp. 2) oder gebogen ist (Sp. 1). Die letztere Form verbindet ein Typ B-Modell in Alexandria (A 3; **Abb. 2, 1; 5, 2**) mit A 11 (**Abb. 6, 6**) in Athen, das mit einigen Vorbehalten Typ A zugewiesen wurde.

Der Kiel

Was die Kiele selbst angeht, kenne ich nur A 3 in Alexandria (**Abb. 2, 1; 5, 2**) und A 14 in Frankfurt, Liebighaus (**Abb. 2, 3**), aus Autopsie. Der Kiel des ersteren Modells ist breit und hoch, mit abgerundeten Ecken. Ohne Autopsie kann A 1 (**Abb. 2, 4**) mit seinem kräftigen runden Kiel angeschlossen werden. Demgegenüber verlaufen unter dem Rumpf des Frankfurter Modells zwei dünne, im Querschnitt halbkreisförmige Leisten.

Der Dollbord

Ein gemeinsames Merkmal beider Typen ist der prominente Dollbord der meisten Modelle. Sie sind so markant wie der Dollbord an Holzmodellen von rechteckigen Nilbooten aus der 6. Dynastie, 2000 Jahre zuvor (**Abb. 4, 5**)²⁸. Da die flachen Büge der frühen Modelle oberhalb der Wasserlinie liegen wie bei Typ A, ergibt sich trotz des gewaltigen Zeitabstands eine gewisse Ähnlichkeit, die auf eine genetische Beziehung zurückgehen kann.

Dasselbe gilt für das steinerne Schiffsmonument der Königin Mutemwiya aus Karnak (**Abb. 4, 3**)²⁹ aus der 19. Dynastie, an dem vorn eine rechteckige Bugwand angegeben ist. Der Bug ist ähnlich hochgebogen wie an dem ptolemäischen Schiff B 14 (**Abb. 3, 6**) im Mosaik von Praeneste. Daher fällt der Unterschied zwischen beiden Bildquellen besonders deutlich auf, nämlich dass bei B 14 das Achterschiff nicht symmetrisch hochgebogen ist, wie an allen ägyptischen Seeschiffen im 3. und 2. Jahrtausend v. Chr., sondern flach im Wasser liegt. Offensichtlich hat der ägyptische Schiffbau in der Spätzeit die uralte Tradition einer symmetrischen Sichelform der Rumpfe aufgegeben, um jetzt Bug und Heck unterschiedlich zu gestalten – wie in Phönikien und Griechenland und vermutlich in Anlehnung an diese fremden Bautraditionen. Das ist der Ausgangspunkt für die Entstehung der beiden Typen unserer Tonmodelle.

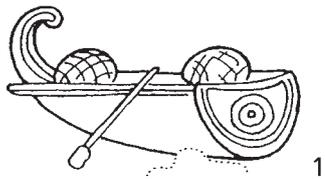
Holz als Baumaterial

Angesichts von Herodots (II, 96) Worten über die schwierige Bauholzversorgung in Ägypten ließe sich vorstellen, dass die massigen Dollborde in einer Art »Mosaik«- oder Sperrholzbauweise aus kurzen Holzstücken zusammengesetzt waren³⁰. Herodot sagt, dass die Nilbarken vom Baris-Typ aus 2 Ellen (0,9 m) langen Stücken von Akazienholz bestanden, die man in einer Art »Mauerwerk« zusammengedübelt hatte. Das

²⁸ Jéquier 1933, Taf. XXXIV-XXXV. – Poujade 1948, 14 ff. Abb. 7-10 Taf. II (aus anderen Gräbern: 29 f. Abb. 16; 18 Taf. VI). – Landström 1970, 61 Abb. 183-184.

²⁹ Shaw/Nicholson 2002, 48.

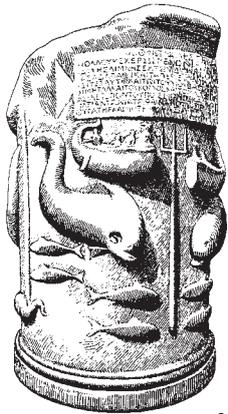
³⁰ Zu »Mosaikböden« an römischen Rheinprämen: Lehmann 1990, 80.



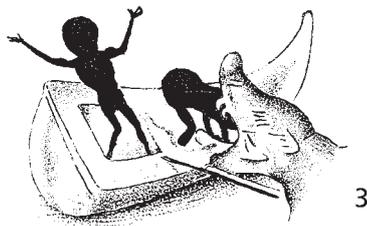
1



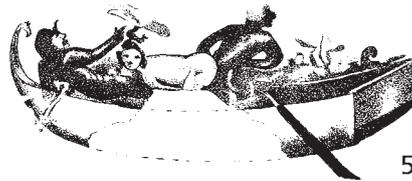
2



4



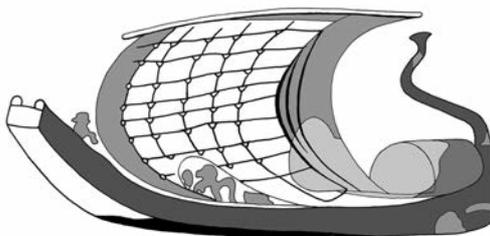
3



5



7



6



8



9

Abb. 3 1 Althiburus (B 1). – 2 Aquileia (B 2). – 3 Pompeii, Casa del Medico (B 9). – 4 Kyzikos (B 3). – 5 Pompeii (B 12). – 6 Praeneste (B 14); hell: Ergänzungen. – 7 Fundort unbekannt: British Museum London (B 24). – 8-9 Wadi ez-Zgaia (B 22-23).

wird schon in Werftbildern aus der Zeit um 2000 v. Chr. gezeigt (**Abb. 4, 5**)³¹, so dass sich eine extrem lange Bautradition andeutet. Nach hölzernen Modellen zu urteilen, hatten die frühen Barken keine Spannten, sondern ihre Seiten wurden durch Querbalken in Höhe des Dollbords zusammengehalten. Solche Decksbalken sind auch an einigen unserer Tonmodelle angegeben. Sie werden unten besprochen werden.

Papyrus als Baumaterial

Als Alternative ließe sich fragen, ob die massiven Dollborde aus Bündeln von Papyrus bestanden haben könnten. Dann wäre ein runder Querschnitt zu erwarten und die Bündel müssten mit Seilen zusammengeschnürt sein. Sie sind an keinem von unseren Tonmodellen erkennbar.

Doch weist ein ptolemäisches oder römerzeitliches Bootsmodell aus Blei, das auf dem Meeresgrund vor Abuqir im Bereich der antiken Stadt Thonis im Nil-Delta gefunden wurde (**Abb. 4, 1**), Dollborde mit der Andeutung einer engen, steilen Umwicklung³² auf und zudem finden sich in seinem Deck ebenso markante Querhölzer wie an einigen Tonmodellen (**Tab. 1, Sp. 10**)³³. Das Bleimodell gibt eine Prozessionsbarke mit Thron für eine (nicht gezeigte) Gottheit wieder, deren Bauweise aus Papyrus durch eine Tradition vorgeschrieben war, die in das 3. Jahrhundert v. Chr. zurückreicht. Daher verdient Beachtung, dass auch mehrere Tonmodelle durch die Angabe eines Kindgotts im Heck in ein kultisches Ambiente versetzt werden (s. u.)³⁴. In jedem Fall verdient aber Landströms Bemerkung Aufmerksamkeit, dass viele »papyrusförmige« Boote und Schiffe aus pharaonischer Zeit aus Holz bestanden hätten, in das man Andeutungen von Papyrusbündeln geschnitzt hätte³⁵. Für die Vorbilder der Modelle ist m. E. mit einer Bauweise aus Holz zu rechnen oder einer Kombination von strukturell bestimmenden Teilen aus Holz (Kiel, Dollbord) mit weniger beanspruchten Komponenten (Bordwand, Deck, Hütte, »Amphorenständer«³⁶) aus Papyrus.

Die Massivität des Dollbords lässt annehmen, dass er mehr zur Stabilität des Rumpfs in Längsrichtung beitrug als im griechischen oder phönikischen Schiffbau. Dort beruhte sie deutlicher auf dem Kiel.

Der Bauvorgang

Kann der Bauvorgang der Boote etwa vom Dollbord ausgegangen sein, in der Weise, dass der Rumpf mit dem Boden nach oben gelegen hätte? Bei diesem Konzept würde das erhöhte Heck stören und der letzte Schritt im Bau der Außenhaut – das Einfügen des Kiels in der Technik des »mediterranen Schalenbaues«³⁷ – wäre schwierig gewesen.

³¹ z. B. Casson 1971, Abb. 11. – Düring 1995, Taf. 2 b; 7 B2-B4; 8 B7-8; 9 B9-13; 10 B14-18.

³² Schräge Umwicklung am eckigen Dollbord eines Modells mit scharfen Enden: Sandri 2006, 294. Sandri deutet eine auf dem Achterdeck ruhende Figur als profanen Bootsmann(?), obwohl das Modell durch die Andeutung von Rädern als kultisches Prozessionsfahrzeug ausgewiesen ist.

³³ Versunkene Schätze, 198 Nr. 336; 440 Nr. 336.

³⁴ Vgl. auch ein weiteres Papyrusboot mit scharfen Enden und Kindgott: Sandri 2006, 308 Dok. 2; 294 Abb. 5.

³⁵ Landström 1970, 22.

³⁶ Als »Amphorenständer« bezeichne ich horizontale, quer gerillte Streifen zwischen den Mündungen von Amphoren, die

sich an beiden Seiten daran lehnen (**Abb. 2, 2; 6, 2**). Sie bilden m. E. die Oberseite von leichten Gestellen (aus geknickten Rohrbündeln?), die – wie auf Seeschiffen üblich – die stehende Beförderung von Amphoren ermöglichten. Dann ließen sich u. U. auch quer gerillte »Aufbauten« vor den Hütten, von trapezoidem Querschnitt und etwas niedriger als die Hütten (**Abb. 1, 6-7; 5, 3. 6; 6, 2**), als leere Gestelle interpretieren. Nur an zwei Modellen sind die beiden Reihen von Amphoren schräg aneinandergelehnt (**Abb. 5, 1; 6, 3**). In dem einzigen römischen Fresko eines solchen Boots stehen die Amphoren in einem offenen Laderaum (**Abb. 4, 4**).

³⁷ Höckmann 1985, 52 mit Abb. 38.

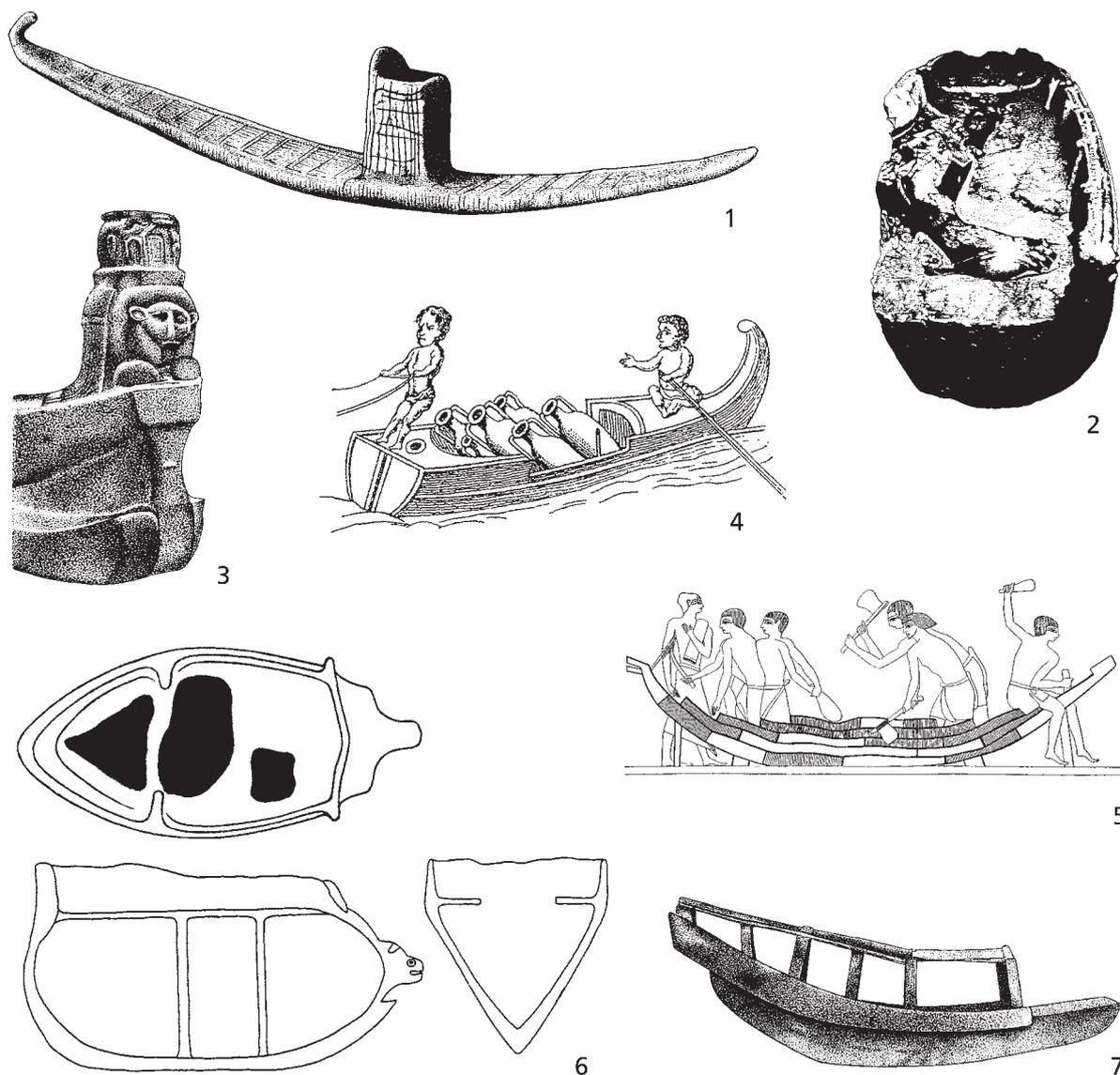


Abb. 4 1 Bleimodell aus dem Meer zu Thonis, Ägypten. – 2 Bootsförmige Basis für Statue der Isis aus Benevent, Italien. – 3 Schiffsförmiges Monument für Königin Mutemwiya aus Karnak, Ägypten. – 4 Verschollenes Fresko aus Pompeii (B 11). – 5 Bild einer Werft aus Beni Hassan, Ägypten, um 2000 v. Chr. – 6 Tonmodell aus Hadrumetum (A20). – 7 Holzmodell aus dem Grab der Königin Neith in Saqqara, Ägypten (um 2200 v. Chr.).

Die massiven Kiele zweier Modelle in Alexandria (A 1. 3; **Abb. 2, 1. 4**) müssen mittels Feder und Nut mit der Rumpfschale verbunden worden sein. Demgegenüber wird an A 14 (**Abb. 2, 3**) eine besondere Art »Kiel« gezeigt: zwei dünne »Stäbe« dicht nebeneinander wirken eher wie Kufen, um das Boot an Land zu ziehen, denn als konstruktives Rückgrat des Rumpfs. Freilich eignen sich auch die Kiele von A 1 und A 3 mit ihren gerundeten Seiten für diesen Zweck.

Die (Steuer-)Ruder

Ein Steuerruder ist nur an dem Athener Modell A 11 (**Abb. 5, 6**) angegeben. Ein Rudergänger hält die Pinne eines schmal dreieckigen Ruders, das in einer Halterung vor der Steuerbord-Bordwand geführt wird und steil in das nicht angedeutete Wasser taucht. Da die Rückseite des Modells flach ist, bleibt offen, ob das Boot auch an Backbord ein Ruder hatte.

An mehreren Modellen des Typs A (**Abb. 1, 2. 6-7; 2, 2; 5, 3. 6; 6, 2**) lädt der Dollbord kurz vor dem Heck an beiden Seiten zipfelartig aus, als ob dort die dreieckigen Blätter von Steuerrudern oder Remen lägen, die horizontal vor dem Rumpf liegen, und vereinzelt unterstreichen Ritzlinien diesen Eindruck. Die schlanke Keilform der Blätter trägt nicht zu einer genaueren Datierung des Typs bei, da sie sowohl in hellenistischer Zeit als auch in der Kaiserzeit bezeugt ist³⁸.

»Ankerfähle«

Vertikale Löcher im Bug der Modelle A 3, A 7 und A 15a scheinen für einen Stab bestimmt zu sein, der in den Grund getrieben werden konnte, um das Boot ohne Anker festzulegen; die Bezeichnung »Ankerstab« liegt nahe (**Tab. 1**, Sp. 17). Da er nur von diesen drei Modellen bekannt ist, könnte er eventuell ein Element fremder Herkunft darstellen.

Zwei Einbäume aus dem römischen Kastell Zwammerdam in den Niederlanden weisen große, vertikale Löcher auf, die auf Ankerstäbe bezogen werden³⁹. Fischbünter in beiden Booten stellen sicher, dass sie zum Fischfang dienten⁴⁰.

Bugruder

Das Modell A 14 weist nicht nur ein vertikales Loch auf, sondern auch eine sich nach vorn senkende Rinne in der Mitte der Bugwand (**Abb. 2, 3**). Eventuell können auch horizontale Löcher an den Modellen A 4-5 (**Abb. 1, 2-3**) ähnlich gedeutet werden, da sie sich kaum als Schnauzen von Lampen eignen. Sind diese Vorrichtungen auf Bug-Streichruder zu beziehen? Dann käme wieder eine Parallele aus dem Norden des Imperiums in Frage⁴¹. Ruder in der Kielebene sind im pharaonischen Ägypten jedenfalls nur am Heck bekannt⁴². Sie tauchen steil ins Wasser ein, steiler als die Streichruder an römischen Rheinfrachtern.

Streichruder in der Mitte des stumpfen Endes unserer Boote könnten als Stütze von Carlsons These erscheinen, dass das stumpfe Ende alternativ Bug oder Heck sein konnte. Oben wurden aber schon Hinweise darauf genannt, dass das stumpfe Ende des Rumpfs immer der Bug war.

³⁸ Vgl. aus dem 2. Jh. v. Chr.: Košelenko u. a. 1984, 275 Taf. 85:7 (aus Pantikapaion/Kerč). – Harden 1962, 171 Abb. 49,1 (Karthago). – 1. Jh. v. Chr.: Münzen des Pompeius, 44/43 v. Chr. (Crawford 483/2) und Marc Antons, 32/31 v. Chr. (Crawford 544/11. 15. 29-30). – 1. Jh. n. Chr.: BMC Nero 176.

³⁹ De Weerd 1988, 64 mit 60 Abb. 13 b (Boot ZWA 1); 77 mit 70 Abb. 21; 72 ff. Abb. 25. 30-31 (ZWA 3).

⁴⁰ Ebenda 68 (ZWA 1); 86 Abb. 42 (ZWA 3). – Carlson 2002, 213. Eine Bunte ist auch im Schiff 3 von Fiumicino bei Rom installiert (Santa Maria Scrinari (Hrsg.) 1979, 22 Abb. 4. – Boetto 2006, 117 ff. Abb. 22, 1-4 »Schiff 5«).

⁴¹ Ein Holzteil aus einem kaiserzeitlichen Kontext in Mainz-Löhrstraße ist als Lagerung für ein Streichruder zu deuten (Höckmann 1998, 345 Abb. 18). Ob es am Heck oder am Bug eines Prahms bzw. eines Boots anderen Typs angebracht war, ist nicht zu erkennen.

⁴² Landström 1970, 40 f. Abb. 105-108; 44 Abb. 119; 47 Abb. 127; 48 Abb. 129; 50 Abb. 141-142; 52 Abb. 145; 61 Abb. 183-184. – Göttlicher/Werner 1971, Taf. XXIII; XXV-XXVIII. – Jones 1990, Taf. XII; XIII; XV; XXX; XXXI.



1



2



3



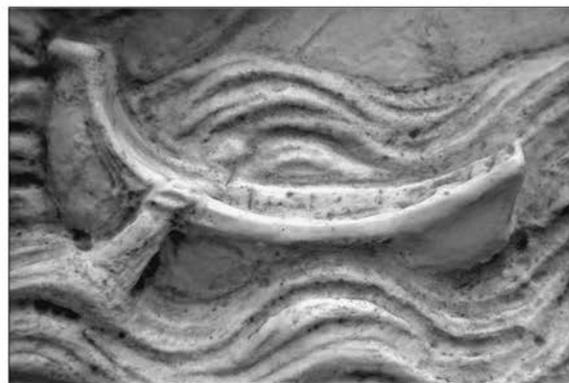
4



5



6



7

Abb. 5 1 Alexandria (A2). – 2 Alexandria (A3). – 3 Fayûm (A6). – 4 Fayûm (A7). – 5 Fayûm (A8). – 6 Fundort unbekannt; Nationalmuseum Athen Mn 1140 (A11). – 7 Ostia (B5).

DIE ENTSTEHUNG DES BOOTSTYPS MIT STUMPFEM BUG UND SCHARFEM HECK

Zwei Möglichkeiten bieten sich an: einerseits die Herleitung von Booten oder Flößen aus Papyrus, andererseits die Vermischung einer Bautradition von hölzernen, kastenförmigen Fahrzeugen mit einer anderen, in der ein hohes scharfes Heck normal war.

Ersteres Denkmodell wurde bereits berührt (s. o.). Grundsätzlich kommt die Form unserer Modelle mit einem stumpfen, niedrigen und einem scharfen, hohen Ende der Form von winzigen Schilfbooten (*caballitos*) nahe, die an der Küste von Peru zur Kleinfischerei dienten⁴³. Ihre unsymmetrische Form ergab sich daraus, dass sie aus langen, mit Schnüren umwickelten Bündeln von Schilfrohr bestanden – vom dicken unteren Ende bis zur dünnen Spitze –, die ihrerseits mit dünnen Seilen zu einem Rumpf zusammengeschnürt worden waren. Bei diesem Vorgang ließ sich das spitze Ende ohne Mühe nach oben biegen, so dass es als Bug leichter die Wogen durchschnitt. Demgegenüber ist bei unseren Modellen ägyptischer Boote das hohe, scharfe Ende aber das Heck. – Landström erwähnt, dass Papyrusflöße »von einfachster Bauweise« auf dem Nil bis ins 19. Jahrhundert existiert hätten⁴⁴. Er beschreibt ihre Bauart aber nicht näher, so dass es ungewiss bleibt, ob ein Zusammenhang mit unseren Modellen bestehen könnte.

Grundsätzlich bilden Boote aus Papyrus und »papyrusförmige« Schiffe eine große Komponente im Schiffbau des 3. und 2. Jahrtausends v. Chr.⁴⁵. Irgendwelche »Schilfrohr-«, d. h. wohl Papyrusboote werden im früheren 1. Jahrtausend im Alten Testament erwähnt (Jesaja 18,2). Auch ihre Bauart ist nicht bekannt, doch die Quelle stellt immerhin sicher, dass Ägypten auch im 1. Jahrtausend v. Chr. irgendwelche Boote aus Papyrus gekannt hat. Unsere Modelle geben zweifellos keine massiven Papyrusflöße wieder, sondern Boote mit einem hohlen Rumpf und in der Regel einem Deck. Soweit meine Kenntnis reicht, ist über Boote mit hohlem Rumpf, deren Bordwand aus Papyrus bestand, nichts bekannt.

Es ließe sich im Prinzip vorstellen, dass sich solche Boote hätten bauen lassen. Dann hätten aber die Bordwände aus Papyrusstengeln auf irgendeine Weise verfestigt und wasserdicht gemacht werden müssen.

In Mesopotamien wurden *quffahs* – runde, nach Art eines Korbs aus Schilf geflochtene »Boote« – mit dem dort verfügbaren Asphalt wasserdicht gemacht⁴⁶. War diese Substanz aber auch in Ägypten verfügbar? – Herodot (II, 96) berichtet, dass das Holz der in Ägypten wachsenden Akazien einen gummiartigen Saft ausscheidet. Er erwähnt aber nicht, dass der Saft zu irgendwelchen technischen Zwecken wie beispielsweise zum Abdichten von Booten verwendet worden wäre.

Auf spekulativer Ebene lassen sich noch zwei Beobachtungen anfügen, die u. U. für die Existenz hohler Papyrusboote in Ägypten sprechen könnten. So springen an den Modellen A 1, A 14 und A 18 auffallend dicke Bordwände einige Millimeter vor die Bugwand vor (**Abb. 1, 5; 2, 3-4**), als ob man ein hölzernes Schott zwischen Wände aus Rohr eingefügt hätte. Und bei A 3 sind die gerade abgeschnittenen Enden der Bordwände außen plastisch durch eine Art »Fassreifen« verstärkt. Sie wirken, als ob man die auseinander strebenden Enden von Papyrusstengeln gewaltsam zusammen gezwungen hätte.

Als Resümee lässt sich sagen, dass einige formale Merkmale unserer Tonmodelle eine Bauweise aus Papyrus andeuten könnten. Das Konzept von Rohrflößen mit einem hohen, spitzen und einem breiten, stumpfen Ende ist auf den ersten Blick scheinbar den Modellen ähnlich, doch bei den *caballitos* aus Rohr bildet immer das hohe, spitze Ende den Bug und der breite, niedrige Spiegel das Heck – dem Befund an unseren Tonmodellen genau entgegengesetzt. Die eventuelle Erwägung, dass die spätzeitlichen Boote mit stumpfem Bug in der Tradition von Papyrusflößen stehen könnten, wie eines im Nil-Mosaik von Praeneste aus dem 1. Jahrhundert v. Chr. gezeigt wird⁴⁷, ist daher gegenstandslos.

⁴³ Johnstone 1980, 14 f.

⁴⁶ Hornell 1946, 101 ff.

⁴⁴ Landström 1970, 19.

⁴⁷ Basch 1987, 442 Abb. 969B.

⁴⁵ Landström 1970, 56 ff. 90 ff.

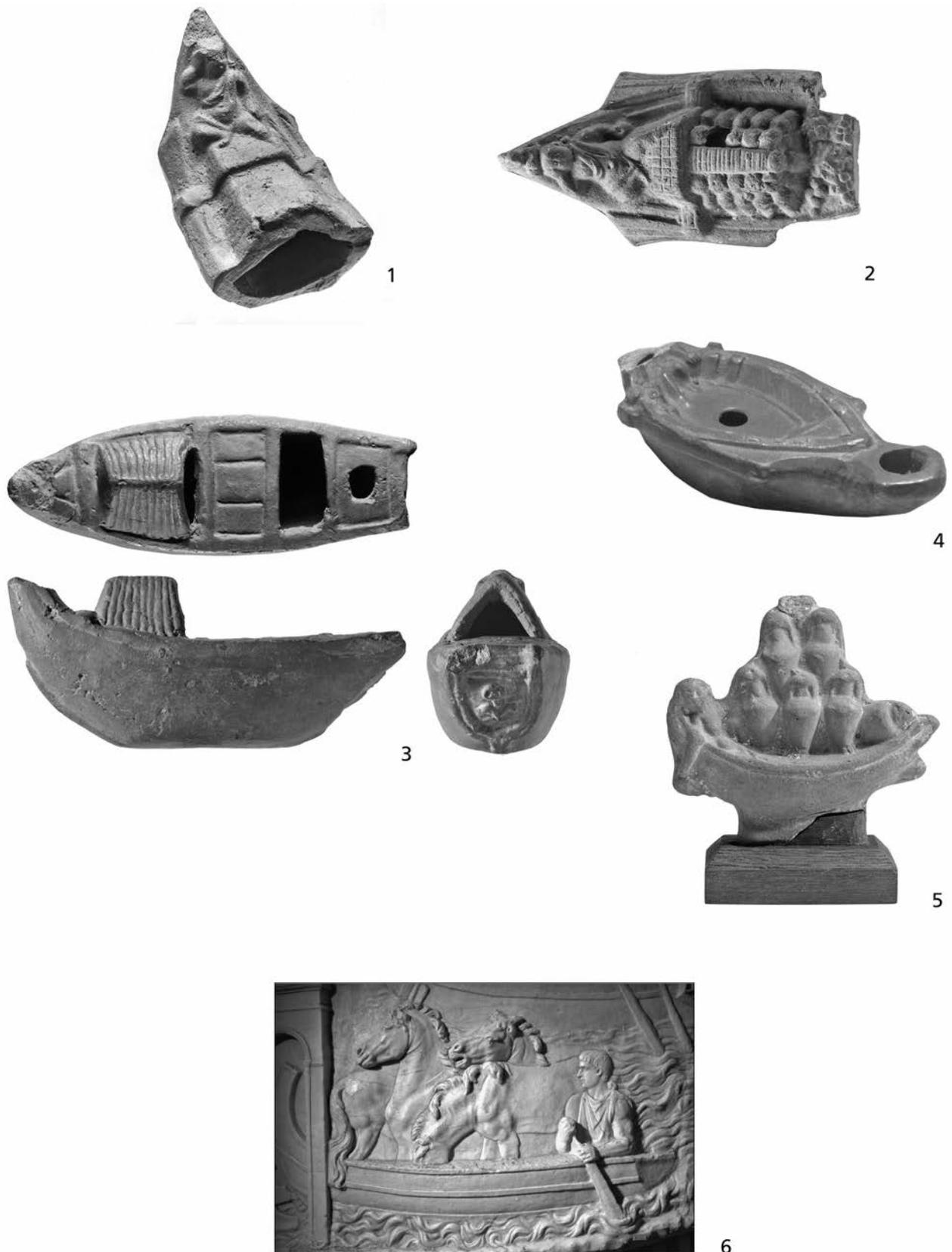


Abb. 6 1 Fundort unbekannt; Ägyptisches Museum Berlin 22458 (A 12). – 2 Fundort unbekannt; ebenda 22768 (A 13). – 3 Fundort unbekannt; Nationalmuseum Kopenhagen 11733 (A 17). – 4 Fundort unbekannt; ex Kunsthandel Freiburg (A 19). – 5 Fundort unbekannt; Grassi-Museum Leipzig 1920. 110. – 6 Rom, Trajanssäule (B 17).

In einem alternativen Denkmodell ließe sich der stumpfe Bug der Modelle mit einer Tradition kastenartiger, hölzerner Nilboote verbinden, die im 3. Jahrtausend v. Chr. einsetzt⁴⁸. Sie scheint ihrerseits auf steinzeitliche Einbäume zurückzugehen, deren offene Enden mit eingesetzten Schotten geschlossen worden waren⁴⁹. Der flache Boden des Bugs an dem Modell A 12, der in der Bruchkante zu erkennen ist (**Abb. 6, 2**), könnte die Abstammung des Typs A von solchen flachbodigen Booten mit stumpfen Enden andeuten. Das scharfe, erhöhte Heck der Modelle passt aber nicht zu diesem Konzept. Zwar gibt es schon im 3. Jahrtausend v. Chr. an Nilbooten erhöhte Hecks (**Abb. 4, 5**)⁵⁰, doch sie sind stets ebenso gerade abgeschnitten wie der Bug unserer Modelle.

Daher dürften die scharfen Hecks unserer Tonmodelle eher auf fremde Vorbilder zurückgehen. Dafür bietet sich der griechische oder phönikische Schiffbau an, wo scharfe, hohe Hecks nicht nur an Kriegsschiffen selbstverständlich waren. Es will also scheinen, dass im spätzeitlichen Ägypten Baumerkmale fremder Seeschiffe die Form der anspruchslosen Nilkleinboote beeinflusst hätten. Im selben Sinne von massiven Einflüssen aus dem Ausland liegt es, dass in einem Verzeichnis des Getreideumschlags in Ptolemäis Hormou (ca. 171 v. Chr.) ausschließlich griechische Typbezeichnungen der Nilfrachter begegnen, nämlich *kerkouros* und *prosagogis*⁵¹. Das letztere Fahrzeug ist mit einer Ladung von 1900 Artaben für diesen Typ ungewöhnlich groß⁵².

Fremdes Formengut zeigt sich im späten Ägypten erstmals an einem bootförmigen Goldanhänger aus dem 6. Jahrhundert v. Chr., d. h. der 26. Dynastie⁵³. Das Fahrzeug hat zwar einerseits einen gebogenen Kiel, wie er zu allen Zeiten ägyptische Schiffe kennzeichnete⁵⁴, doch andererseits ein hochgebogenes Heck und einen kräftigen Rammsporn mit einer hohen, vertikalen Vorderkante. Solche Sporne werden im Nahen Osten⁵⁵ früher dargestellt als in Griechenland⁵⁶ und dürften eher aus der Levante abzuleiten sein als aus Griechenland. In Ägypten erscheinen sie jedenfalls fremdartig.

Alle Datierungen der Modelle sind geschätzt. Das gilt auch für die Boote A 6-8, die ohne Angabe von Gründen in das 3.-1. Jahrhundert v. Chr. gesetzt werden. Meines Wissens ist das Boot B 14 (**Abb. 3, 6**) im Nilmosaik von Praeneste, dessen Original ± 80 v. Chr. datiert wird, der einzige Beleg aus der Periode vor der Römischen Kaiserzeit. Er zeigt, dass Boote mit stumpfem Bug und scharfem Heck zu dieser Zeit im Prinzip bekannt waren, doch die technischen Merkmale des Mosaikbilds unterscheiden sich deutlich von denen der Modelle. Im Mosaik bildet der schmale, rechteckige Bug den höchsten Teil des Rumpfs, während das Heck niedrig ist. Nur der Segelmast findet Entsprechungen in den Mastspuren der Modelle A 3 und A 14. Der Befund spricht für die Datierung der Modelle erst in die Kaiserzeit.

⁴⁸ Landström 1970, 40f. Abb. 105-108; 44 Abb. 119; 47f. Abb. 127. 129; 50 Abb. 141-142; 52 Abb. 145; 61 Abb. 183-184. – Göttlicher/Werner 1971, Taf. XXXI.

⁴⁹ Höckmann 1996, 33 Abb. 6, 3.

⁵⁰ Landström 1970, 40f. Abb. 104. 106. 108; 47f. Abb. 125-128; 50ff. Abb. 137-153. 159-160. 164-165; 71 Abb. 207; 74f. Abb. 216. 219-221. 224; 101f. Abb. 319. 321; 106 Abb. 327-329. 331. – Göttlicher/Werner 1971, Taf. X, 2; XI, 2; XIII, 1; XIV, 1; XVI, 2; XIX; XXV.

⁵¹ Thompson (Crawford) 1983, 73.

⁵² Die Soziologie der Schiffseigner in einem Verzeichnis von Hafengebühren aus dem 3. Jh. v. Chr. ist ebenso aufschlussreich wie die Namen der Schiffstypen: alle Eigner von *kerkouroi* tragen griechische Namen, nur jene von kleinen *prosagogides* ägyptische (Thompson [Crawford] 1983, 67).

⁵³ Landström 1970, 141 Abb. 411. – Basch 1987, 335 Abb. 719-720.

⁵⁴ Für extrem gekrümmte Kiele an Modellen aus dem Neuen Reich vgl. Jones 1990, Taf. V; XI-XIII; XV-XX; XXII-XXIII; XXV; XXVIII-XXIX; XXXII-XXXV. Das Merkmal begegnet noch an Kriegsschiffen auf ptolemäischen Münzen (Höckmann 1999, 305 f.).

⁵⁵ Casson 1971, Abb. 79.

⁵⁶ Die wichtigste Quelle in Griechenland ist ein sehr großes Tonmodell, das vor Spartas Kriegshafen Gytheion im Meer gefunden wurde (Basch 1987, 428 ff. mit Abb. 936-941). Basch datiert es in die Römische Kaiserzeit, doch solche Elemente wie die Brüstung um das Deck, die Unterbringung einer Reihe von Ruderern in offenen seitlichen Anbauten an den Rumpf und die Angabe rechteckiger »Decken«, die vom Heck herabhängen, haben Entsprechungen in phönikischen Schiffsdarstellungen, während mir keine römerzeitlichen Parallelen bekannt sind. Auch der Brauch, Tonmodelle im Meer zu versenken, ist aus Phönikien und Cypern bekannt, doch nicht aus der griechisch-römischen Welt.

HOREIAE AUSSERHALB ÄGYPTENS

Die Modelle A 6-8 werden in das 3.-1. Jahrhundert v. Chr. datiert, doch eine Begründung dafür wird nicht genannt. Meines Wissens ist das Boot B 14 im Nilmosaik von Praeneste, dessen Original um 80 v. Chr. entstanden ist, das einzige Boot mit stumpfem Bug, das früher datiert ist als in die Kaiserzeit, doch seine Form ist anders als die der Modelle (s. o.). Der Befund lässt annehmen, dass die Tonmodelle später entstanden sind als in ptolemäischer Zeit, nämlich in der Römischen Kaiserzeit.

Carlson 2002, Boetto 2006, Pomey 2006 und Basch im Druck verbinden die Fresko- und Mosaikbilder von Booten mit stumpfem Bug mit Wracks aus dem 1. und 2. Jahrhundert n. Chr. aus Ginossar (Israel), Neapel und Toulon. Sie alle haben gerade oder nur leicht gekrümmte Kiele, was u.U. auf die Form des Meeresbodens unter dem Wrack zurückgeht, und schmale Bugspiegel.

Bei einem Einbaum mit Fischbünthe aus Zwammerdam in den Niederlanden ist ein Ende stumpf abgesägt, was an Typ B gemahnen könnte. Dass der Schnitt auf eine Abwrackmaßnahme zurückgeht, erscheint weniger einleuchtend⁵⁷.

Wenn Lehmanns »alternative« Rekonstruktion eines Prahms aus Druten (Niederlande) mit einer breiten, eingetauchten Bugwand zutrifft⁵⁸, ließe er sich ebenfalls mit Typ B verbinden. Schließlich könnten die Bünthen in beiden Einbäumen von Zwammerdam entfernt mit den Luken in mehreren Modellen zusammenhängen. Lässt sich erwägen, dass die revolutionäre Erfindung des Spiegel-Bugs zunächst im Medium der Kunst über Ägypten hinaus verbreitet worden ist, um erst sekundär in anderen Ländern wieder in den Schiffbau eingeführt zu werden? Für einen solchen Vorgang ist mir keine Parallele bekannt. Wir dürfen annehmen, dass es Schiffsbauer gewesen sind, die den *horeia*-Typ in andere Länder des Imperiums übertragen haben. Als Parallelen ließen sich nicht nur die militärischen Schiffstypen *liburna* und *lusoria* nennen⁵⁹, sondern auch der kleine Fluss- und Küstenfrachtschiffstyp *caudicaria*⁶⁰. Carlson hat als erste die Wracks mit dem Bild eines kleinen Fischerboots mit breitem und hohem Bugspiegel, doch horizontalen Kiel verbunden, das mit der Namensbeischrift *horeia* in dem katalogartigen Schiffsmosaik aus dem 4. Jahrhundert n. Chr. von Althiburus in Tunesien enthalten ist (B 1; **Abb. 3, 1**)⁶¹. Der Name scheint aus der messapischen Sprache in Unteritalien zu stammen, doch darüber besteht keine Sicherheit⁶². Dass Plautus um 200 v. Chr. diesen Namen verwendet, braucht nicht zu bedeuten, dass er sich auf denselben Bootstyp bezieht, wie er 500 Jahre später in Althiburus als *horeia* bezeichnet wird. Als der traditionelle italische(?) Name in der römischen Welt eingeführt wurde, kann er auf jede Art von Fischerbooten übertragen worden sein.

Boote mit stumpfem Bug sind in zahlreichen Fresken und Mosaiken aus Italien und anderen Ländern am Mittelmeer dargestellt worden (Kat. B; **Tab. 2**). Sie stammen sämtlich aus der Römischen Kaiserzeit und lassen daher vermuten, dass sich auch die Modelle und Originalschiffe auf diese Periode beschränken. Um den Vergleich mit den Modellen zu erleichtern, habe ich die Merkmale der Flachbilder in **Tabelle 2** in demselben Formular erfasst wie die Merkmale der Modelle (**Tab. 1**). Darstellungen von Booten mit hohem (Sp. 3) und breitem Spiegel (Sp. 5) und kräftigen Dollbordbalken (Sp. 7) zeigen, dass Künstler in Italien mit Typ B vertraut waren, doch nie erscheint eine Hütte wie an den Modellen; B 13 hat mittschiffs ein hohes Sonnendach, wie es an keinem Modell wiedergegeben ist (Sp. 11). Das kann bedeuten, dass die meisten Boote mit stumpfem Bug in Darstellungen aus Italien und Tunesien sehr klein waren.

⁵⁷ Vgl. Anm. 39. – Allerdings kam in Mainz-Löhrstraße das abgesägte Ende eines spätrömischen Einbaums zutage (Höckmann 1998, 336 Abb. 11,1; 2003, 101 Abb. 13).

⁵⁸ Lehmann 1978, 262 Abb. 5. – De Weerd 1988, 177 Abb. 103.

⁵⁹ Hier wird der Transfer über das Militär erfolgt sein. Einer der frühesten römischen Grabsteine in Köln gilt dem Deckoffizier Horus der Alexandriner, Sohn des Pabek (CIL XIII, 8322. –

Ledroit 1930, 24. – Höckmann 1985, 143; 183. – Pferdehirt 1995, 52).

⁶⁰ Höckmann 1995.

⁶¹ Casson 1971, Abb. 137, 20. – Pekáry 1984. – Höckmann 1985, 63 Abb. 52, 20. – Pekáry 1999, TN-48: 20. – Carlson 2002, 217 Abb. 4.

⁶² TLL VI³, 1936, 2970.

	Kiel: gekrümmt	Kiel: gerade	Bug: hoch	Bug: niedrig	Bug: breit	Bug: schmal	Dollbord: massiv, vertikal	Dollbord: nach innen gekippt	geschlossenes Deck	Decksbalken sichtbar	Hütte	Luken: offen	Luken: geschlossen (?)	Luke nicht in Mittellinie	Mastspur	Ruderlager	Loch für Ankerpfahl	Ladung angegeben	Kiel angegeben	»Besatzung« angegeben
Spalte	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
B1	+	-	+	-	+	-	○	-	.	.	-	-	-	○	.	-
B2	-	+	+	-	+	-	○	-	.	.	-	-	-	-	.	+
B3	○	-	+	-	○	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+
B4	+	-	○	-	+	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+
B5	○	.	-	○	○	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-	-
B6	-	○	○	○	+	-	○	-	○	.	-	○	.	.	.	○	.	-	-	+
B7	○	-	○	○	+	-	○	-	-	-	-	-	.	.	.	○	.	-	-	+
B8	-	+	○	-	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-	.	○	.	-	-	+
B9	+	-	+	-	+	-	○	-	○	-	-	○	-	-	.	-	-	-	-	○
B10	+	-	-	○	+	-	○	-	-	-	-	-	-	-	.	-	.	-	-	○
B11	-	○	+	-	+	-	○	-	○	-	-	○	-	-	-	○	+	+	-	+
B12	+	-	○	○	+	-	○	-	-	-	-	-	-	-	.	○	-	-	-	+
B13	+	-	-	+	.	.	○	-	○	.	+	○	.	-	-	+
B14	-	+	-	+	-	+	-	-	-	.	-	-	-	-	+	○	.	-	-	+
B15	-	+	○	+	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-	.	-	.	-	-	+
B16	-	○	-	+	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-	.	-	.	-	-	-
B17	-	○	-	+	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-	.	○	.	○	-	○
B18	○	-	-	○	+	-	+	-	○	-	-	+	-	-	-	-	-	-	.	-
B19	-	+	+	-	+	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	.	-	-	-
B20	○	-	+	-	○	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	.	-	-	-
B21	+	-	+	-	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-	.	○	.	-	-	+
B22	-	+	○	-	+	-	○	-	○	.	-	.	.	.	+	○	.	-	-	+
B23	-	○	-	+	+	-	○	-	○	.	-	○	.	-	-	+
B24	+	-	+	-	○	-	+	-	.	.	-	-	.	-	.	-

Tab. 2 Merkmale in Bootsdarstellungen (Kat. B): + Merkmal vorhanden; - Merkmal nicht vorhanden; ○ Befund unklar; . Befund in der Bildquelle nicht erkennbar.

Das Fahrzeug B 14 ist auch in anderer Hinsicht ungewöhnlich, denn es führt ein Segel und sein schmaler, rechteckiger Bugspiegel ragt hoch über die Wasserlinie auf – es fügt sich nicht dem Typenbild der Modelle ein. Auch B 12, B 17 und B 23 haben zwar einen niedrigen Spiegel wie bei Typ A, doch einen gekrümmten Kiel wie bei Typ B. Eine Ladung aus Amphoren (wie bei Typ A, doch in anderer Weise gestaut) wird nur bei B 11 gezeigt, auf einem Boot mit hohem, rundem Spiegel wie bei Typ B, doch mit horizontalen Seiten und Kiel wie bei Typ A (**Abb. 4, 4**). Ein kurzes, flaches Deck im Bug und ein hochgewölbtes Deck im Heck (anspielend auf eine Hütte mit Tonnendach?)⁶³, eine vertikale Leiste in der Mitte des Spiegels – Anspielung auf einen Vorsteven? – sowie das Fehlen eines kräftigen Dollbords erscheinen ebenso einmalig, doch es lässt sich nicht ausschließen, dass diese Merkwürdigkeiten auf einen Zeichner im 18. Jahrhundert zurückgehen⁶⁴.

⁶³ Ein flaches Deck im Heck findet sich auch bei B 16.

⁶⁴ Ein Boot in einem Mosaik aus Sousse in Tunesien (Moll 1929, B XI 62. – Foucher 1957, 29f. Abb. 19-20. – Foucher 1963, Abb. 20. – Basch 1987, 489 Abb. 1116. – Pekáry 1999, 356 TN-37) weist einen breiten Bugspiegel auf, der schräg nach vorn-unten weist wie ein Rammbug. Ein praktischer Nutzen dieser Bauart ist nicht zu erkennen, da das Boot beim Angriff auf ein Nilpferd in einem Papyrusdickicht gezeigt wird, wofür sich die Bugform

in keiner Weise eignet. – Ich habe 1998 in Histria (Rumänien) in einem schlanken Kanadier mit scharfem Bug versucht, in ein Schilfdickicht einzudringen und scheiterte. Fouchers Vorschlag (auch Pekáry 1984, 174 Anm. 13), dass stumpfwinklig-rammbugartige Bugformen an kleinen Booten (im Althiburus-Mosaik *musculus*, *myoparo*, *ratís*) die Fahrt in Papyrus- oder Schilfdickichten ermöglichen sollten, ist unrealistisch.

Alle anderen Flachbilder zeigen unsere Boote im Dienst von menschlichen Fischern oder geflügelten Eroten beim Fischen in einer »Anderen Welt« oder als »Wassertaxis«. B 5, B 16 und B 18 werden bei Hochseefrachtern als Beiboote gezeigt.

Während diese Bilder mehr oder weniger klar auf Typ A anspielen, zeigt das Fresko B 9 aus der Casa del Medico in Pompeii (**Abb. 3, 3**) ein kleines Boot vom Typ B, in dem zwei Männer in flachen, rechteckigen Eintiefungen im Boden stehen, wie sie bei den Modellen A 1 und A 8 vom Typ B plastisch angegeben sind⁶⁵. Beide Männer sind bartlose, dunkelhäutige Pygmäen und ein riesiges Tier, das einen von ihnen angreift, soll bestimmt ein Nilpferd sein. Die Szene bezieht sich eindeutig auf den Nil und betont, dass die Römer Boote mit stumpfem Bug mit Ägypten verbanden.

DIE FUNKTION DER BOOTE

Die Modelle voller griechisch-römischer Amphoren (A 2. 4-5. 11. 13. 16; B 11) geben kleine Frachtboote wieder. Auf den Modellen A 12, A 15 und A 15a steht vor der Hütte vertikal aneinander gelehnt sind (A 12. 15. 15a) ein quer gerilltes Gebilde von trapezoidem Querschnitt. Es scheint einen »Amphorenständer« zu bedeuten (s. u.).

Offene »Luken« auf einigen Booten (**Abb. 1-2**, Sp. 12) sind so klein, dass sich fragen lässt, ob sie wirklich Zugang zu einem Raum unter dem Deck geben sollten. Grundsätzlich lässt sich erwägen, dass solche Räume als Bünnen gemeint waren, in denen gefangene Fische in Seewasser, das durch Löcher der Bordwand in die Bünne eindrang, frisch gehalten wurden. Solche Bünnen waren in zwei Einbäume zu Zwammerdam eingebaut und Wrack 3 von Fiumicino bei Rom hatte einen rechteckigen Kasten, der mit dem Seewasser in Verbindung stand. Ob sich auch geschlossene Luken (**Abb. 1-2**, Sp. 13) in diesem Sinne deuten lassen, ist ungewiss.

Die Alternative, dass die Öffnungen in den Decks dazu bestimmt waren, die Beine von Ruderern aufzunehmen, die auf dem Deck saßen, erscheint nur bei B 18 denkbar, wo das im Heck geschlossene Deck im Mittschiff auf zwei schmale Duchten reduziert ist. Eindeutige Befunde im Sinne dieses Denkmodells sind mir nicht bekannt⁶⁶, und die Dreiecksform der Luken an den Modellen A 3 und A 15 (**Abb. 2, 1; 6, 2**) lädt nicht gerade zu einer solchen Deutung ein.

Die seitliche Anordnung schmaler »Luken« (Sp. 14) an den Modellen A 9-10. 20 könnte dazu gedient haben, der Mannschaft eine wenigstens enge Decksfläche für die Arbeit in so kleinen Booten zu geben. Wenn die Luken eine funktionale Beziehung zu Bünnten gehabt haben sollten, wäre das Modell A 20 aus Tunesien besonders problematisch. Denn nicht nur ist sein Rumpf höher als bei allen anderen Modellen, sondern am Bug ist ein Tierkopf angesetzt, der zwar ein eigenes Maul hat, doch zusammen mit dem aufwärts gebogenen, vorspringenden Ende des Kiels die Illusion eines großen, aufgerissenen Mauls schafft (Foucher)⁶⁷. In diesem Fall würde der Raum oder die Bünne unter dem Deck zu niedrig sein, um darin stehen zu können.

⁶⁵ Ähnlich: Carlson 2002, 217 Abb. 3 (aus Piazza Armerina); 5 (Utica); 6 (Aquilaia; vgl. Pekáry 1999, 150 Nr. I-A2e; 218 Abb. 7).

⁶⁶ Am ehesten ließe sich ein Bronzmodell von Poncey an den Quellen der Seine in diesem Sinne deuten (Göttlicher 1978, Taf. 43, 549; Höckmann 1983, Taf. 88). Es ist in seiner Art singulär.

⁶⁷ Ein Kiel ist in dem spitz dreieckigen Querschnitt nicht zu erkennen (Foucher 1957, 39 Abb. 36). Um einige Inkonsistenzen unter Fouchers Abbildungen zu vermeiden, habe ich auf der

Grundlage seines Fotos und weiterer Fotos bei Basch (1987, 397 Abb. 824) die **Abb. 4, 6** gezeichnet. Basch deutet das Modell als punisches Kriegsschiff. Solche Merkmale wie die Luken, von denen eine seitlich angeordnet ist und das Fehlen einer Mastspur scheinen aber eher für Fouchers Interpretation zu sprechen, der das Modell als Küsten- oder Flußfischerboot anspricht (Foucher 1957, 43), das auf Vorbilder in Ägypten oder Italien zurückginge.

Betrachten wir die fast ausnahmslos kaiserzeitlichen Darstellungen in Katalog B, so ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen den Funktionen von Typ A und Typ B. Genau stimmen nur die Bilder von Booten des Typs B mit den Modellen überein, während die Bilder von Booten des Typs A mehr oder weniger von den Modellen abweichen, bis hin zu einem bei den Modellen nicht vertretenen Zwischentyp »A-B«.

Die klarste Aussage lässt sich zu Typ B treffen: sechs (B 1-3[?]. 4[?]-5. 19) von neun Booten dienen zum Fischfang, sei es mit dem Netz, der Angel oder dem Dreizack. Dabei darf vernachlässigt werden, ob die Fischer Menschen oder Eroten sind. Demgegenüber beziehen sich nur drei oder vier von neun Darstellungen von Booten des Typs A (B 11[?]. 19. 22-23) auf die Fischerei, und unter den vier Booten der Variante A-B (B 11-14) kein einziges.

Unter den Modellen bilden Boote des Typs A, die mit Amphoren beladen sind (A 2. 4. 10[?]. 12. 15), eine markante Gruppe. Demgegenüber gehört das einzige im Flachbild gezeigte Boot mit einer Ladung von Amphoren (B 11; Eroten als Mannschaft) zur Variante A-B. Der Kontrast ist deutlich.

Da andererseits mehrere Modelle des Typs A durch die Präsenz schlummernder Kindgötter an Bord in ein kultisches Ambiente versetzt werden (s. u.), deutet sich die Möglichkeit an, dass dies auch für die Amphorenträger gilt. Ihr fast völliges Fehlen in den römischen Flachbildern außerhalb Ägyptens ist ambivalent. Bedeutet es, dass sich die Römer von den Kindgötter-Kulten nicht angesprochen fühlten und sie daher nicht ins Ausland transferiert haben oder stammen die Modelle des Typs A aus vorrömischer Zeit? Dass das einzige vorkaiserzeitliche Bild (B 14; **Abb. 3, 6**) ein von Typ A abweichendes Fahrzeug zeigt, spricht eher für die erstere Erwägung.

Unter anderen Verwendungen von Booten des Typs A ist nur die Personenbeförderung mehr als einmal bezeugt (unter Modellen: A 7. 10[?]. 17[?]; in Flachbildern: B 8. 14. 16. 18. Im Rahmen des Typs B lässt sich das Modell A 1 in diesem Sinne deuten. Es hat kein Deck und keine Hütte, sondern einen flachen Boden mit seichten rechteckigen »Luken« (vgl. B 9). Drei Paare von Dollen legen nahe, in dem Fahrzeug ein kleines Hafenboot zu sehen, gewissermaßen eine Art Taxi (vgl. B 8. 16[?]. 19). Ob das auch für das winzige Lampenrelief B 24 in Betracht kommt, bleibt offen.

Eine weitere Ausnahme ist das Modell A 9 vom Typ B: ein Boot auf Rädern, das gewiss ein Prozessionsfahrzeug wiedergibt. Die besondere Funktion wird durch das Fehlen einer Hütte, eines Rudergängers oder von Ladung unterstrichen, doch eine seitliche Luke ist ein Merkmal von Fischerbooten⁶⁸. Es dürfte wenig zu einem Boot passen, das speziell für Prozessionen wie im pharaonischen Ägypten⁶⁹ gebaut worden wäre. Doch im ägyptischen mouldid-Fest zu Abu el-Haggag werden noch heute echte Boote auf Fahrgestellen herumgefahren⁷⁰.

Für die Boote der Variante A-B zeichnet sich in den Flachbildern keine besondere Verwendung ab. Der Amphorenträger B 11 wurde oben angesprochen. Die Pygmäenbesatzungen von B 4 und B 9 lassen keinen Zweifel, dass die dargestellten Szenen auf dem Nil spielen.

Eine eigene Frage ist es, wie die Boote mit stumpfem Bug in ihrem Heimatland Ägypten benannt worden sind. Schriftliche Nennungen von Booten mit stumpfem Bug lassen sich im pharaonischen Ägypten nicht identifizieren⁷¹. Wenn »Boote mit geringem Tiefgang« (š³t) erwähnt werden⁷², könnte es sich auf Typ A beziehen, doch solange ein so markantes Merkmal wie der Spiegelbug in den Schriftquellen nicht zu erkennen ist, möchte ich unsere Modelle nicht mit einer rein einheimischen Tradition verbinden.

⁶⁸ In einem ähnlichen Boot auf Rädern, doch mit scharfem Bug (Sandri 2006, 302 Abb. 15), ruht ein Mann mit spitzem Matrosenhut, kein Kindgott wie die Personen in A 11 und A 18.

⁶⁹ z.B. Landström 1970, 98 Abb. 311. – Göttlicher 1992, 63 ff. Abb. 35-36; 68 f. Abb. 40; 71 f. – Sandri 2006, 302 Abb. 15.

⁷⁰ Wachsmann 2002.

⁷¹ Zur Nennung zahlreicher Typen: Düring 1995, 147 ff.

⁷² Ebenda 148.

Später könnten Herodots (II, 96) Worte erwägen lassen, ob die Boote in die Familie der *baris* gehörten, Fluss- und Küstenfahrzeuge, die auch als Leichter dienten⁷³. Da der Name *baris* schon uralt war, als die Modelle entstanden, besteht aber auch die Möglichkeit, dass der Typ der Boote mit stumpfem Bug – wenn er denn neuartig war – einen anderen Namen getragen hätte, u.U. einen griechischen. *Kybaia* («kastentartig») könnte erwogen werden⁷⁴, doch der Name passt besser zu Booten, deren beide Enden stumpf waren. Ferner wurden oben bereits *kérkouroi* und *prosagogides* erwähnt. Der erstere Typ dürfte zu groß sein, um als Vorbild unserer Modelle in Frage zu kommen, doch die *prosagogís* ist erwägenswert. Dann ließe sich nach dem Verzeichnis aus Ptolemais Hormou (s. o.) vermuten, dass die Eigner dieser Kleinboote der einheimischen Bevölkerung angehört hätten, während die Eigner der (größeren) *kérkouroi* in dem Verzeichnis durchweg griechische Namen tragen. Die Eigner der im Modell gezeigten winzigen Bötchen dürften dann Männer aus der autochthon-ägyptischen Unterschicht gewesen sein, denen es gelungen war, ein eigenes Boot zu erwerben und zu nutzen, denn es gab in ptolemäischer Zeit nicht nur die königlichen Bootsleute im Sinne des ptolemäischen Staatskapitalismus, sondern auch Privatunternehmer. Sie wurden aber für ihre Stellung außerhalb der staatlichen Wirtschaft mit brutalen Steuern bestraft⁷⁵.

In spätrömischer Zeit heißt dann das Boot vom Typ B im Mosaik von Althiburus *horeia*, und dieser Name wird von Bonino, Pekáry und Carlson auf alle Fahrzeuge mit stumpfem Bug angewendet⁷⁶. Ich möchte eine eigene antike Bezeichnung für Typ A vermuten, doch sie ist nicht bekannt.

DIE BEDEUTUNG DER MODELLE

Dass alle Modelle mehr oder weniger intakt sind, könnte annehmen lassen, dass es sich um Grabbeigaben handelt. Solche funktionellen Details wie offene Luken, Mastspuren, Löcher für Ankerstäbe oder Ruder verlocken dazu, in den Modellen Spielsachen für Knaben zu sehen, die Bootsleute werden wollten wie ihre Väter. Wirklich nennt Foucher A20 ein Spielzeug, das seinen kleinen Eigentümer in die »Andere Welt« begleiten sollte⁷⁷.

Aber ist es wahrscheinlich, dass Spielsachen kaum je ernstlich beschädigt worden sind? Es sei eingeräumt, dass die vorliegenden Funde von einst billigen, massenhaft hergestellten Gegenständen nur einen minimalen Anteil der einst vorhandenen Gegenstände vertreten. Viele zerbrochene Modelle beziehungsweise einzelne Fragmente sind zweifellos im Schutt liegengeblieben, wenn Raubgräber eine »Grabungsstelle« verließen. Insofern ist die Zahl der hier behandelten passabel erhaltenen Modelle statistisch irrelevant, um zur Deutung unserer Modelle beizutragen. Einer Interpretation als Spielsachen lässt sich aber entgegenbringen, dass schon im antiken Ägypten Knaben lieber im Wasser mit schwimmenden Holzstückchen gespielt haben werden, als an Land mit einem nicht schwimmfähigen Tonmodell⁷⁸.

Eine Deutung als Spielsachen verbietet sich *a priori* bei den plankonvexen Modellen mit flacher Rückseite auf einem hohen Standfuß (A 10) oder einer vertikalen Lasche (A 17), sowohl mit stumpfem als auch mit scharfem Bug. Die Form impliziert, dass diese Modelle nur von einer Seite gesehen werden sollten; sie könnten vor einer Wand gestanden haben.

Es verlockt, sich diese Modelle als Votive in Hausheiligtümern nach Art von römischen Lararien vorzustellen. Mehrere andere Bootsmodelle (A 4. 12. 15. 17-18[?]) werden durch die Anwesenheit von schlafenden

⁷³ Casson 1971, 335; 341. – Dürring 1995, 147ff. – Wachsmann 1998, 337-339.

⁷⁴ Casson 1971, 167.

⁷⁵ Fischer: Préaux 1939, 202ff. 206 (Privatleute); Getreideboote: ebenda 145; 344f. Weintransport und Kleinhandel oblagen

Privatunternehmern (ebenda 186f.).

⁷⁶ Bonino 1963, 302. – Pekáry 1984, 180 Nr. 20; 189 Nr. 20. – Carlson 2002, 211-212; 214.

⁷⁷ Foucher 1957, 40 Anm. 61.

⁷⁸ Ich danke Daniela Gräf für dieses Argument.

Kindgöttern an Bord wirklich in einen religiösen Kontext gestellt. Dies sind aber alles rundplastische Modelle von Booten des Typs A. Mehrere von ihnen (A 2[?]. 4. 12. 15. 17) haben Amphoren an Bord wie die plankonvexen Modelle. Da die letzteren aber menschliche Bootsleute haben, sagt die kultische Deutung der Kindgott-Barken nichts über den Charakter der plankonvexen Modelle aus. Die Amphorenladungen auf Booten beider Typen dürften aber auf das Motiv »Wohlstand durch Handel« anspielen.

Das Motiv entfällt bei den Modellen des Typs B. Da sie auch niemals Kindgötter an Bord haben, lässt sich ihre Funktion nicht konkret präzisieren. Das mit Rädern versehene Modell A9 wirkt eher wie ein Votiv aus einem Heiligtum als wie eine Grabbeigabe (s. o. mit Anm. 68).

DIE ZEITSTELLUNG DER MODELLE

Die Flachbilder zeigen, dass Boote des Typs B – lat. *horeiae* – in der Kaiserzeit weit verbreitet waren. Demgegenüber sind Darstellungen von Booten des Typs A und der Variante A-B seltener, und nur einmal wird ein Boot der genannten Variante (B 11) als Amphorenträger gezeigt, wie es unter den Modellen geläufig ist.

Schmale Bugspiegel begegnen an den kaiserzeitlichen Wracks von Ginossar, Neapel und Toulon und in dem früheren Nilmosaik von Praeneste (B 14), doch das Leitmerkmal dieses Typs, nämlich der schräg nach innen geknickte Dollbord, ist weder an den Wracks erhalten noch in einem Flachbild zu erkennen, sei es kaiserzeitlich oder früher.

Die schlanke, dreieckige Form der hochgezogenen Ruder (oder Remen?), die an den Modellen A8[?]. 10. 14-15 horizontal neben der Bordwand liegen, erleichtert die Datierung ebenfalls nicht. Sie ist vom 2. Jahrhundert v. Chr. an⁷⁹ und mehrfach auf Münzen Marc Antons (31 v. Chr.) bezeugt, doch auch auf einer alexandrinischen Tetradrachme Neros⁸⁰. Dasselbe gilt für die Kindgötter auf diesen Booten (s. o.).

Aus diesem Grund ist Hellmanns Datierung des Modells A4 in das 2./3. Jahrhundert n. Chr. wesentlich⁸¹. Sie stützt sich auf ein eingeritztes Zeichen auf dem Boden des Modells, das auf datierten Lampen aus Alexandria wiederkehrt. – Wenn die niedrige Hütte, die hinten zum Deck hin abfällt, ein zeittypisches Merkmal sein sollte, könnten auch die Modelle A 11-12. 14. 14a. 18 in die späte Kaiserzeit zu datieren sein.

Es deutet sich an, dass die unterschiedliche Akzeptanz der Typen A und B in der römischen Bildkunst andere Gründe haben dürfte als chronologische. Typ B ist offenbar im Imperium verbreitet worden, weil es ein brauchbares Fischerboot war. Wir dürfen vermuten, dass die Übertragung auf gebürtige Ägypter zurückgeht, die als Veteranen in den Nordprovinzen des Imperiums blieben.

Die weitgehende Beschränkung des Typs A auf Ägypten dürfte durch die Verbindung mit Kindgottvorstellungen in der ägyptischen Religion bedingt sein, die zu eng war, um sich in anderen Teilen des Imperiums durchsetzen zu können (s. o.).

Wenn die modernen Boote mit stumpfem Bug im Einzugsgebiet der Rhône und Saône (s. u.) wirklich auf Traditionen aus der Römerzeit zurückgehen, so ließe sich das Fehlen von archäologischen Quellen in Gallien noch nicht erklären – umso weniger, als die Wracks von Toulon ja bezeugen, dass die Mittelmeerküste des Landes mit diesem Typ vertraut war.

⁷⁹ Vgl. Darstellungen aus Pantikapaion/Kerč auf der Krim (Košenko u. a. 1984, 275 Taf. 85, 7) und Karthago (Harden 1962, 171 Abb. 49, 1).

⁸⁰ BMC Nero 176.

⁸¹ Hellmann 1987, 61.

DAS NACHLEBEN VON BOOTEN MIT STUMPFEM BUG

Boote mit stumpfem Bug dienten noch im 19. und 20. Jahrhundert in Frankreich zur Netzfischerei. Auf der Saône und am Doubs existierte der Typ Forquette⁸², an der oberen Rhône stromab von Genf die Liquette⁸³. Der niedrige, gerade abgeschnittene Bug all dieser Boote (ähnlich Typ A) wird von dem als Kaffe hochbiegenden Boden gebildet; eine horizontale Plattform darüber ist der Arbeitsplatz des Fischers. Demgegenüber beförderten die größeren Yoies auf der Sèvre in Westfrankreich alle Arten von Fracht⁸⁴. Sie hatten einen steilen Spiegel ohne Arbeitsplattform.

Die Verbreitung hauptsächlich auf Flüssen zwischen dem Mittelmeer und dem Rhein, die nur in römischer Zeit als Verbindungswege dienten, lässt den römischen Ursprung dieser Boote erwägen. Da die Römer diese Typen ihrerseits aus Ägypten entlehnten, können die Typen dieser Boote vermutlich als uralte Importe aus dem Süden gelten, welche – anders als die Militärschiffstypen *liburna* und *lusoria* sowie die zivile *caudicaria* – die Römerzeit überdauerten.

ERGEBNIS

Terrakottamodelle von Booten und Schiffen scheinen in Ägypten frühestens in der Saïtenzeit (26. Dynastie) zu erscheinen⁸⁵. Sie bleiben auch in den folgenden Jahrhunderten extrem selten⁸⁶. Die oben behandelten Modelle sind – wie römische Darstellungen nahelegen – erst in die Kaiserzeit zu datieren; Kindgötter in mehreren Modellen entstammen zwar der ptolemäischen Volksreligion, doch diese lebte in römischer Zeit fort.

Trotz des neuartigen Habitus der Modelle lassen sich so markante Merkmale beider Bootstypen wie die Bugspiegel und die massiven Dollborde mit uralter ägyptischer Tradition verbinden. Das scharfe Heck der Modellboote entspricht demgegenüber Bauformen griechischer und phönikischer Seeschiffe, die in der ptolemäischen Kriegsflotte ebenso selbstverständlich waren wie an einem kleinen Ruderschiff im ptolemäischen Nilmosaik von Praeneste. Diese fremden Bauformen sind offenbar im Lauf der Zeit bis zu den bescheidenen Arbeitsbooten der einheimischen Unterschicht durchgesickert.

Bonino bestätigt die Herkunft der Bugspiegelboote in römischen Darstellungen aus Ägypten, und Carlson weist auf das nilotische Ambiente dieser Bilder hin⁸⁷.

Die Darstellungen und vielleicht einige Merkmale an Bootswracks aus Zwammerdam in den Niederlanden deuten an, dass derartige Boote in der Kaiserzeit weite Verbreitung fanden, vermutlich durch Veteranen ägyptischer Herkunft. Dieser zivile Ausbreitungs- und Verwendungsmodus könnte der Grund dafür sein, dass Boote mit stumpfem Bug auf Flüssen in Frankreich noch in der Gegenwart fahren, während die ursprünglich ebenfalls ägyptische, an Rhein und Donau zum Kriegsschiff gewordene *lusoria* das Ende der römischen Herrschaft nicht überdauerte.

⁸² Beaudouin 1985, 36.

⁸³ Ebenda 37.

⁸⁴ Ebenda 99 ff.

⁸⁵ Das älteste Kriegsschiffmodell, allerdings aus dem Kunsthandel: Landström 1970, 141 Abb. 410. Fanni Faegersten wies nach, dass es sich jetzt im Medelhavsmuseum Stockholm befindet.

⁸⁶ Casson 1971, Abb. 103-104. – Göttlicher 1978, Taf. 8, 142. – Basch 1987, 329f. Abb. 703-715.

⁸⁷ Carlson 2002, 214.

DANK

Die Arbeit hätte nicht ohne die Hilfe von vielen Personen geschrieben werden können. Frau Ch. Wilbrech Andersen (Nationalmuseum Kopenhagen) verhalf zur Abbildungsvorlage und Publikationserlaubnis für Modell A 17. L. Basch (Brüssel) informierte über Modell A 1. R. Bockius (Mainz) wies mich auf B 5 hin. P. C. Bol (Liebighaus, Frankfurt a. M.) gestattete, Modell A 14 zu untersuchen und zu publizieren. Frau V. Eberhard-Schad (Museum der Weltkulturen, Frankfurt a. M.) und Frau D. Stutzinger (Archäologisches Museum, Frankfurt a. M.) bemühten sich, den Verbleib von A 15 zu klären. Frau U. Camphausen (Grassi-Museum, Leipzig) stellte die Vorlagen für **Abbildung 6, 5** bereit. A. Göttlicher (Bremervörde) gestattete die Reproduktion mehrerer Abbildungen. N. Kaltsas (Nationalmuseum Athen) erlaubte die Publikation von A 11 und beschrieb seine Form. Frau M. Saif el-Din (Alexandria) schickte neue Fotos von A 2 und A 3 (hier **Abb. 5, 1-2**). Th. M. Weber (Mainz) führte digitale Aufnahmen im Mainzer Museum für Antike Schifffahrt aus. Ihnen allen herzlichen Dank! Bei der ergebnislosen Suche nach Booten mit stumpfem Bug am Rhein halfen die Association des Amis du Musée Régional et du Rhin (Straßburg), P. Bloesch (Basel), K. Fauti (Rheinau-Freistett), E. Rieth (Paris), A. Strack (Bingen) und Frau E. Weidanz (Trechtingshausen). R. Bockius ermöglichte Aufnahmen im Mainzer Museum für Antike Schifffahrt, die von Frau M. Weber ausgeführt wurden. Besonders herzlich danke ich Frau I. Pekáry † (Münster/Westf.) für die Überlassung von Unterlagen und wertvolle Hinweise.

KATALOG A: TONMODELLE

- A 1** **Abb. 2, 4**
Fundort: Alexandria, Ägypten
Alexandria, Graeco-Roman Museum 9771
Boot mit kräftigem gekrümmten Kiel und hohem Heck. Hoher, breiter Spiegel mit Dollbordleiste. Massive Dollborde ragen über den Spiegel hinaus. Im Deck drei flache rechteckige »Luken«.
L. unbekannt
Lit.: Basch im Druck. Ich danke Lucien Basch für Unterlagen (29. 7. 2006).
mit Tonnendach. Davor drei schmal-rechteckige Luken. Vertikales Loch in Vorderseite des Spiegels.
L. unbekannt
Lit.: Basch im Druck. Ich danke Lucien Basch für Unterlagen (29. 7. 2006).
- A 2** **Abb. 1, 1**
Fundort: Alexandria, Ägypten
Alexandria, Graeco-Roman Museum 22128
Boot mit flachem Boden und leicht erhöhtem Heck. Schmalere stumpfer Bug nicht organisch mit Rumpf verbunden. Mittschiffs hohes »Zeltdach« mit Reliefs von vier Amphoren an jeder Seite. Davor und dahinter dreieckige Luken. Im Heck als Relief Kopf von Kindgott(?).
L. = 14,5 cm
Lit.: unpubliziert(?). – Zeichnungen und Fotos des Verf. wurden freundlicherweise durch die Generaldirektorin des Museums Dr. Mervat Seif el-Din durch eine digitale Aufnahme ergänzt (27. 7. 2006).
A 4 **Abb. 1, 2**
Fundort: Alexandria, Ägypten
Paris, Bibliothèque Nationale 1985-875
Boot (»Lampe«) mit flachem Boden, leicht erhöhtem Heck, schräg nach innen geknicktem Dollbord auch am Spiegel. Niedrige Hütte, kariert. Davor schmale horizontale Leiste, daran beidseits je fünf Amphoren. Offene trapezoide Luke(?) im Bugdeck und horizontales Loch im Spiegel, ohne Lampenschnauze. Ruderlager mit Details. Im Heck ruhender Kindgott.
L. unbekannt
Lit.: Hellmann 1987, 61f. Nr. 231 Taf. XXVIII, 231.
- A 3** **Abb. 2, 1**
Fundort: Alexandria, Ägypten
Alexandria, Graeco-Roman Museum 22344
Boot mit breitem, gekrümmtem Kiel, hohem Heck. Massive Dollborde ragen über den Spiegel hinaus. Hütte
A 5 **Abb. 1, 3**
Fundort: Alexandria, Ägypten
Coll. A. Nègre
Boot mit Flachboden, schmalen Bug, dahinter trapezoide Luke. Unter Dollbord schmale dreieckige Ruder in Horizontallage. Horizontales Loch unter Spiegel. Niedrige Hütte von trapezoidem Querschnitt, Dach fällt nach hinten ab, kariert. Davor flache horizontale »Leiste«, quer gerillt, beidseits darangelehnt je fünf Amphoren. Im Heck schlafender Kindgott, das linke Bein auf Dach der Hütte.
L. = 19,0 cm

Lit.: Ponsich 1961. – Pekáry 1999, 413 Anhang VII b. – Pekáry 2004, 243 Anhang VII b.

A 6

Abb. 5, 3

Fundort: Fayûm, Ägypten
Haifa, National Maritime Museum [Haifa A]
Boot mit flachem Boden(?), hohem, scharfen Heck und erhöhtem Bug mit schmalem Spiegel. Seitlich am Rumpf schmale Leisten, hinter Hütte spitz ausladend. Keine Mastspur. Im Bug dreieckige Luke. Mittschiffs Hütte von gerundet trapezoidem Querschnitt, Rückseite abgerundet. Davor scharfkantiges Element, davor kleines Bugdeck mit dreieckiger Luke.

L. unbekannt
Lit.: Göttlicher 1978, 57 Nr. 292 Taf. 22, 292.

A 7

Abb. 5, 4

Fundort: Fayûm, Ägypten
Haifa, National Maritime Museum [Haifa B]
Boot mit flachem Boden, hohem, scharfen Heck und erhöhtem Bug mit schmalem Abschluss. In Schiffsmitte Hütte von trapezoidem Querschnitt, mit vertikaler Rückseite, parallelen Linien auf dem flachen Dach, und stehenden Planken, die vor der Hütte eine Decksfläche einfassen. Keine Mastspur. Rechteckige Luke hinter der Hütte, trapezoide davor; darin Loch im Boden.

L. unbekannt
Lit.: ebenda Nr. 293 Taf. 23, 293.

A 8

Abb. 5, 5

Fundort: Fayûm, Ägypten
Haifa, National Maritime Museum [Haifa C]
Boot mit Flachboden, hohen Bordwänden und hohem, scharfen Heck. Die Bugwand geht in 45° schräg auf. Keine Hütte, keine Mastspur. Im Deck vier breite Querbalken und zwei rechteckige Luken.

L. unbekannt
Lit.: ebenda Nr. 294 Taf. 23, 294.

A 9

Abb. 2, 2

Fundort: in Giseh, Ägypten, gekauft (1913)
Berlin, Ägyptisches Museum 20803
Modell mit hohem Spiegel (Heck?), Deck mit schmaler seitlicher Luke und dreieckiger am scharfen Ende. Kräftiges Bergholz unter Dollbord. »Ruder anscheinend abgebrochen, ergänzt«. Keine Hütte, keine Mastspur. An jeder Seite des Rumpfs zwei Räder im Relief.

L. = 17,5 cm
Lit.: Weber 1914, 256 Nr. 468 Abb. 128.

A 10

Abb. 1, 4

Fundort: Saqqara, Ägypten
Berlin, Ägyptisches Museum 8050.
Boot mit flachem Boden, niedrigen Seiten und leicht erhöhtem Heck. Der breite Dollbord knickt schräg nach

innen, biegt rund zum schmalen Spiegel um. Segmentförmige Hütte mit offener Vorderseite, davor niedriger »Aufbau« mit flacher Oberseite. Starke Decksbalken zwischen drei rechteckigen Luken (eine davon seitlich).

L. = 19,8 cm
Lit.: Weber 1914, 256 f. Nr. 469 Taf. 41, 469. – Pekáry 1999, 16 Nr. Db-3.

A 11

Abb. 5, 6

Fundort unbekannt
Athen, Benaki-Museum Μπ 1140.
Modell mit gekrümmtem Kiel, hohem Bug und höherem Heck auf weitem konischen Fuß. Großes Ruder taucht steil ein. Starker Dollbord, unterhalb davon dünneres Bergholz. Mittschiffs große Hütte mit Tonnendach auf je vier Pfeilern. Davor unbestimmte Gegenstände (oder Personen?). Im Heck bekleideter Rudergänger mit spitzen Hut. Dahinter runde Scheibe mit kreuzförmigen Leisten. Bug abgebrochen. – Dr. N. Kaltsas (Athen) teilte am 6.11.2006 freundlicherweise mit, dass das Modell plankonvex ist.

L. unbekannt
Lit.: Göttlicher 1978, 70 Nr. 370 Taf. 29, 370.

A 12

Abb. 6, 1

Fundort unbekannt
Berlin, Ägyptisches Museum 22458
Modell ähnlich A 13, doch vordere Hälfte in lederhartem Zustand abgetrennt(?): hohler Innenraum, flacher Boden und flache, in stumpfem Winkel aufgehende Seiten wie im Schnittprofil sichtbar. Vor der Hütte lehnen flache trapezoide Gegenstände.

L. unbekannt
Lit.: ? (I. Pekáry stellte 2006 freundlicherweise das Foto zur Verfügung).

A 13

Abb. 6, 2

Fundort unbekannt
Berlin, Ägyptisches Museum 22768
Boot mit breitem, doch niedrigem vertikalen Spiegel. Hinter der Mitte Hütte von trapezoidem Querschnitt, Oberfläche kariert, an Vorderkante eckige »Leiste«, die unten auf Deck und Dollbord übergreift. Im Heck ruhen der Kindgott in kurzem Chitoniskos. Vor der Hütte lehnen beidseits Amphoren an »Ständer« mit dichten Querlinien auf flacher Oberseite. Auf Deck im Bug plastische geknotete Binden. Keine Luke, keine Mastspur. Ritzungen auf schmalen seitlichen »Decks« neben Hütte scheinen Ruder zu meinen, die horizontal hochgezogen sind.

L. unbekannt
Lit.: Weber 1914, Taf. 40, 469. – Pekáry 1999, 413 App. VIIb (ich danke der Verf. für ergänzende Angaben). – Sandri 2006, 309 f. Dok. 11; 298 Abb. 11.

A 14**Abb. 2, 3**

Fundort unbekannt
 Frankfurt a. M., Liebighaus 1778
 Boot mit hohen Seiten, gekrümmtem Kiel und hohem Heck, darin kleine Hütte. Dollbord sehr breit. Mastspur. Zwei offene, eine geschlossene Luke. Oben in Mitte des Spiegels runde Mulde, nach vorn geneigt.
 L. = 15,3 cm
 Lit.: Kaufmann 1915, Taf. 66, 674.

A 15

Fundort unbekannt
 Frankfurt a. M., ex Museum für Völkerkunde 631 (verschollen)⁸⁸.
 Boot mit flachem Boden, Heck kaum erhöht. Schmalere Spiegel mit runden Seiten. Kurze Hütte mit »Leiste« am vorderen Rand, die auf Dollbord übergreift. Vor Hütte stehende flache Objekte. Gerundet-trapezoide Luke im Bug. Horizontale Ruder(?) an Seiten des Hecks. Im Heck Kindgott.
 L. = 15,3 cm
 Lit.: Weber 1915, Taf. 66, 674(?). – Göttlicher 1978, 58 Nr. 298 Taf. 23, 298.

A 15a**Abb. 1, 6**

Fundort unbekannt
 Frankfurt a. M., ex Sammlung Weber
 Nicht alle Einzelheiten sprechen für Identität mit A 15. Im Heck von A 15a ist keine Person zu erkennen, wie in A 15. Mangels Autopsie kann ich die Frage nicht entscheiden.
 L. unbekannt
 Lit.: Weber 1915, Taf. 66, 674.

A 16**Abb. 1, 7**

Fundort unbekannt
 Hamburg, Museum für Kunst und Gewerbe 1989/513
 Boot mit hohem schmalen Spiegel dicht über Wasserlinie und hohem Heck. An Dollbord und Spiegel schräg nach innen geknickter Dollbord. Hütte von trapezoidem Querschnitt, an jeder Seite drei geritzte Säulen. Davor flache, horizontale »Leiste«, vorn von halbkreisförmigem Teil getragen, beidseits je vier Amphoren. Im Bug schmale trapezoide Luke. Kindgott(?) im Heck.
 L. = 22,2 cm
 Lit.: Götter 1991, 102 Abb. 147.

A 17**Abb. 6, 3**

Fundort unbekannt
 Kopenhagen, Nationalmuseum, Antiksamlingen 11733
 Flachbodenboot mit hohen Seiten und erhöhtem Heck. Niedriger, doch breiter Spiegel. Hütte mit geripptem Dach. Eine offene, zwei geschlossene Luken.
 L. = 14,7 cm
 Lit.: Göttlicher 1978, 87 Nr. 522 Taf. 41, 522. – Pekáry 1999, 44 Nr. DK-4.

A 18**Abb. 1, 5**

Fundort unbekannt
 Paris, Collection Fouquet 299
 Boot mit hohen Seiten auf Ständer. Breite Bugwand, in stumpfem Winkel wie eine Rampe zwischen die Bordwände gefügt. Kräftiger Dollbord. Kurz hinter der Mitte Hütte mit Tonnendach auf je vier Säulen. Keine Mastspur. Vor der Hütte ein hockender Jüngling.
 L. unbekannt
 Lit.: Perdrizet 1921, Taf. 32 unten. – Sandri 2006, 309 Dok. 9; 296 Abb. 9.

A 19**Abb. 6, 4**

Fundort unbekannt (1995 im Kunsthandel Freiburg i. Br.)
 Römische Tonlampe in Bootsform. Im schmalen, niedrigen, oben beschädigten Spiegel Loch für den Docht; eine intakte Lampenschauze im Heck. Tropfenförmig vertieftes Deck mit einigen Spanten; Einfüllloch an der breitesten Stelle. Vor dem Heck Ruderlager.
 L. = 9,7 cm
 Lit.: – (Angebot an Museum für Antike Schifffahrt Mainz).

A 20**Abb. 4, 6**

Fundort: Hadrumetum, Tunesien; aus der Nekropole Tunis, Musée National du Bardo
 Gedrungenes Modell, im Querschnitt keilförmig, mit sehr hohen Seiten und massiver Reling. Der steile Achtersteven endet am Dollbord. Bug gerundet, darüber quer fast gerader Dollbord. Bugprofil: Tierkopfprotome wirkt zusammen mit dem hochgebogenen, verlängerten Kiel wie offenes Tiermaul. Im Deck dreieckige bzw. rechteckige offene Luken, eine im Bug an der Schiffsseite. Zwischen den drei Abteilungen vertikale Schotten, vor Anbringung des Decks mit der Hand eingefügt (nicht gemodelt wie an den ägyptischen Modellen).
 L. ca. 14 cm(?)
 Lit.: Foucher 1957, 39 ff. mit Abb. 36; 42 Abb. 39. – Basch 1987, 397 Abb. 824⁸⁹.

⁸⁸ Versuche, das Modell in anderen Frankfurter Museen aufzuspüren, sind gescheitert. Da es bei Weber 1915 publiziert ist, sollte es sich im Liebighaus befinden. Es scheint dort aber nicht bekannt zu sein.

⁸⁹ Basch deutet das Modell als punische Galeere, d. h. als Kriegsschiff. Seine gedrungenen Proportionen, der Tierkopf im Bug(?) und die Luken lassen m. E. auch eine Deutung als Fischerboot zu.

KATALOG B: FLACHBILDER (MOSAIKEN, FRESKEN, RELIEFS)

- B 1** **Abb. 3, 1**
 Fundort: Althiburus, Tunesien
 Tunis, Musée National du Bardo
 Mosaik aus Schiffs- und Bootstypen: *horeia* (Typ B). 4. Jh. n. Chr.
 Lit.: Casson 1971, Abb 137 Nr. 20. – Höckmann 1985, 63 Abb. 52 Nr. 20. – Pekáry 1984. – Dies. 1999, 362 Nr. TN-48 Nr. 20. – Carlson 2002, 217 Abb. 6.
- B 2** **Abb. 3, 2**
 Fundort: Aquileia, Italien
 Basilica di Poppo
 Mosaik: Boot vom Typ B. Oberteil der Bordwände reich bemalt. Ein Fischer, ein Rudergänger. 4. Jh. n. Chr.
 Lit.: Pekáry 1999, 150 Nr. I-A 2 e. – Carlson 2002, 217 Abb. 6.
- B 3** **Abb. 3, 4**
 Fundort: Kyzikos, Türkei
 Museum Erdek(?)
 Vier Hochreliefs, durch stehende Dreizacke getrennt, auf säulenförmiger Statuenbasis aus Marmor (H. 1,75 m): Boote mit hohem, vertikalen, gerundeten oder stumpfem Bug. Kräftige Dollborde. Ein Ruder und wenige Bootsleute werden gezeigt. Das Heck ragt sehr hoch auf, biegt dann nach unten und reicht so weit nach vorn wie bei Kriegsschiffen. Darunter Delfine und viele Thunfische. Griechische Weihinschrift an Poseidon von der thrakischen Königin Tryphaina und ihren Söhnen. 36/37 n. Chr.
 Lit.: Hasluck 1902, 126 Abb. 1. – Reinach 1912, 102 Nr. 2. Ich danke I. Pekáry dafür, das Dokument zu meiner Kenntnis gebracht zu haben.
- B 4**
 Fundort: Ostia, Italien
 Ostia, Museo Ostiense 142
 Fresko: Boot vom Typ B mit zwei Pygmäen als Bootsleuten. 2. Jh. n. Chr.
 Lit.: Pekáry 1999, 194 Nr. I-O 22.
- B 5** **Abb. 5, 7**
 Fundort: Ostia, Italien
 Mus.: Kopenhagen, Nationalmuseum; Foto nach Abguss im Museum für Antike Schifffahrt Mainz
 Sarkophagrelief: zwei Schiffe nach rechts, davor eins nach links. Bei dem mittleren Schiff ein Boot mit stumpfem Bug. 3. Jh. n. Chr.
 Lit.: Casson 1971, Abb. 147. – Basch 1987, 479 Abb. 1082.
- B 6**
 Fundort: Piazza Armerina, Sizilien, Italien
In situ
- Mosaik: zwei Boote mit gerundeten doch niedrigen Spiegeln und horizontalem Dollbord. Obere Streifen der Bordwand und der Spiegel reich bemalt. Geflügelte Eroten fischen mit dem Dreizack. 3. Jh. n. Chr.
 Lit.: Carandini u. a. 1982, 250 Abb. 151 Taf. XXXVII. – Carlson 2002, 217 Abb. 6.
- B 7**
 Fundort: Pompeii, Casa del sacerdote Amandus, Italien
 Napoli, Museo Archeologico Nazionale
 Fresko: Sturz des Ikaros. Zwei(?) Boot(e) mit runden breiten doch niedrigen Spiegeln. Eckige Z-förmige *aphlasta* wie an pharaonischen Schiffen. In einem Boot drei Ruderer. 1. Jh. n. Chr.
 Lit.: Peters 1963, Taf. XXI, 79.
- B 8**
 Fundort: Pompeii, Casa del Fabbro, Italien
 Napoli, Museo Archeologico Nazionale
 Fresko: Sturz des Ikarus. Boot mit hohem Heck und trapezoidem(?) Bugspiegel. Zwei Mann an Bord. 1. Jh. n. Chr.
 Lit.: ebenda Taf. XX. – Pekáry 1999, 212 Nr. I-P 27.
- B 9** **Abb. 3, 3**
 Fundort: Pompeii, Casa del Medico, Italien
 Napoli, Museo Archeologico Nazionale
 Fresko: Boot vom Typ B mit kräftigem Dollbord auch am Bugspiegel. Nilferd greift einen von zwei Bootsleuten an. 1. Jh. n. Chr.
 Lit.: Basch 1987, 474 Abb. 1069. – Carlson 2002, 218 Abb. 9.
- B 10**
 Fundort: Pompeii, Casa V, 2, 10, Italien
 Napoli, Museo Archeologico Nazionale
 Fresko (Ikaros): Boot mit breit-halbkreisförmigem Spiegel, verstärkt durch breiten Dollbord. Das Heck kaum erhöht. Drei Ruderer rudern mit dem Gesicht zum Heck. 1. Jh. n. Chr.
 Lit.: Peters 1963, Taf. XIX, 68.
- B 11** **Abb. 4, 4**
 Fundort: Pompeii, Italien
 Napoli, Museo Archeologico Nazionale 9102
 Fresko: Boot etwa vom Typ B voll Amphoren. Der Rudergänger kauert auf gewölbtem(?) Achterdeck; zweiter Bootsmann auf flacher Back. In Mitte des Bugspiegels vertikale Leiste. 1. Jh. n. Chr.
 Lit.: Moll 1929, B XI 62-63. – Pekáry 1999, 176 Nr. I-N 21. – Carlson 2002, 218 Abb. 8. – Sandri 2006, 298 Abb. 12.

B 12

Fundort: Pompeii, Italien
 Napoli, Museo Archeologico Nazionale 27698
 Fresko: Boot mit leicht gekrümmtem Rumpf, dünnem, hochgebogenen Achtersteven; daran kleiner nach vorn blickender Pferde(?)kopf. Der Bug wird von einem niedrigen, vertikalen, breit-rechteckigen Spiegel wohl über der Wasserlinie gebildet. Im Boot zwei Männer und eine Frau in erotischer Aktivität. 1. Jh. n. Chr.
 Lit.: Basch 1987, 474 Abb. 1068. – Pekáry 1999, 216 Nr. I-P 39. – Carlson 2002, 217 Abb. 1.

Abb. 3, 5

vgl. die Schiffe in der Umgebung). Kein Ruder im Heck. Um 117 n. Chr.
 Lit.: Cichorius 1896, Taf. XXIV, 84. – Lehmann-Hartleben 1926, Taf. 19 XXXIV. – Malissard 1982, Taf. XIII, 22.

B 13

Fundort: Pompeii, Casa Cuspi Pansae, Italien
 Napoli, Museo Archeologico Nazionale?
 Fresko: Boot mit leicht gekrümmtem Rumpf, niedrigem, runden Spiegel. Im Heck gewölbtes Dach auf vier Eckpfosten.
 Lit.: Pekáry 1999, 210 Nr. I-P 18.

B 18

Fundort: Rom, Italien
 Rom, Musei Capitolini
 Mosaik: Beiboot vom Typ A-B am Heck eines Frachters im Hafen.
 Lit.: Casson 1971, Abb. 154. – Basch 1987, 462 Abb. 1030.

B 14

Fundort: Praeneste (Palestrina), Italien
 Palestrina, Museo prenestino: Mosaico Barberini
 Mosaik: Boot mit niedrigen Seiten unter Segel. Niedriger, schmaler, rechteckiger, vertikaler Spiegel hoch über der Wasserlinie. Segel wohl nachträglich vergrößert. Nach der farbigen Abbildung bei Gullini besaß das Schiff keine Hütte. 1. Jh. v. Chr.
 Lit.: Moll 1929, B Xa, 2. – Gullini 1956, Taf. XV; XVIII. – Pekáry 1999, 202 Nr. I-P 4a.

Abb. 3, 6**B 19**

Fundort: Sousse, Tunesien
 Tunis, Musée National du Bardo A 179
 Mosaik: Boot mit niedrigem horizontalen Dollbord und hohem Spiegel in Klipperbugform. Darin Angler und Rudergänger. 3. Jh. n. Chr.
 Lit.: Basch 1987, 473 Abb. 1066. – Pekáry 1999, 364 Nr. TN-50.

B 15

Fundort: Rom, ex Sepolcro Corsini, Italien
 Verschollen
 Fresko: Putten in zwei Booten mit breiten, horizontalen Bugspiegeln wie Typ B, doch niedrigen Bordwänden.
 Lit.: Moll 1929, B XI b, 64. – Pekáry 1999, 428 Nr. Rom-S 1.

B 20

Fundort: Themetra, Frigidarium »T. 5«, Tunesien
In situ?
 Mosaik: unbemanntes Boot vom Typ A-B. Verstärkter Dollbord auch am Spiegel.
 Lit.: Foucher 1957, 28 Abb. 18 »T. 5«; 38 Abb. 35.

B 16

Fundort: Rom, Italien
 Rom, Musei di Villa Torlonia 430 (»Relief Torlonia«)
 Relief: Hafen von Ostia. Hinter beiden Segelfrachtern je ein Beiboot mit stumpfem Bug.
 Um 200 n. Chr.
 Lit.: Casson 1971, Abb. 144: 146. – Basch 1987, 465 Abb. 1038-9. 1044.

B 21

Fundort: Utica, Tunesien
 Verbleib?
 Mosaik: Boot vom Typ B mit massivem Dollbord auch an Spiegel. Darunter ein Bergholz nur an den Seiten. Keine Hütte. Zwei Männer rudern.
 Lit.: Pighi u. a. 1957, 738. – Carlson 2002, 217 Abb. 5.

B 17

Fundort: Rom, Trajanssäule Szene XXXIV, Italien
 Abguss: Museum für Antike Schifffahrt Mainz
 Relief: Donauschiff befördert bei Trajans Dakerkrieg Pferde. Dollbord und Bergholz darunter schmal, kantig. Dollbord auch an der Bugwand. Hohes Heck. Ein Bootsmann im Bug, Blick nach hinten, rudert (für die Fahrtrichtung

Abb. 6, 6**B 22-23**

Fundort: Wadi ez-Zgaia, Libyen
 Mosaik: B22 Boot wie B 18, doch Segel gerafft, darin Angler und Rudergänger. – B 23 Boot mit niedrigen Seiten, niedrigem, breitem, vertikalen (?) Spiegel. Darin Fischer mit Dreizack und Rudergänger.
 Lit.: Foucher 1963, Abb. 23. – Pekáry 1999, 318 Nr. Libya-20. – Carlson 2002, 217 Abb. 2.

Abb. 3, 8-9**B 24**

Fundort unbekannt
 London, British Museum
 Relief auf TK Lampe: Hafen mit Gebäuden, darin Boot vom Typ B; verstärkter Dollbord auch am Spiegel. Ein Bootsmann angelt. 1. Jh. n. Chr.
 Lit.: Walters 1914, Taf. 16, 527. – Carlson 2002, 218 Abb. 7.

Abb. 3, 7

LITERATUR

- Abulafia 2003: D. Abulafia, *Mittelmeer. Kultur und Geschichte* (Stuttgart 2003).
- Arnold 1991: B. Arnold, *The Gallo-Roman boat of Bevaix and the bottom-based construction*. In: R. Reinders / K. Paul (Hrsg.), *Carvel Construction Technique. Internat. Sympos. Boat Ship Arch. 5* (Amsterdam 1988) = *Oxbow Monogr. 12*, 19-23 (Oxford 1991).
- Basch 1987: L. Basch, *Le musée imaginaire de la marine antique* (Athènes 1987).
- im Druck: L. Basch, *Un modèle de bateau à poupe à tableau (Transom stern) au Musée Gréco-Romain d'Alexandrie*. In: *Tropis 9* (im Druck).
- Beaudouin 1985: F. Beaudouin, *Bateaux des fleuves de France* (Douarnenez 1985).
- BMC: *The British Museum Catalogue of Coins (for the Imperial period, arranged by the emperors)*.
- Bockius 2009: R. Bockius (Hrsg.), *Between the Seas. Transfer and Exchange in Nautical Technology. Proc. 11th Internat. Sympos. Boat Ship Arch., Mainz 2006*. RGZM Tagungen 3 (Mainz 2009).
- Boetto 2006: G. Boetto, *Roman techniques for the transport and conservation of fish: the case of the Fiumicino 5 wreck*. In: L. Blue / F. Hocker / A. Englert (Hrsg.), *Connected by the Sea. Proc. 10th Internat. Sympos. Boat Ship Arch., Roskilde 2003* (Oxford 2006) 123-129.
- 2009: G. Boetto, *New archaeological evidence of the Horeia-type vessels: The Roman Napoli C shipwreck from Naples (Italy) and the boats of Toulon (France) compared*. In: Bockius 2009, 289-295.
- Bonino 1963: M. Bonino, *The Roman Transom Stern. Mariner's Mirror* 49:4, 1963, 302-303.
- Carandini/Ricci/de Vos 1982: A. Carandini / A. Ricci / M. de Vos, *Filosofiana. La Villa di Piazza Armerina* (Palermo 1982).
- Carlson 2002: D. N. Carlson, *Roman fishing boats and the transom bow*. In: H. Tzalas (Hrsg.), *Tropis VII:1. 7th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Pylos 1999* (Athens 2002) 211-218.
- Casson 1963: L. Casson, *Sewn boats. Class. Review N.S.* 13, 1963, 257-259.
- 1964: L. Casson, *The Roman Blunt Prow. Mariner's Mirror* 50:3, 1964, 176.
- 1965: L. Casson, *Harbor and River Boats of Ancient Rome. Journal Roman Stud.* 55, 1965, 31-39.
- 1971: L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World* (Princeton 1985).
- Cat. Ny Carlsberg 1955: Ny Carlsberg, *Glyptotek. Graeco-Roman Terracottas from Egypt* (Copenhagen 1955).
- Cichorius 1900: C. Cichorius, *Die Reliefs der Traianssäule* (Berlin 1900).
- CIL XIII: *Corpus Inscriptionum Latinarum XIII* (Berlin 1891ff.).
- Crawford 1974: G. A. Crawford, *Roman Republican Coinage* (Cambridge 1974).
- De Laet 1949: S. J. De Laet, *Portorium* (Brugge 1949).
- De Weerd 1988: M. D. De Weerd, *Schepen voor Zwammerdam* [Diss., Universität Amsterdam 1988].
- Düring 1995: N. Düring, *Materialien zum Schiffbau im alten Ägypten. Abh. Dt. Arch. Inst. Kairo* 11 (Berlin 1995).
- Fiocchi Nicolai u.a. 1998: V. Fiocchi Nicolai / F. Bisconti / D. Mazoleni, *Roms christliche Katakomben* (Regensburg 1998).
- Foucher 1957: L. Foucher, *Navires et barques figurés sur des mosaïques découvertes à Sousse et aux environs. Musée Alaoui, Notes et Doc.* 15 (Tunis 1957).
- 1963: L. Foucher, *Les mosaïques nilotiques africaines*. In: D. Pautier (Hrsg.), *La Mosaïque Gréco-Romaine. Coll. Internat. pour l'étude de la mosaïque antique I* (Paris 1965) 137-145.
- Gayet 1903: A. Gayet, *L'exploration des nécropoles de la montagne d'Antinoé. Ann. Mus. Guimet* 30 Part 3 (Paris 1903) 115-140.
- Götter 1991: Anon., *Götter, Gräber & Grottesken. Bilderheft des Museums für Kunst und Gewerbe Hamburg* 25 [Ausstellungskat. Hamburg] (Hamburg 1991).
- Göttlicher 1978: A. Göttlicher, *Vorarbeiten zu einem Corpus der antiken Schiffsmodelle* (Mainz 1978).
- 1992: A. Göttlicher, *Kultschiffe und Schiffskulte im Altertum* (Berlin 1992).
- Göttlicher/Werner 1971: A. Göttlicher / W. Werner, *Schiffsmodelle im alten Ägypten* (Wiesbaden 1971).
- Gullini 1956: G. Gullini, *I mosaici di Palestrina* (Roma 1956).
- Haevernick/Ellmers 1980: Th. E. Haevernick / D. Ellmers, *Gläserne Schiffsmodelle der Römerzeit. Dt. Schiffsarchiv* 3, 1980, 15-20.
- Harden 1962: D. Harden, *The Phoenicians* (London 1962).
- Hasluck 1902: F. W. Hasluck, *An inscribed basis from Cyzicus. Journal Hellen. Stud.* 22, 1902, 126-134.
- Hellmann 1987: M.-C. Hellmann, *Lampes antiques de la Bibliothèque Nationale II. Fonds général: Lampes pré-romaines et romaines* (Paris 1987).
- Höckmann 1983: O. Höckmann, *»Keltisch« oder »römisch«? Jahrb. RGZM* 30, 1983, 403-434.
- 1985: O. Höckmann, *Antike Seefahrt* (München 1985).

- 1995: O. Höckmann, Bemerkungen zur Caudicaria. Arch. Korrb. 24, 1995, 425-439.
- 1996: O. Höckmann, Schiffahrt in der Steinzeit. In: M. Porumb (Hrsg.), Omaggio a Dinu Adamesteanu (Cluj-Napoca 1996) 25-60.
- 1998: O. Höckmann, Das Lager Alteburg, die Germanische Flotte und die römische Rheinschiffahrt. Kölner Jahrb. 31, 1998, 317-350.
- 1999: O. Höckmann, Naval and other graffiti from Nymphaion. Ancient Civilizations from Scythia to Siberia 5, 1999, 303-356.
- 2003: O. Höckmann, Mainz als römische Hafencstadt. In: M. Klein (Hrsg.), Die Römer und ihr Erbe (Ausstellungskat. Mainz 2003) 87-105.
- 2009: O. Höckmann, Models on Bow-Transom Boats from Roman Egypt. In: Bockius 2009, 297-302.
- Hornell 1946: J. Hornell, Water Transport (Cambridge 1946).
- Jéquier 1933: G. Jéquier, Les pyramides des reines Neit et Anouit (Le Caire 1933).
- Johnstone 1980: P. Johnstone, The Sea-craft of Prehistory (London, Henley 1980).
- Jones 1990: D. Jones, Model boats from the tomb of Tut 'Ankhamun. Tut 'Ankhamun Tomb Series IX (Oxford 1990).
- Kassab Tezgör 1998: D. Kassab Tezgör, Les figurines de plâtre du Musée Gréco-Romain d'Alexandrie. In: J.-Y. Empereur (Hrsg.), Commerce et artisanat dans l'Alexandrie hellénistique et romaine. Bull. Corresp. Hellén. Suppl. 33 (Paris 1998) 355-365.
- Kaufmann 1915: C. M. Kaufmann, Graeco-ägyptische Koroplastik (Leipzig, Kairo 1915).
- Košelenko u. a. 1984: G. A. Košelenko / I. T. Kruglikova / V. S. Dolgorukov, Antičnye gosudarstva Severnogo Pričernomor'ja. Arheologija SSSR (Moskva 1984).
- Landström 1970: P. Landström, Die Schiffe der Pharaonen (Gütersloh 1970).
- Ledroit 1930: J. Ledroit, Die römische Schiffahrt im Stromgebiet des Rheines (Mainz 1930).
- Lehmann 1978: L. Lehmann, The flat-bottomed Roman boat from Druten, Netherlands. Internat. Journal Nautical Arch. 7, 1978, 259-267.
- 1990: L. Lehmann, The Romano-Celtic boats from Druten and Kapel Avezaath. In: S. McGrail (Hrsg.), Maritime Celts, Frisians and Saxons. Papers presented to a conference at Oxford in November 1988. Council Brit. Arch. Research Rep. 71 (London 1990).
- Lehmann-Hartleben 1926: K. Lehmann-Hartleben, Die Traianssäule. Ein römisches Kunstwerk zu Beginn der Spätantike (Berlin, Leipzig 1926).
- Malissard 1982: A. Malissard, Une nouvelle approche de la colonne Traian. In: H. Temporini (Hrsg.), Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt II, 12. 1 (Berlin, New York 1982) 579-606.
- Marsden 1963: P. Marsden, A Roman Transom Stern. Mariner's Mirror 49, 1963, 143-144.
- Moll 1929: F. Moll, Das Schiff in der bildenden Kunst (Bonn 1929).
- Pekáry 1984: I. Pekáry, Vorarbeiten zum Corpus der hellenistisch-römischen Schiffsdarstellungen. Das Althiburos-Mosaik als Grundlage für eine Typologie. Boreas 7, 1984, 172-192.
- 1999: I. Pekáry, Repertorium der hellenistischen und römischen Schiffsdarstellungen. Boreas Beih. 8 (Münster 1999).
- 2004: I. Pekáry, Nachtrag zum Repertorium der hellenistischen und römischen Schiffsdarstellungen. Boreas 27, 2004, 241-245.
- Perdrizet 1921: P. Perdrizet, Les Terres-Cuites grecques de la collection Fouqué (Nancy 1921).
- Pferdehirt 1995: B. Pferdehirt, Das Museum für Antike Schiffahrt I (Mainz 1995).
- Pighi u. a. 1957: G. B. Pighi / C. Del Grande / P. E. Arias (Hrsg.), Enciclopedia classica. Sez. 3: Archeologia e storia dell'arte classica. 10: Archeologia (Torino 1957).
- Ponsich 1961: M. Ponsich, Note sur une lampe en forme de bateau. Saitabi 11, 1961, 221-223.
- Poujade 1948: J. Poujade, Trois flottilles de la VI^{me} dynastie des Pharaons (Djibouti, Paris 1948).
- Préaux 1939: C. Préaux, L'économie royale des Lagides (repr. New York 1979).
- Quack 2005: J. F. Quack, Heiligtümer ägyptischer Gottheiten und ihre Ausstattung in Italien. In: Ägypten Griechenland Rom. Abwehr und Berührung [Ausstellungskat. Frankfurt] (Tübingen 2005) 398-404.
- Reinach 1912: S. Reinach, Répertoire de Reliefs Grecs et Romains II (Paris 1912).
- Reisner 1913: G. A. Reisner, Models of Ships and Boats (Cairo 1913).
- Rostovtzeff 1941: M. Rostovtzeff, The Social and Economic History of the Hellenistic World (Oxford 1941).
- Sandri 2006: S. Sandri, Der Kindgott im Boot. Zu einem Motiv in der gräko-ägyptischen Koroplastik. Chronique d'Égypte 81 Fasc. 161-162, 2006, 287-310.
- Santa Maria Scrinari 1979: V. Santa Maria Scrinari, Le navi del Porto di Claudio (Roma 1979).
- Schenk/Hartlieb 2005: P. Schenk / J. Hartlieb, Elsass. Marco Polo-Führer (Ostfildern ¹⁰2005).
- Shaw/Nicholson 2002: I. Shaw / P. Nicholson, The British Museum Dictionary of Ancient Egypt (London 2002).

- Sieglin 1908: E. Sieglin (Hrsg.) Ausgrabungen in Alexandria I. Die Nekropole von Kôm-esch-Schukâfa. Expedition Ernst von Sieglin I, 1 (Leipzig 1908).
- Thompson (Crawford) 1983: D. J. Thompson (Crawford), Nile grain transport under the Ptolemies. In: P. Garnsey / K. Hopkins / C.R. Whittaker (Hrsg.), Trade in the Ancient Economy (London 1983) 64-75.
- Throckmorton 1973: P. Throckmorton, The Roman wreck at Pantano Longarini. Internat. Journal Nautical Arch. 2, 1973, 243-266.
- TLL: Thesaurus linguae Latinae.
- Versunkene Schätze: F. Goddio / M. Clauss (Hrsg.), Ägyptens versunkene Schätze [Ausstellungskat.] (Berlin 2006).
- Wachsmann 2002: S. Wachsmann, The Mould of Abu el-Haggag: A contemporary boat festival in Egypt. In: H. Tzalas (Hrsg.), Tropis VII: 2 (Athens 2002) 821-835.
- Wachsmann/Raveh/Amos 1990: S. Wachsmann / K. Raveh / E. Amos, The excavation of an ancient boat in the Sea of Galilee. 'Atiqot 19, 1990, 9-14.
- Walters 1914: H. Walters, Catalogue of the Greek and Roman Lamps in the British Museum (London 1914).
- Weber 1914: W. Weber, Die ägyptisch-griechischen Terrakotten. Königliche Museen zu Berlin, Mitteilungen aus der ägyptischen Sammlung II (Berlin 1914).
- Westerberg 1983: K. Westerberg, Cypriote Ships from the Bronze Age to c. 500 B.C. (Göteborg 1983).

ABBILDUNGSNACHWEIS

- Abb. 5, 1-2 (A 2-3): Alexandria, Graeco-Roman Mus. – Abb. 5, 6 (A 11): Athen, National Arch. Mus. – Abb. 6, 1-2 (A 12-13): Berlin, Ägyptisches Museum – Abb. 6, 4 (A 19): Freiburg i.Br., Kunsthandel. – Abb. 5, 3-5 (A 6-8): A. Göttlicher. – Abb. 6, 3 (A 17): Kopenhagen, Nationalmuseum – Abb. 6, 5-6: Leipzig, Grassi-Museum (Foto Chr. Sandig). – Zeichnungen: Abb. 4, 5 nach L. Casson. – Sonst: Verf.

ZUSAMMENFASSUNG

Boote mit stumpfem Bug und scharfem Heck im römischen Ägypten

Einige Bootsmodelle aus Terrakotta, die mit dem römerzeitlichen Ägypten verbunden werden können (Katalog A), weisen einen niedrigen stumpfen Bug und ein hochgebogenes scharfes Heck auf. Diese Fahrtrichtung ergibt sich aus der Position einer Hütte näher zu dem scharfen Ende, deren Öffnung zu dem stumpfen Ende weist, der Lage angedeuteter Remen (Ruder?), der Lage einer Mastspur näher dem stumpfen Ende und dem Blick der Figuren zu diesem Ende hin. Die Bauart mit stumpfem Bug ist in zwei Varianten auch in Steinreliefs, Mosaiken und gemalten Darstellungen bezeugt.

Einige Modelle lassen sich mit der Vorstellung von Kindgöttern in der ptolemäischen Volksreligion verbinden. Der Typ scheint durch die Verbindung der uralt-ägyptischen Tradition von kastenförmigen Nilschiffen mit Anregungen durch griechische, phönikische oder cyprische Schiffe mit scharfem, erhöhten Heck entstanden zu sein. Unter der Bezeichnung *horeia* sind solche Fahrzeuge für die Römische Kaiserzeit in Italien und Frankreich archäologisch bezeugt.

SUMMARY

Boats with blunt bows and pointed sterns in Roman Egypt

A number of model boats of terracotta that can be connected with Roman Egypt display a low blunt bow and a higher sharp stern (catalogue A). This direction of sailing is indicated by the position of deck huts closer to the sharp stern while their open ends point to the blunt one, the position of engraved oars (or rudders?), mast banks arranged closer to the blunt end, and the line of vision of persons on board towards this end. Two varieties of blunt-bow boats are also seen in stone reliefs, mosaics, or paintings.

Some models can be connected to the idea of child gods in Ptolemaic popular religion.

The type seems to go back to a blending of ancient Egyptian traditions of box-like boats with impulses by Greek, Phoenician or Cypriote ships with high and sharp sterns. The Roman period knew blunt-bow vessels under the name of *horeia*, wrecks of which have been excavated in Italy and France.

RÉSUMÉ

Bateaux à proue aplatie et poupe profilée de l'Égypte romaine

Quelques modèles de bateaux égyptiens en céramique, que l'on peut rattacher à l'Égypte romaine (catalogue A), présentent une proue basse aplatie et une poupe profilée dont la courbure remonte très haut. Le sens de la marche découle de la position de la cabine située plus près de l'extrémité profilée, dont la porte s'ouvre sur l'extrémité aplatie, de la position des rames, d'un encrage de mât situé plus près de l'extrémité aplatie et du regard des personnages tourné vers cette même extrémité. Deux variantes de ce type de construction avec proue aplatie sont attestées sur des reliefs, des mosaïques et des peintures.

Quelques modèles se rattachent à la représentation de dieux-enfants dans la religion populaire sous les Ptolémées.

Ce type semble être né des influences nautiques grecques, phéniciennes et chypriotes, véhiculant une poupe profilée et haute, sur la tradition égyptienne archaïque aux embarcations plutôt carrées. Des embarcations similaires sont attestées par l'archéologie pour l'époque impériale romaine en Italie et en France sous l'appellation de *horeia*.

Traduction: Y. Gautier