



Cairomusæet.

Fig. 1. Sfinxshoved af Dronning Hatsepsut, XVIII. Dyn.  
Sphinxhead of Queen Hatshepsut, XVIII. Dyn.

## Puntlandets Genopdagelse c. 1500 f. C.

Bidrag til Studiet af Oldtidens Handelsveje til Søs.

Af Carl V. Sølvér.

Paa den vestlige Nilbred, i den nordlige Del af Thebens Nekropolis, ligger et mægtigt Tempelkompleks, bygget i fire Terrasser op mod en stejl Klippevæg, hvori det Allerhelligste skjuler sig. Templet ligger i en lige Linie overfor det store Tempel i Karnak paa den anden Flodbred, og der er Rester af en sfinksprydet Vej fra Flodbredden op til Indgangsporten. Det er opført af Dronning Hatsepsut af det berømmelige XVIII Dynasti omkring Aar 1500 f. C. som Gravtempel, hvor Undersaatlerne efter ægyptisk Skik kunde tilbede „Amøns Datter“ baade i levende Live og efter hendes Død. Templet adskiller sig fra anden ægyptisk Arkitektur og er uden Sammenligning det skønneste af alt, hvad der i Ægypten findes af Levninger fra Oldtiden.

Dronning Hatsepsut (Fig. 1) regerede i en af det gamle Ægyptens mest interessante Perioder — en mægtig Opblomstring efter lange Tidens Undertrykkelse under Fremmedaag, og der er ikke faa Lig-

hedspunkter mellem hende og vor Dronning Margrethe, Kong Valdemar Atterdags fredselkende og kloge Datter.

Dronningens Fader, Kong Tholmes I, havde ligesom Valdemar Atterdag efter talrige Kampe jaget de fremmede ud over Grænserne

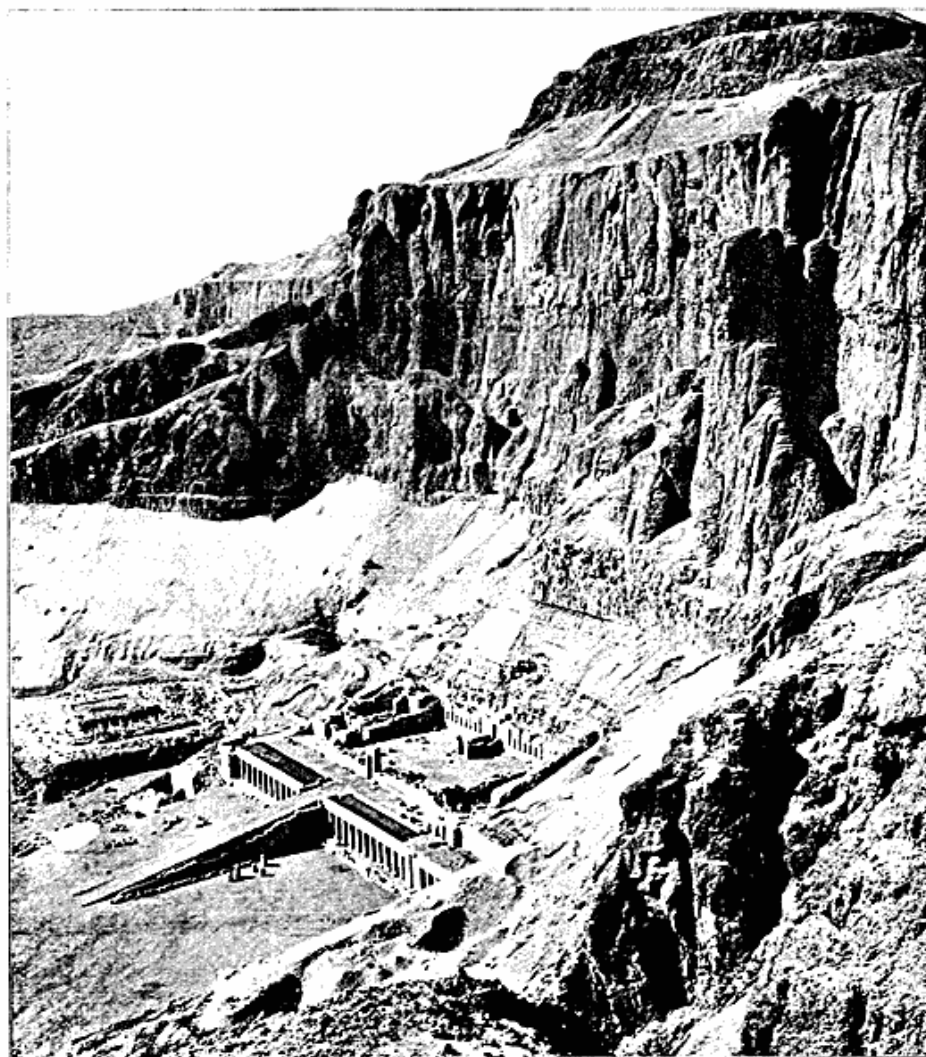


Fig. 2. Dronning Hatsepsut's Klippetempel Der el Bahri i Thebens Nekropolis set nordfra. Umiddelbart bag Bjerget ligger Kongernes Dal.  
The temple of Deir el Bahri built by Queen Hatshepsut in the necropolis of Thebes. Behind the rock lies the valley of the kings.

og igen samlet Landet. De fremmede var et asiatisk Folk, Hyksos, der havde regeret Ægypten i et Par Hundrede Aar, men de var nu drevet nordover gennem Ørkenen, og Tholmes I kunde med Stolthed sætte Dobbeltkronen paa sit Hoved som Herre over Øvre- og Nedre-ægypten. Efter de mange Ufredsaar trængte Ægypten til Ro, og Dronning Hatsepsut's Regering falder netop i den paafølgende Pe-

riode, hvor fredelige Sysler afløste Krigsaarene. Der el Bahri-templet staar som et talende Vidnesbyrd om denne mærkelige Ægypterdronning og hendes Tid. Skønt kolossalt i Omfang og frygtelig ødelagt ved senere Tidens Vanrøgl, virker Bygningsværket endnu fuldstændig harmonisk i de storslaaede Omgivelser, og det Skønhedsindtryk, man modtager, naar man ved Daggry kommer fra Floden og staar Ansigt til Ansigt med Helligdommen, er uforglemmeligt. Lyse Sojlerækker tegner sig vidunderligt mod brunrode, for-

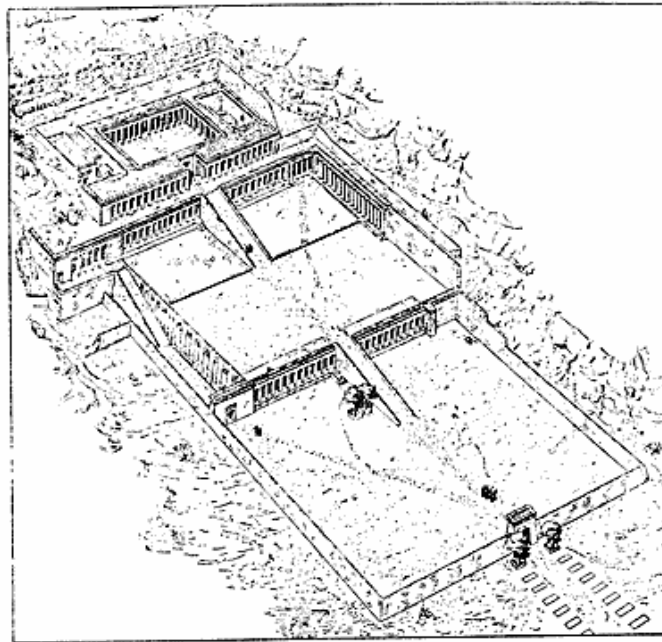


Fig. 3. Rekonstruktion af Der el Bahri-templet (fra Ermann Ranke: Ægypten).  
Reconstruction of the Temple of Deir el Bahri.

revne Klippesider, og over det hele hvælver sig den rene, dybblaa, ægyptiske Himmel, der danner en aldeles bedaarende Ramme om dette uforlignelige Vidunder af Natur og Kunst (Fig. 2).

Tempelkomplekset kaldes nu Der el Bahri — det nordlige Kloster; saaledes hed et koptisk Kloster, med hvilket man paa det frygteligste profanerede de kongelige Haller. Efter Aarhundreders Nedværdigelse er Templet nu blevet befriet for de lerklinede Vægge og fuldstændig udgravet, men desværre er meget af det værdifuldeste gaaet til Grunde ved de kristnes Vandalisme. I umiddelbar Fortsættelse af den store Vej fra Flodbredden følger en bred, jævnt stigende Vej, som deler Tempelanlægget lige til den øverste Terrasse i to ens Halvdele (Fig. 3). Denne Vej ender i en Port af rød Granit, Indgangen til den øverste Terrasse, hvor der findes for-

skellige Kapeller, blandt andet et — en Hvælving udhugget i selve Klippevæggen — helliget Dronning Hatsepsut's Forældre, Kong Thotmes I og hans skønne Gemalinde Aahmes. Overalt er Templet prydet med de vidunderligste farvelagte Sandstens-Relieffer, noget af det ypperligste af Ægyptens Billedhuggerkunst, der bl. a. fremstiller Begivenheder fra Dronning Hatsepsut's og hendes Halvbroder og Gemal Thotmes III's Regeringstid.

Blandt Reliefferne findes værdifulde Dokumenter for Studiet af Sofartsforhold i det gamle Ægypten; en Række Dekorationer paa Sandsten i stærke Farver kaldet „Rejsen til Punt“ (Fig. 16). De er af stor kulturhistorisk Værdi, idet de indeholder en Rigdom af Detailler, der med vort Kendskab til ægyptisk Tradition sætter os i Stand til at danne et virkeligt Billede af Samtiden, og de af Billederne, der har størst Interesse, findes i en Serie Relieffer paa Templets midterste Terrasse paa Bagvæggen af den sydlige Kollonade. Rent bortset fra deres kunstneriske Værdi er Billederne, der omfatter talrige Hieroglyfindskrifter, af overordentlig stor Betydning, idet de beskriver en Handelsekspedition med Skibe, en forud planlagt Rejse, der ikke var noget Krigstogt, men en udpræget fredelig Færd fra Ægypten til et Land, der i Indskrifterne kaldes „Punt“. Formaålet med denne efter Datidens Forhold enestaaende Ekspedition var uden Tvivl at erhverve en Basis for Udskibning af det meget efterspurgte Røgelsesharpiks, især den Slags, der i Indskrifterne kaldes „Anti“; og de 31 Røgelsestrær, som Skibene bragte med fra Punt til Ægypten, blev modtaget med storslaaet Hyldest og betragtedes som Rejsens mest overraskende Udbytte. Man faar en levende Forestilling om Røgelsens store Betydning for Ægypterne ved at se de talrige Fremstillinger af Konger fra forskellige Tider i Færd med at ofre Røgelse, og ved at læse Teksterne i Tempellaboratorierne, f. Eks. i Edfu og Dendara, der omfatter detaljerede Recepter for Fremstilling af Røgelse, Virak og vellugtende Salver.

Saa vidt man kan se, har Forsyningen af Røgelse til Ægypten tidligere været ret tilfældig og har muligvis i Hyksostiden været i Hænderne paa „fremmede Handelsmænd“, der omtales i Indskrifterne, og Dronning Hatsepsut's Ekspedition blev utvivlsomt udsendt med det bestemte Formaal at planlægge en fast og regelmæssig Handelsforbindelse med det Land, der frembragte de eftertragtede Produkter. At dette Maal opnaaedes, og at Puntfarten efter Dronning Hatsepsut's Tid maa betragtes som en nogenlunde regelmæssig Rutefart, der ganske blev dirigeret af den ægyptiske Regering, maa anses for givet.

Det er i denne Forbindelse morsomt at lægge Mærke til, at megen af den Rogelse, der nu til Dags bruges ved Gudstjenesterne i de katolske Lande, for en stor Del udføres fra den franske Havn Djibuti i Tajurebugten og den italienske Havn Massara i Nærheden af Zulabugten, der netop ligger paa de Kyster, hvor der er størst Mulighed for, at Dronning Hatsepsut's Rogelsesland skal søges.

Hvad den øvrige Puntlast angaar, maa den nærmest betragtes som Biprodukter, hvor værdifuld den ellers maatte være, idet den bestod af Varer, der — omend med Besvær — kunde faas andetsteds fra.

Det første af Billederne viser de fem af Dronning Hatseptut's Skibe, der udgjorde Puntflaaden, ved Afsejlingen fra Ægypten. Tre af Skibene har allerede Sejlene sat, og de to andre ligger lige klar til at kaste los fra Bredden. En mindre Baad, lastet med Krukker, ligger fortojet til et Træ i Land, og Hieroglyfindskriften over Baaden forklarer: „Et Offer til Gudinden Hathor, Herskerinden over Punt, for at hun skal give Dronningen Liv, Fremgang og Sundhed og bringe Skibene Vind“ (Breasted: Ancient Records III 252).

Over de store Skibe forklares Afrejsen paa følgende Maade: „Sejladsen i Fred til Punt — af de to Landes (Øvre- og Nedreægyptens) Hær efter Befaling af Gudernes Herre Amon. — Herren over Theben — Fyrsten af Karnak — for at bringe ham Vidundere — kostbare Ting fra ethvert Land — fordi han elsker Herskeren over Øvre- og Nedreægypten, Hatsepsu, for hendes Fader Amon Ra, Himlens Herre, Jordens Herre, mere end alle andre Konger, der har regeret i dette Land“ (Breasted: Ancient Records 253).

Bemærkelsesværdig er nogle faa Hieroglyffer ved Liget af det agterste Skibs Sejl, der betyder „Drej til Bagbord“ (Fig. 15); samtidig ser man den kommanderende paa Skibets forreste Platform slaa ud med Haanden den Vej, han ønsker Skibet skal dreje, hvilken Retning efter Skibenes indbyrdes Stilling netop er ud fra Bredden til Bagbord. Enhver, der har sejlet til Søs, kender denne specielle Kaptain-Gestus, og man maa beundre den ægyptiske Kunstner, der har grebet et saa karakteristisk Træk og gengivet det i Der el Bahri.

Det er højst interessant at se, at Ægypterne for ca. 3500 Aar siden benyttede den i vor Tid saa omdisputerede „direkte“ Rorkommando, hvilken Rorkommando først i vor Tid og for Englands Vedkommende først i Aar er bleven gennemført ved Lov. Tidligere benyttedes som bekendt i alle europæiske Skibe den misvisende

„indirekte“ Rorkommando, hvorved f. Eks. Kommandoen „Styrbord“ betød at lægge Rorpinden til Styrbord, hvorved Skibet drejede Bagbord over.

Man maa nu forestille sig Skibene ankomme til Punt, og Billederne viser, hvorledes Dronningens Udsending, Lederen af Ekspeditionen, gaar i Land, ledsaget af otte bevæbnede Mænd, for at hilse paa Fyrsten af Punt (Fig. 4). Ægypterne bringer de Gaver, som deres Dronning har medsendt — Halskæder, en Økse, en Dolk, Armbaad, Krukker med Vin, og Indskrifterne giver Forklaringen hertil: „Den kongelige Udsending i det hellige Land med de Sol-

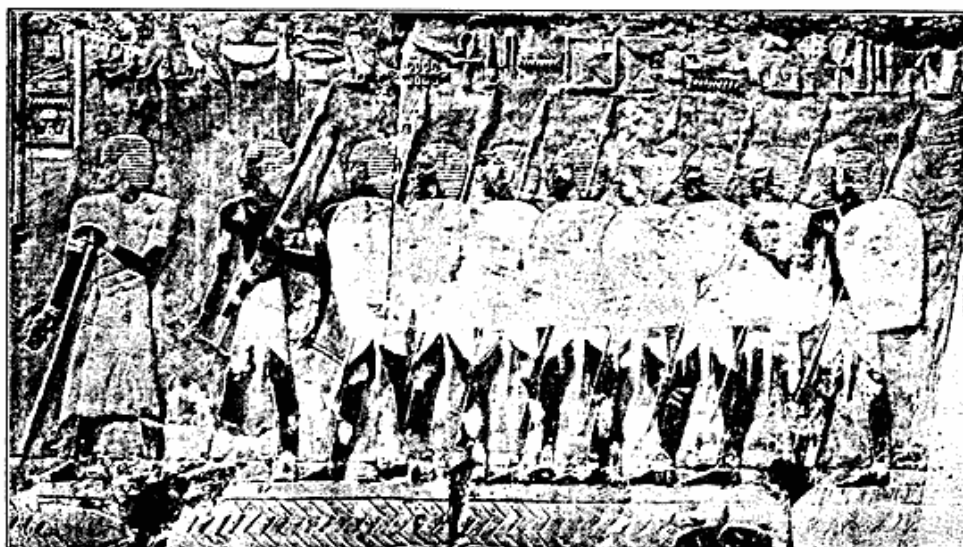


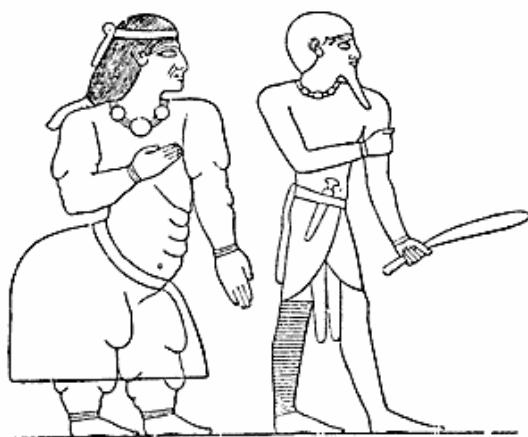
Fig. 4. Ægypterdronningens Udsending, Nehasi, gaar med sine Soldater Fyrsten af Punt imøde.  
The envoy of the Queen of Egypt, Nehasi, followed by his armed men before the chief of Punt.

dater, der ledsager ham, foran Punts Høvdinge, for at bringe alle gode Ting fra Hoffet til Gudinden Hathor, Punts Herskerinde, for at hun skal bringe Dronningen Liv, Fremgang og Sundhed“ (Breasted: Ancient Records III 255).

De Gaver, Ægypterne bringer med, er forholdsvis billige Ting, fabrikeret i Nillandet, og er ganske uden Sammenligning i Værdi med de Produkter, som Puntfolket giver til Gengæld. Der er saaledes ikke megen Forskel paa denne Handelsekspedition og lignende Foretagender i vore Dage, hvor Europas billige Fabriksvarer og Brændevin sælges til Negrene for Naturprodukter af langt større Værdi.

Puntfolkene kommer ærbødigt Ægypterne i Møde; Indskriften lyder: „Hvordan er I kommen til dette Land, som er ukendt i

Ægypten. — Er I steget ned fra Himlens Veje eller er I sejlet ad Gudelandets Hav" (Breasted: Ancient records III 257). Det er Fyrsten af Punt, Pe-he-ru, der taler; han er bevæbnet med en Boomerang og en Dolk og har Metalringe om det ene Ben (Fig. 5). Ved hans Side staar hans Hustru, Eti, en uformelig Klump Kød og ualmindelig grim; hun bærer en gul Dragt og Halskæde, og under hende paa et Æsel rider Datteren, der ser ud, som om hun snart vil naa Moderen i Omfang. Puntfolkene synes at have Karaktertræk fælles med den hamittiske Folkerace, hvortil Ægypterne ogsaa hører — skarpe Træk, Ørnenæse, tykke Læber —, og flere af dem ses med Skæg.



Tegning af Relief fra Der el Bahri.

Originalen i Cairomusæet.

Fig. 5. Fyrst Pe-he-ru og Fyrstinde Eti af Punt modtager Ægypterne.  
The ruler of Punt, Pe-he-ru, and his Queen Eti about to receive the Egyptians.

Foruden de let kendelige Puntfolk ses Negre, hvoraf der findes to Slags — brune og helt sorte; de adskiller sig begge fra de andre Skikkelser ved Negrenes Fællesejendommeligheder, det krusede Haar og den udstaaende Bagdel. Det er interessant at se, at Negrene bringer andre Varer til Ægypterne end Puntfolkene, hvilket synes at vise, at en Del af Varerne er bragt til Kysten af Negerfolk fra det indre af Landet.

Et andet Billede viser Underhandlingerne om Udveksling af Varer i fuld Gang. Ægypterne har rejst et Telt, og foran det ses Punts Produkter — Guld i store Ringe, Boomeranger af den Art, Fyrsten bærer — samt Bunker af „Anti“. Den ægyptiske Udsending modtager disse Ting og indbyder til Maaltid i Teltet. Indskriften til dette Billede lyder saaledes: „Den kongelige ægyptiske Udsending og hans Soldater rejser Telt i Punts Røgelseshavn paa Kysten af Havet for at modtage Punts Høvdinger og give dem Brød og Vin,

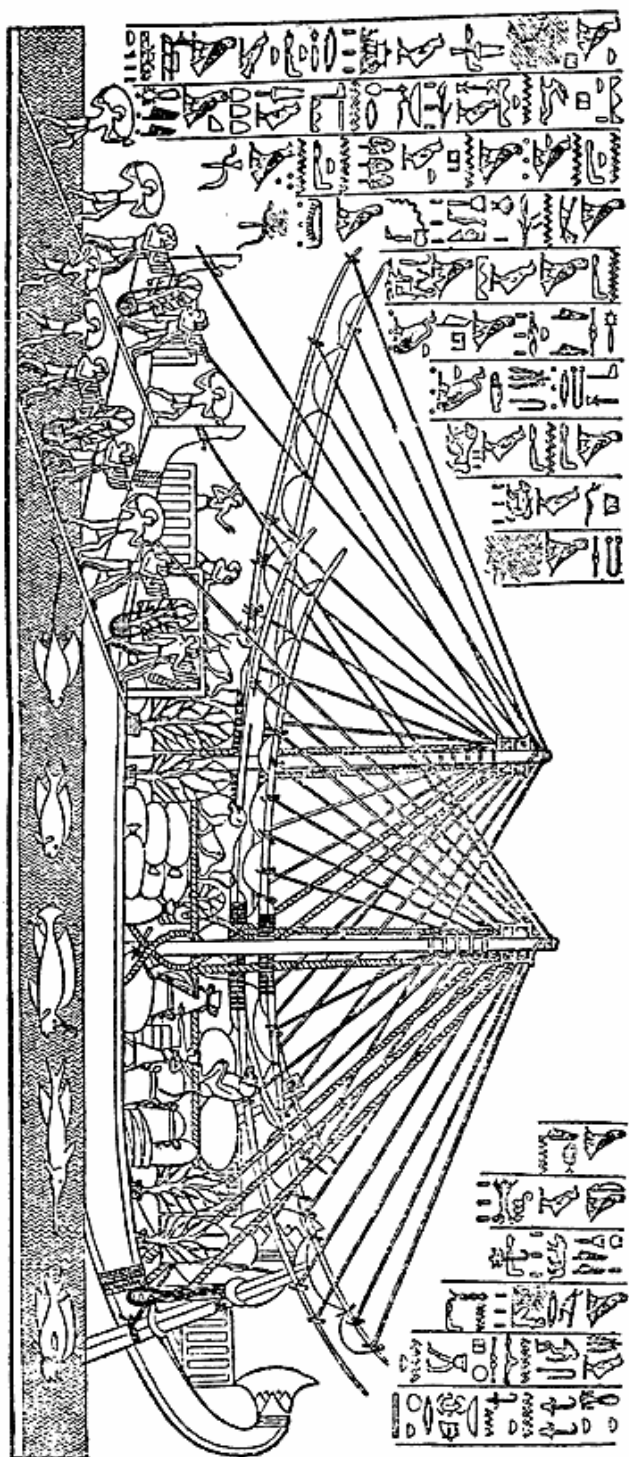


Fig. 6.  
 Dronning Hatshepsut's Skibe laster i Punt. Landgangsbroer er lagt ind til Bredden, og Puntfolk og Egyptere bærer Sække med "Anit" og Myrrhæraer om Bord. Hieroglyfindskriftene giver en detaljeret Beskrivelse af de indhandlede Varer.

Tegning af Relief fra Der el Bahri.  
 Queen Hatshepsut's ships loading at Punt. Landing stages are lowered to the shore and Egyptians and Puntites are busy bringing sacks of "Anit" and five incense trees on board. The hieroglyphs above contain a detailed description of the goods shipped.



Kød, Frugter og alle gode Ting, saaledes som deres Herre har paa-lagt dem.“ (Breasted: Ancient records III 260).

Morsomst af alle Billederne er det, der viser, hvorledes Indladningen af Varerne foregaar i to af Skibene (Fig. 6). Paa den traditionelle Maade er Skibenes Indhold vist synlig over Lønningen; i Virkeligheden laa Varerne naturligvis i Skibenes Lastrum. Hieroglyffer paa begge Sider giver en nøjagtig Fortegnelse over Godset. „Indladningen i Skibene — en stor Mængde af Punts Frembringelser — alle Slags kostbare vellugtende Træsarter fra det hellige

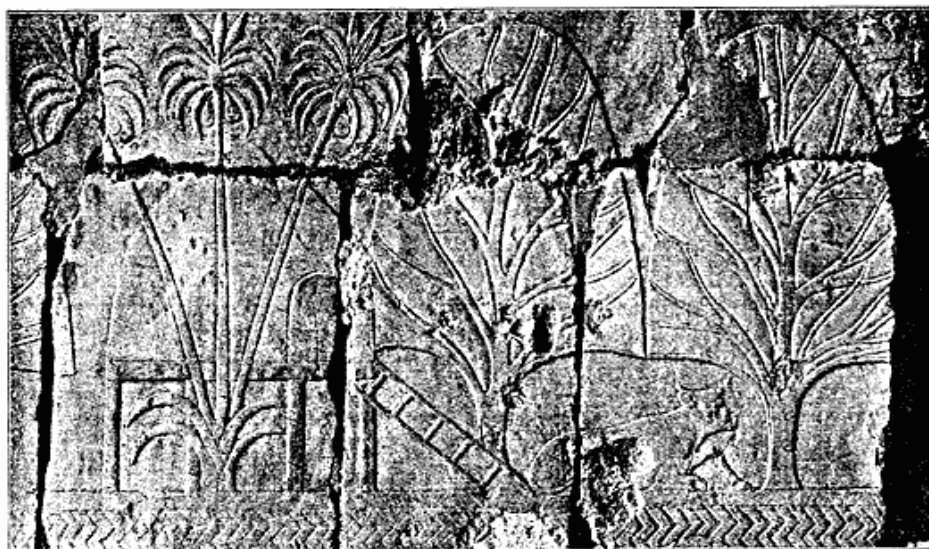


Fig. 7.

Relief fra Der el Bahri.

Huse paa Pæle samt Daddelpalmer og Myrrhatræer paa Kysten af Punt.

Huts on poles, date palms and Myrrhtrees on the coast of Punt.

Land — Bunker af Røgelseharpiks — levende, grønne Røgelses-træer — Ibenholt — Elfenben — Guld og Sølv fra Landet Emu — Kaneltræ — Kehsit Træ — Balsam — forskellige Slags Virak — Øjensminke — Aber og Hunde — Skind af Sydens Leopard — samt Landets Indbyggere og deres Børn. Aldrig tidligere er noget lignende foretaget af nogen Konge siden Verdens Skabelse“. (Breasted: Ancient Records 265). Ad Landgangen ses Ægyptere og Puntfolk arbejdende sammen med at bringe Anti-Træer i Potter og anden Last om Bord, og i Indskrifter ved Siden er endog gengivet Brudstykker af Samtaler. En Puntmand vender sig om og siger klagende, at hans Byrde er meget tung. Desværre er denne Del af Reliefferne ret beskadiget, men Fragmenter viser, at de har forestillet Negerhytter paa Pæle med Stiger til Indgangen og Hunde foran (Fig. 7). Ægyptere, der fælder Ibenholttræer, saa

Splinterne flyver omkring, og Negre slæbende Træet ned til Skibene.

Tilstedeværelsen i Billederne af Giraf og Næsehorn giver den rigtige Afrikastemning, men foruden disse Dyr findes flere Slags Aber, især Bavianer, Leoparder, Æsler, Hunde og to Slags Hornkvæg, en korthornet og en langhornet Race. I Travernes Grene ses Fuglereder fulde af Æg og Ægyptere i Færd med at plyndre dem; desværre er det ikke lykkedes at identificere alle Fuglene, men Æggene giver os den meget værdifulde Oplysning, at Ægypternes Besøg har fundet Sted i Æglægnings-tiden, nemlig ved Foraarstid. Det er heller ikke lykkedes at identificere alle Træerne, der ses paa Reliefferne. Daddelpalmerne og Ibenholttræerne er let kendelige, men de Vækster, der kaldes „Anti Sykomore“, hvilket maa antages at mene „store Træer, der afgiver Anti“ (Røgelsesharpiks), kendes ikke nu. Myrrhatræet i disse Egne er en træagtig Buskvæxt, men muligvis er Travernes Størrelse stærkt overdrevet i den ægyptiske Fremstilling.

Et andet Billede viser de rigt lastede Skibe, der for fulde Sejl vender tilbage til Theben efter en lykkelig Rejse. Indskrifterne fortæller: „Hjemrejsen — Ankomsten i Fred og Landingen i Theben til Glæde for de ægyptiske Soldater. De bringer Hovdingen fra dette Land. De bringer saadanne Ting, som ingensinde tidligere er forebragt nogen Konge, med Vidundere fra Landet Punt, takket være den mægtige Gud, Amon Ra, Herren til de to Landes Kroner.“ (Breasted: „Ancient Records 266). Paa dette Billede lægger man Mærke til mange morsomme Enkeltheder, f. Eks. hundecagtige Bavianer, der paa Abemaner ballancerer paa det langskibs Spændtov, hvor Læderflasker af Dyrehuder er ophængt. Alene dette lille Træk, synes jeg, garanterer for Skibsfremstillingens Ægthed, at det netop har været denne Slags Skibe, der sejlede til Punt. I Vandet under Skibene svømmer let kendelige Rødehavsdyr — Hajer, Røkker, Sværdfisk samt Skildpadder og Blæksprutter, saa det maa antages for sandsynligt, at Kunstneren, der har fremstillet Skitserne, selv har gjort Rejsen med, idet alting er overordentlig levende og realistisk fremstillet. De fleste af Dyrene er tegnet med saa karakteristiske Træk, at det er muligt at genkende de forskellige Arter, og Billederne har zoologisk Interesse ved Sammenligning mellem Rødehavets Fauna for 3500 Aar siden og nu. Den tyske Zoolog, Dr. Doenitz, der har skrevet en Afhandling om Havdyrene i Der el Bahri-Indskrifterne, paapeger, at en af Krebsene er en Art „Polinurus“, der nu kun findes i det indiske Hav. Mærkelig nok findes blandt alle disse udprægede Saltvandsfisk endvidere en deci-

deret Ferskvandsfisk, der kun lever i Nilen. Paa Dækket af Skibene ses blandt Sække med Anti, Elfenben o. s. v. endvidere de levende Rogelsestrær omhyggeligt indpakkede. Det var maaske disse Trær, 31 i Tal, som blev plantet paa Terrassen foran Dronningens pragtfulde Tempel i de cylindrisk formede Huller i Brolægningen, som endnu ses.

Over Skibsbillederne er fremstillet, hvorledes Ekspeditionens Deltagere efter Hjemkomsten til Ægypten præsenteres for Dronningen. Puntfolk og Negre ses dels knælende foran Tronen og dels bringende Prover af Punts Herligheder — Ibenholt, Boomeranger, kort-hornet Kvæg o. s. v., men forrest gaar Ægyptere bærende Rogelsestræerne, Ekspeditionens kosteligste Resultat. Derefter kommer Puntfolk, bærende Krukker med Balsam og Kurve med Anti; een fører en Bavian i en Snor, og foran staar smaa Obelisker og Pyramider af Rogelseharpiks; andre bringer Guld i svære Ringe og en levende Leopard. Paa nærliggende Mure findes Billeder, hvor hele Puntlasten nærmere specificeres og indføres i Bøger af Guden Thot, og hvor Dronningen skænker det hele til Amon Ra, Thebens øverste Gud, men disse Indskrifter er for langt fra Emnet til at medtages her.

### Rødehavet.

Til Begrundelse af de forskellige Spørgsmaal i det følgende er det nødvendigt at begynde med en kort Omtale af Rødehavet og de fremherskende Vinde.

De meteorologiske Forhold i Rødehavet dikteres i Hovedlinierne af Monsunerne i det indiske Hav; — Nordostmonsunen fra Oktober til April, den gode Tid, med fint Vejr og stadige Vinde, og Sydvestmonsunen fra April til Oktober med upaalideligt Vejr og heftige Byger, i hvilken Sæson lokal Sejlads næsten er indstillet.

Om Vinteren og især i Januar Maaned blæser Nordenvinden som en passatagtig nordnordvestlig Brise lige fra Suez til et Par Grader norden for Jebel Teir'øen (c. 17° N. Br.). Paa denne Aarstid staar Nordostmonsunen ind i Adenbugten, skager langs Afrikakysten ind gennem Bab-el-Mandebstrædet, hvor den mærkes som Østenvind. Fra Strædet nordover er den fremherskende Vind paa denne Aarstid Sydøst helt op forbi Øen Jebel Teir. Herfra nordefter er der et Bælte paa et Par Grader med omskiftende Vinde og fremherskende Stille, indtil man møder Nordenvinden (Red Sea Pilot. Part I).

Ved Monsunskiftet om Foraaret strækker den sydlige Vind sig meget længere op i Rødehavet, som Regel helt fordi Berenice og Koseir og til Tider endog helt op gennem Jubal Strædet til Suez

Rhed. Denne Søndenvind er imidlertid ikke helt paalidelig og kommer ikke altid paa samme Tid, ligesom den ofte afbrydes af Stilleperioder. Af Selvsyn ved jeg, at de Sejlfartøjer, der bringer Pilgrimme hjem fra Mekka til Suez, hvilken Fart udelukkende er baseret paa denne Søndenvind, ofte har saa lange Rejser, at Dødsfald af Sult slet ikke horer til Sjældenhederne. Paa det arabiske Hospital i Suez har jeg i Sæsonen set Sultpatienter fra denne Fart. Dette stemmer ogsaa med en Meddelelse hos Englænderen Pockoche, der berejste Rødehavet i Aaret 1736: „De arabiske Kaffe-skibe afsejler fra Jidda, Mekkas Havneby, til Suez i Hamseenperioden, det er de 50 Dage inden Midten af Maj, da Merify eller Søndenvinden hersker. Hvis Skibene afrejser for sent, maa de søge Tilflugt i en eller anden Havn og vente der til næste Aar.“

I Sommertiden fra Slutningen af Maj til Oktober er Vinden overvejende nordlig i hele Rødehavet lige fra Suez til Perim, men Vinden har langtfra Vinterens stadige Karakter, ligesom stormende Vejr og voldsomme Byger, navnlig i den sydlige Del, slet ikke er sjældne. Det karakteristiske ved denne Aarstids Byger er, at Luften bliver usigtbar, saasnart det begynder at blæse, hvilket især føles i Nærheden af Kysterne. I Bab el Mandeb Strædet er Vinden vestlig, og ud over Adenbugten gaar den mere og mere over i Sydvestmonsunen, der er herskende paa denne Aarstid.

Saa langt tilbage man kender Arabernes Sejlads paa Rødehavet, er den foregaaet paa samme Maade som nu til Dags, nemlig sydover i Efteraarsmaanederne og om Vinteren og nordover tidligt om Foraaret for at være i rette Tid til at faa den fulde Nytte af Søndenvinden i den nordlige Del af Rødehavet. I Sommermaanederne ophører saa godt som al Sejlads i denne Fart paa Grund af det ustadige Vejr og den ulidelige Varme.

### **Ægypternes Sejlads paa Rødehavet.**

Hvorledes Sejladsen paa Rødehavet har formet sig for Puntflaadens Skibe, er naturligvis vanskeligt at forestille sig, men een Ting anser jeg for aldeles givet, nemlig at Rejsen er foregaaet i den gunstige Aarstid, altsaa om Vinteren; Ægypterne har ganske sikkert ikke vovet sig til Søs i Sommerens upaalidelige Vejr. Man maa i denne Forbindelse ikke glemme, at Ægypterne langtfra var nogen fremragende Søfartsnation, og at de synes at have haft en afgjort Aversion mod Sejlads udenfor Nilen. Paa denne Tid — ca. 1500 f. C. — synes Ægypterne allerede tildels at have opgivet Sejladsen paa Middelhavet til Fordel for den nyopdukkede Søfartsnation, Fønicierne, paa Syriens Kyst. Grunden til, at Ægypterne

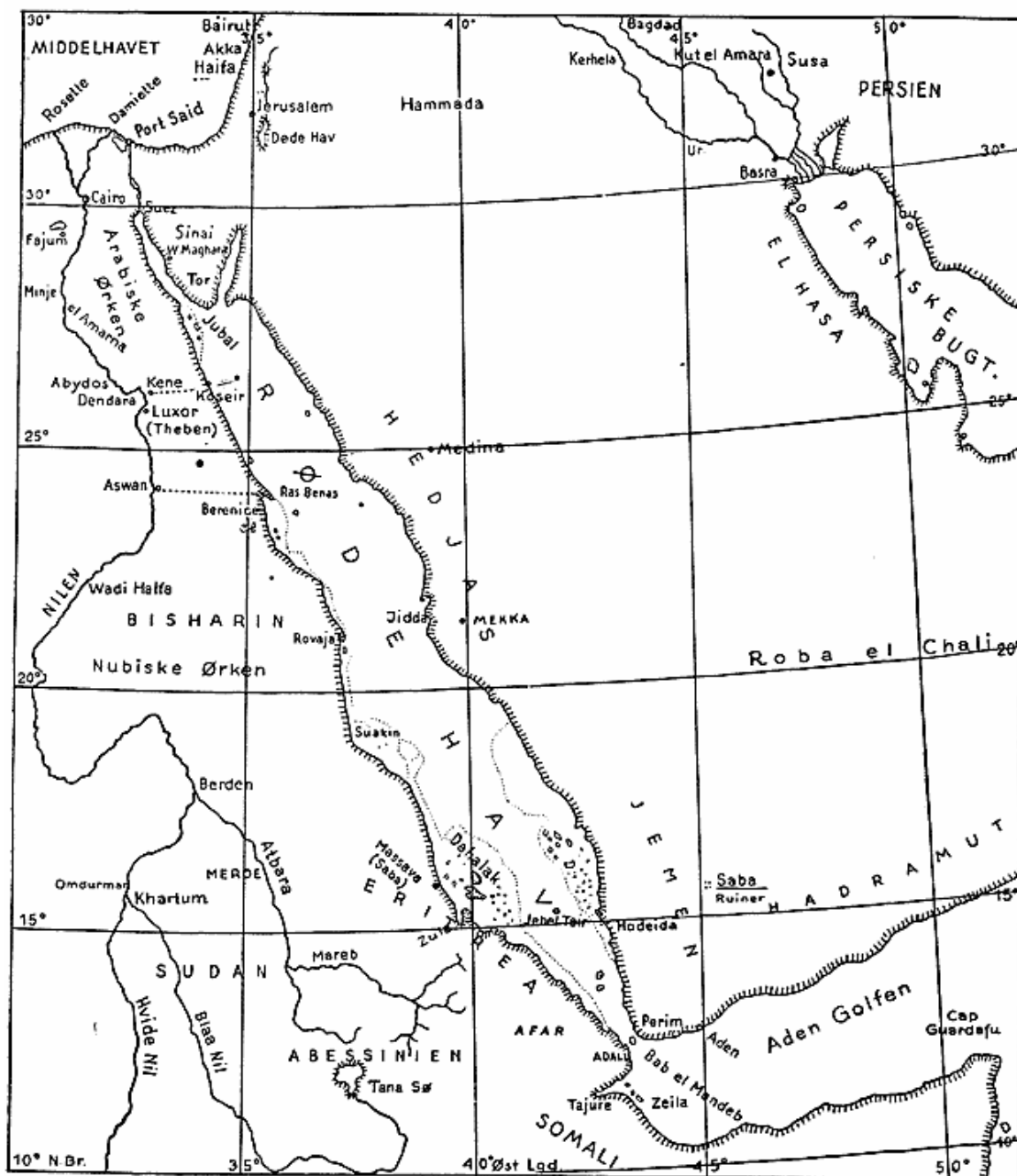


Fig. 8. Kort over Rødehavet og omliggende Lande.  
Chart of the Red Sea and adjacent countries.

distanceredes som Søfartsnation, maa søges i Ægypternes udprægede Ulyst til Sejlads paa det aabne Hav, og at denne Frygt ikke var helt ubegrundet, maa man erkende, naar man lærer Bygningen af deres Skibe at kende. Man kan let forestille sig, hvad der kunde ske, naar de begav sig udenfor Floden i deres stive Skibe, klampet sammen af korte, tykke Planker, uden Køl, Spanter eller Stævn-

holter — nemlig ganske simpelt, at Skibene brækkede midt over i den første Storm. Blandt de utallige Billeder af Skibe og Skibsmodeller, vi kender fra den ægyptiske Oldtid, findes ikke eet eneste, der kan siges at være egnet til at sejle paa aabent Hav, og det er meget muligt, at Ægypternes Ulyst til at beskæftige sig med oversøisk Handel og deres Frygt for Havet er fremkaldt af den meget store Risiko, forbundet med Sejlads udenfor Nilen med disse Skibe. Det er mærkeligt at se, at Ægypterne, der paa denne Tid maa have haft Kendskab til Middelhavsfolkernes Skibe, alligevel vedblivende bygger Skibe paa den eensang vedtagne Maade og overgiver Initiativet til fortsat Udvikling til andre, antagelig betydeligt lavere staaende Folk, der imidlertid forstod de Fordringer, der stilles til et Skib paa aabent Hav. Dette maa imidlertid ses paa Baggrund af Ægypternes almindelige, aldeles utrolige Konservatisme; paa tekniske Omraader, bl. a. Skibbygning, synes der ikke at have været Forandringer, endsiges Fremskridt af Betydning siden Metalværktøjets Fremkomst i Tiden før Bygningen af Pyramiderne.

At Ægypterne alligevel gennemførte Puntrejserne, mener jeg skyldes den Aarsag, at Sejlads paa Rødehavet i den gode Aarstid (om Vinteren), naar Skibsfarten foregaar, meget ligner Sejlads paa Nilen. Den samme Vind blæser fredeligt, Vejret er saa godt som altid fint, Himlen er klar Dag som Nat, Kuling og Stormvejr ukendte — med andre Ord, de ægyptisk byggede Skibe havde under saadanne Forhold en Chance for at sejle med Held.

Om Ægypternes Sejladser paa Rødehavet inden Dronning Hatsheput's Tid kender man ikke ret meget, men der omtales flere Steder i Indskrifter, at Puntrejser har fundet Sted. Allerede saa tidligt som paa Kong Sahuré's Tid (VI Dyn. ca. 2700 f. C.) nævnes Lokaliteten Punt, nemlig paa den berømte Palermo-Sten: — „Punt 80000 Maal Myrrha — Electrum 2600 Stave“ (Breasted: Ancient records 161). Hvorvidt dette betyder Resultatet af en udsendt Ekspedition kan naturligvis ikke afgøres, men i en Klippegrav fra Pepi II's Regering (VI Dyn. ca. 2500 f. C.), tilhørende Embedsmanden Pepi-Nacht fra Elefantine, er der en Beretning om et Skib, der byggedes til Puntfart. „Kongen sendte mig til Asiaterne Land for at bringe — — — Sømændenes Øverste, Karavanelederen, Enekheth, som byggede et Skib der for Punt, da Asiaterne, der hørte til Ørkenbeboerne, dræbte ham o. s. v.“ (Breasted: Ancient records I, 360). Efter denne Indskrift at dømme synes Puntskibet at være bleven bygget et eller andet Sted i den nordligste Del af Rødehavet, muligvis paa Kysten af Suezbugten.

I en Klippegrav paa den vestlige Bred af Nilen ved Assuan fra

samme Konges Tid findes en Tekst af en underordnet Embedsmand, Khnemhotep: „Jeg ledsagede min Herre ----- Khui til Punt 11 Gange. Jeg vendte tilbage i Sikkerhed efter at have besøgt disse Lande“ (Breasted: Ancient records I, 361).

Dette viser, at der paa Kong Pepi II's Tid maa have været livlig Forbindelse med Punt, og at Ægypterne ikke har været uden Erfaring om denne Fart paa Rødehavet og har kendt de fremherskende Vinde og Havnenes Beliggenhed.

En mere detailleret Beretning om Udsendelsen af Puntskibe findes i nogle meget vigtige Indskrifter i Klipperne i Wadi Hammamat (Svedebadens Dal), hvor Oldtidsvejen fører fra Koptos ved Nilen til Koseir ved Rødehavet. Indskriften skyldes Henu, Kong Mentuhoteps Vezir (XI Dyn. ca. 2000 f. C.) og omhandler en Ekspedition gennem Ørkenen fra Nilen til en Havn paa Rødehavskysten, i Nærheden af det nuværende Koseir for at bygge og udsende et Skib til Punt. Indskriften lyder i Uddrag saaledes: „Min Herre sendte mig for at forestaa Udsendelsen af et Skib til Punt for at bringe frisk Myrrha fra Fyrsterne over det røde Land----- Jeg tog Vejen fra Koptos som Kongen havde befalet mig----- Jeg drog ud med 3000 Mand. Jeg gjorde Vejen til en Flod og Ørkenen til en Mark, for jeg gav hver Mand en Læderflaske, en Bærestang samt to Krukker Vand og 20 Brød ---- Jeg naaede Havet ----- Jeg byggede Skibet og afsendte det med alt efter en stor Ofring af Kvæg og Stenbukke ----- Efter min Tilbagekomst fra Havet udførte jeg min Herres Befaling og bragte ham alle de Gaver, jeg fandt i Gudelandet --- Jeg vendte tilbage gennem Wadi Hammamat og medbragte store Stenblokke for Templet -----“ (Breasted: Ancient records I. 429—33).

Fra Amenhotep II's Regering (XII Dyn. ca. 1930 f. C.) er der ved Wadi Gasus nær Rødehavskysten ved Koseir fundet en Tavle, paa hvilken der findes Navnet „Sevu“ paa den Havn, til hvilken en Ekspedition vendte tilbage fra en Puntrejse. Indskriften lyder saaledes: — „Khentkhetwer, Arvefyrste, Bærer af det kongelige Segl o. s. v. lover og priser Horus og Min fra Koptos efter hans lykkelige Tilbagekomst fra Punt. Hans Hær var med ham, lykkelig og sund. Hans Skib landede ved Sevu (S w w)“ (Breasted: Ancient Records I. 605).

I disse Beretninger tales der om „Skibet“, selv om en Styrke paa 3000 Mand var medvirkende. Jeg har forstaaet Indskrifterne saaledes, at de mange Mand blev benyttet til at transportere Skibbygningsmaterialer fra Nilen gennem Ørkenen til Rødehavskysten, og hertil kan saa stort et Antal Bærere meget vel have været nød-

vendig, selv om det kun har drejet sig om et enkelt Skib. Paa de Kyster af Rødehavet, der her er Tale om, findes absolut ingen Mulighed for at fremskaffe det ringeste Materiale til Skibbygning, da Landet er fuldstændig Ørken, og alle Beretninger er samstemmende i, at Forholdet i Oldtiden har været det samme. Kun et forholdsvis ringe Antal har været med paa selve Sørejsen til Punt.

Som det ses, har en Puntrejse ikke været noget saa aldeles uhort en Begivenhed i Ægyptens Historie, som Indskrifterne i Der el Bahritemplet lader formode. Paa Dronning Hatsepsut's Tid maa Punt imidlertid have været omtrent glemt; paa Grund af lange Tidens Undertrykkelse under Fremmedaag (XIV—XVII Dyn. Hyksosfolket) var der — rimeligvis i over to Hundrede Aar — ingen Ekspedition udgaaet fra Ægypten til Punt. Ligesom Nordboernes Kolonier i Grønland blev glemt af Moderlandet, da Besejlingen i en Nedgangsperiode ophørte, saaledes maa Punt efterhaanden være gledet over i Sagnverdenen for Ægypternes Bevidsthed. Derfor synes jeg, man med Rette kan kalde Resultatet af Dronning Hatsepsut's Ekspedition for Puntlandets Genopdagelse.

Hvad der især er bemærkelsesværdigt ved Dronning Hatsepsut's Ekspedition er, at der var fem Skibe, og at Skibene ifølge Beretningen synes at have været udsendt fra Theben ved Nilen og vendt tilbage til samme By. Disse to Ting har uden Tvivl nogen Forbindelse med hinanden. Det har været forholdsvis let at bygge fem Skibe paa Nilen og sende dem ad Nilens østlige Arm over Suez til Rødehavet, hvorimod Transporten af Skibbygningstømmer til fem Skibe gennem Ørkenen til Rødehavskysten, hvilken Fremgangsmaade antagelig tidligere har været benyttet, maa have været et Arbejde langt over Ægypternes Kræfter. Jeg mener, at dette er et Bevis for, at Dronning Hatsepsut's Skibe virkelig har sejlet ad Nilens østlige Arm ud i Rødehavet til Punt og er vendt tilbage til Theben ad samme Vej. Det menes nemlig, at en Arm af Nilen i Oldtiden løb østerover gennem Wadi Tumilat følgende den nuværende Ferskvandskanal fra Nilens Damiettearm til Timsahsøen. Navnet „Timsah“ er det oldægyptiske „Msh“, koptisk „Emsah“, der betyder Krokodille, og dette viser uden Tvivl, at Søen engang har staaet i Forbindelse med Nilen; dette bekræftes yderligere ved Nilaflejringer og Ferskvandskonkylier ved Søens Bredder. Marine Aflejringer langs Bredderne af de sydligere liggende Bittersøer viser, at Suezbugten tidligere maa have naaet helt op i Nærheden af Timsahsøens Sydende, og Muligheden er derfor tilstede for, at Nilarmen engang har haft sit naturlige Udløb i den nordligste Fjord af Suezbugten, og at der her har været Gen-



nemsejlingsmulighed. Et Relief fra Ydermuren i Karnaktemplet fra Seti I's Tid (ca. 1300 f. C.) viser en Gennemskæring, en gravet Kanal, desværre uden anden Stedbetegnelse end „Østgrænsen“ (Fig. 17). Maaske har denne Gennemskæring staaet i Forbindelse med Nilarmens Udlob i Suezbugten. Desværre maa en yderligere Udredning af dette interessante Spørgsmaal udgaa af denne Afhandling paa Grund af Pladsmangel.

Fra Indskrifterne kender vi den Mand, som Dronningen betroede Ledelsen af Ekspeditionen; han hedder „Nehasi“, Negeren, og er antagelig en af Skikkelserne, man ser paa Kommandoplattformen paa Skibene. Teksten i Der el Bahritemplet, der beskriver Ekspeditionen, begynder saaledes: „Se, det blev bestemt saaledes: — Der skal gives Befaling til Arvefyrsten, Bæreren af det kongelige Segl, overste Skatmester, Nehasi, om at afsende Hæren til Punt“ (Breasted: *Ancient records* III. 290). Det siges ganske vist ikke, at Nehasi fik Befaling til personlig at lede Ekspeditionen, men man kan med nogen Grund antage, at da Nehasi modtog Dronningens Belønning, maa han antagelig som Lederen af Foretagendet have været med Skibene i Punt. Han maa have planlagt Ekspeditionen paa Grundlag af Erfaringer fra tidligere Rejser, og det er ikke utænkeligt, at Nehasi har haft Lødsler med om Bord med Kendskab til Sejladsen og Stedernes Beliggenhed. Et Sted i Indskrifterne staaer der: „Man var i Ukendskab om Vejen til Havn, man var ikke kommen frem uden disse omvandrende Handelsmænd.“ (Dümichen: *Die Flotte einer ägyptischen Königin*). Muligvis er denne Oversættelse, der stammer fra en tidligere Tid, ikke ganske korrekt, og jeg giver derfor Edouard Naville's Udlægning af Teksten i Helhed fra „The temple of Deir el Bahri“: Amon Ra taler til Dronningen: — Jeg skænker dig Punt, saa langt det hellige Land rækker. Det hellige Land er aldrig bleven udforsket. Myrrhahavnene er aldrig bleven set af Ægyptere. Man har hørt om dette Land fra Mund til Mund og gennem Forfædrenes Beretninger. Punts herlige Frembringelser blev bragt dine Forfædre, Kongerne af Nedreægypten - - - - - og til Kongerne af Øvreægypten mod Betaling af store Summer. Ingen uden disse Sendebud (hermed menes antagelig fremmede Handelsfolk) er naaet frem til disse Lande (Punt). For Fremtiden vil jeg lade dine Soldater marchere over disse Lande. Jeg vil lede deres Færd over Land og Hav og mærkelige Kyster, som grænser til Myrrhahavnene, den hellige Del af Gudelandet - - - - -“ (Part III 84). Efter dette har der været fremmede Vejvisere med paa Skibene, rimeligvis søfarende Købmænd, der tidligere har solgt Ægypterne de eftertragtede Produkter fra Punt. At disse Vejvisere om-

tales paa en noget nedsættende Maade viser kun, at de var fremmede Folk; Ægypterne betragtede sig som et gudbenaadet Folk og alle andre Racer som Barbarer.

Nehasi's Udrejse kunde tænkes at have haft følgende Forløb. Skibene forlader Theben i August, driver nordover med Strømmen og naar gennem Nilens østlige Arm ud i Rødehavet ved det nuværende Suez i September. Afrejsen herfra foregaar i Begyndelsen af Oktober, og for strygende Medbor sejles der ned langs de forholdsvis kendte Kyster ud gennem Jubal Strædet og videre sydefter med Ophold i Havnene omkring det nuværende Koseir og Berenice. Strækningen fra Suez til Berenice er ca. 400 miles og kan have været tilbagelagt i Løbet af en Uge. Hertil er Rejsen foregaaet paa nogenlunde kendte Trakter med Udsigt til Ophold i Havne med Landsmænd, der kunde forsyne Skibene med Proviant og Vand, men herfra sydefter begynder Vanskelighederne.

Den Strækning, som Skibene havde at tilbagelægge fra de sidste ægyptiske Havne til det Sted, hvor jeg mener Punt har ligget, har været ca. 7—800 miles, en meget besværlig Rejse langs en øde og ubeboet Ørkenkyst med farlige Rev og undersøiske Klipper. Man maa antage, at Ægypterne ikke har fjernet sig synderlig fra Afrika-siden, og kun nødig gaaet ud til Søs. Man forstaar let Flodfolkernes Angst for at begive sig for langt ud paa det aabne Hav, fuldt af ukendte Farer, og deres Ønske om ikke at tabe det faste Land af Syne. Paa flere Steder har dette været nødvendigt, hvor Kysten milevidt ud til Søs er opfyldt af et Virvar af Grunde, hvorimellem Sejlads ikke har været mulig.

Vinden er imidlertid stadig gunstig, Vejret klart, og Retning kan let holdes, selv ude af Sigte af Land, efter Solen og Stjernerne, men det er et Spørgsmaal, om Ægypterne turde sejle om Natten. De er sikkert gaaet meget forsigtigt til Værks; Tid havde de nok af indtil næste Monsunskifte, og kun Tanke om Mangel paa Proviant har fremskyndet Rejsen. Omkring den 17. nordlige Breddegrad møder Ægypterne Stillebæltet mellem Norden- og Søndenvinden. Sejlet fires ned, Aarerne lægges ud, og gode Dagsrejser tilbagelægges, indtil de naar saa langt sydover, hvor Sydøstvinden blæser. Denne Del af Rejsen, hvor de tunge Skibe maa ros frem i Modvind, er den besværligste. Om at krydse op mod Vinden kan der slet ikke være Tale, da Skibene paa ingen Maade er indrettet dertil.

Sejladsen i den sydlige Del af Rødehavet, hvor Vinden paa denne Aarstid er sydøstlig og temmelig stadig, er utvivlsomt foregaaet mellem Fastlandet og Rækker af Skær og Øer, især indenfor Dahalakgruppen, hvor der er godt Læ for Sø og Vind. Jeg kender ikke

denne Indenskærs-Rute af Selvsyn, men „Red Sea Pilot“ giver følgende Beskrivelse: „Revene langs Rødehavskysten ligger ofte langt til Søs, men de er afbrudt af Passager med tilstrækkelig Dybde for mindre Fartøjer; i Læ af Revene er der god Ankerbund, men der er ogsaa mange enligt liggende Koralrev. Om Dagen frembyder disse Rev ingen særlig stor Risiko for Sejladsen, da Vandet er saa gennemsigtigt, at de let kan opdages af en Udkig til Vejrs, hvorimod de er til stor Hjælp, fordi de afgiver Læ for sydgaaende Skibe og gode Ankerpladser. I Nærheden af Revene er Vandet almindeligvis hvidligt af den Mængde Koralsand, som hvirvles op, men nogle Rev viser sig som mørkegrønne Flader. Hemmeligheden ved heldig Navigering i disse Farvande er at have Solen i Ryggen, saaledes at Revene er bedst synlige.“

Hemmeligheden ved sikker Navigering mellem Kystrevne har ikke været Puntskibenes Lodser fremmed, og med det sikre og manøvredegytge Fremdrivningsmiddel, som Aarer er, har denne Del af Sejladsen nok været den mindst farlige, selv om det til Tider er gaaet meget langsomt frem. Man maa erindre, at de ægyptiske Skibe langt fra var saa elegante og lette, som man skulde tro efter Billederne i Der el Bahri, og de kan paa ingen Maade sammenlignes med vor Oldtids stærke, sødygtige Vikingskibe, hvis Styrke netop bestod i den lette Konstruktion, der gav efter i Søgang. Ægypternes Skibe var umaadelig klodsede, og det har været forbundet med stort Arbejde at ro dem, selv i stille Vejr; jeg maa antage, at det har været komplet ugørligt at ro dem op mod nogen Sø eller Vind af Betydning. Som Eksempel paa Forskellen mellem Vikingskibe og ægyptiske Skibe kan jeg nævne, at Tykkelsen af Bordene i de i Musæet i Cairo opbevarede ægyptisk byggede Skibe er ca. 10,0 cm. til en Længde af 10 Meter. Nydamsskibet fra Sønderjylland (ca. 500 e. C.) er 22 Meter langt og har en Bordtykkelse af kun 2,2 cm., og Osebjergskibet i Oslo fra ca. 800 e. C., der er 21 Meter langt, har hun en Bordtykkelse paa 1,6 cm.

For et Folk, der som Ægypterne var vant til Ørkenrejser, maa det ikke have været noget usædvanligt at forberede Proviantering til en længere Skibsrejse, selv om Sejladsen gik langs en uhyre øde Ørkenkyst. Provianten bestod vel sagtens af den samme, som endnu bruges paa Ørkenrejser, nemlig Durrabrød og tørrede Dadler samt Vand. Brød og Dadler kan de have haft om Bord i tilstrækkelige Mængder, men Vand maa dengang som nu have været det brændende Spørgsmaal. Jeg har rejst med Kamelkaravane langs Rødehavskysten og ved, at Drikkevand kun findes meget faa Steder, og at Rejsens Held afhænger af, om man kan naa fra det ene

Vandingssted til det andet. Imidlertid er Vinteren den bedste Tid for Vand langs denne Kyst, og man kan som Regel paa denne Aarstid vente at finde noget Vand i Brøndene. Ombord i Puntskibene opbevares Vandet paa samme Maade som nu til Dags, nemlig i sammensyede Dyrehuder; paa Tegningen ser man dem ophængt i det langskibs Spændtov. Desuden ses i Skibene en hel Del Krukker, der antagelig indeholdt Vin, men disse har rimeligvis været med som Last og ikke som Proviant til Rejsen. Muligvis er der ogsaa ved Fiskeri bragt nogen Tilgang til Provianten, selv om Ægypterne foragtede de fiskeædende Folk. De mange Fiskebilleder i Vandet kunde tyde derpaa.

Ankomsten til Punt har antagelig fundet Sted i Slutningen af Januar, og længere end en Maaned har Opholdet vel næppe været. Angaaende Aarstiden for Ægypternes Ophold i Punt har vi et omend noget vagt Holdepunkt i de Billeder, der viser Fuglene og deres Reder i Træerne. Rederne er nemlig fulde af Æg, og at dette fra Kunstnerens Side ikke er tænkt som en Illustration i Almindelighed viser den Omstændighed, at Ægypterne ses i Færd med at samle Æggene ind. Da Æglægningen i disse Egne foregaar i det tidligste Foraar, er der stor Sandsynlighed for, at Ægypternes Ophold netop har fundet Sted paa denne Aarstid. Hvis man endvidere antager, at Skibene ligger fortojede ved en Flodbred, saa kan dette kun have fundet Sted om Foraaret, da Floderne i den øvrige Del af Aaret helt eller delvis er udtørrede (Naviile: *The Temple of Deir el Bahri III*).

Dersom Afrejsen fra Punt sættes til Begyndelsen af Marts, har Vinden været gunstig op gennem Rødehavet forbi Øen Jebel Teir, og har de haft Heldet med sig, endnu længere nordefter. „Sailing Directions“ for Rødehavet siger: „Til Hjemrejsen (fra Aden til Suez) er Foraarsmaanederne de bedste, idet Søndenvinden ofte kan bringe Skibet saa langt som til Højden af Jidda og undertiden saa langt som til Koseir eller endog til Tider helt op til Suez“.

Hvis der, som det menes, har været Skibsfart af gammel Dato paa Punt, saa er det slet ikke udelukket, at Erfaringen har dikteret Lederen af Ekspeditionen at tage den første Del af Hjemrejsen midt igennem Rødehavet klar af Revene, i Stedet for at gaa langs Kysten. Denne Rute har den store Fordel foruden Medvinden, at der er udmærkede Landkendinger hele Vejen. — Perimøen, Hanischørne, Jebel Teir o. s. v. nordover. Vinden er hele Tiden gunstig, Vejret det fineste, uden en Sky paa Himlen, og Luften saa klar, at man kan se mange Mil fremefter uden Vanskelighed.

Med Hensyn til almindelig Navigering har Puntfarerne ikke haft

tilnærmelsesvis de Besværligheder, som vore Forfædre i vore Have, hvor taaget Vejr og mørke Nætter ikke er sjældne. Retningen for Sejladsen har de kunnet holde forholdsvis let ved Hjælp af Solen om Dagen og Stjernerne om Natten, og Kompas har de sikkert aldrig haft Anledning til at savne. Angaaende Stedbestemmelse maa jeg antage, at et Folk, der har levet i et saa langstrakt nord-syd-løbende Land som Ægypten, og som uden Tvivl har interesseret sig i nogen Grad for Astronomi, maa have haft Kendskab til at bestemme, hvor langt nord- eller sydpaa i Rødehavet de var i Forhold til Stederne ved Nilen ved Hjælp af primitive Maalinger af Solens eller Stjernernes Højde i Meridianet, selv om der ingen Beregninger om saadan astronomisk Navigation er naaet ned til os. Imidlertid har man fundet et primitivt Instrument, en Slags Pejlaparat, bestaaende af to Stokke og en Lodline til Bestemmelse af Nattetimerne ved Stjerneobservationer (Berlins Musæum Nr. 14084), og derfor mener jeg, det ikke er usandsynligt, at Ægypterne kan have benyttet et lignende lige saa simpelt Instrument til en lige saa simpel astronomisk Observation, nemlig Bestemmelse af Bredden ved Højden af en af Stjernerne omkring Himlens Nordpol.

Med lidt Held behøver Rejsen fra Bab-el-Mandeb til Suez ikke at have taget Puntskibene mere end et Par Uger, selv med Ophold i de ægyptiske Kystbyer ved Rødehavet; Sejladsen fra Suez ad Nilen til Theben kan vel have taget en Maaned, saaledes at Hjemkomsten til Hovedstaden kan have fundet Sted omkring Maj-Juni.

### Punt.

For Ægypterne spillede Sejladserne paa Punt en meget stor Rolle, ikke fordi de var særlig talrige, men fordi Punt var Æventyrlandet, hvor Myrrhatræerne voksede — det hellige Land, hvor Gudinden Hathor herskede. Det er ikke helt klart, hvorfor Ægypterne kaldte Landet helligt, men muligvis staar den Omstændighed, at man her hentede Røgelse, der var uundværlig ved Gudstjenesten i Templerne langs Nilen, i Forbindelse hermed.

Ofte synes Landet glemt i lange Perioder, men stadig dukker det op igen, og nye Ekspeditioner udsendes for at genoptage Forbindelsen. Rejserne paa Middelhavets Kyster var ganske vist indbringende og nødvendige, men Havene der kunde ogsaa naas landværts, hvorimod Farterne paa Punt sydover paa langs af Rødehavet, fjernt fra alt kendt, havde Fantasiens Skær over sig.

Landet Punt — Pwnt — forekommer ikke helt faa Gange i forskellige Indskrifter, men det er endnu ikke lykkedes at stedfæste

Navnet. Der er allerede skrevet adskillige Afhandlinger om Puntlandet og dets Beliggenhed, navnlig set fra philologiske Standpunkter, uden at nogen af dem dog kan siges at fastholde en bestemt Beliggenhed for dette Land. Den mest indholdsrige Bog om dette Emne skyldes den norske Ægyptolog, Professor J. Lieblein, og hedder „Handel und Seefahrt auf dem Roten Meere in alten Zeiten“, og til dette udmærkede Værk faar jeg i det følgende ofte Lejlighed til at henvise. Alle disse Afhandlinger ligner hinanden deri, at der i ingen af dem findes nogen Hentydning til Vind- og Vejrforhold paa Rødehavet og det indiske Hav. Dette er højst besynderligt, idet Skibsfart med Sejlskibe paa disse Have udelukkende bestemmes af de fremherskende meteorologiske Forhold, og dette har naturligvis været Tilfælde i endnu højere Grad i Oldtiden, hvor Skibene var tungere og Rigningen skrøbeligere end nu til Dags. I nærværende Arbejde har jeg hovedsagelig paa Grundlag af Kendskab til de fremherskende Vinde og Strømme forsøgt at paavise, hvor der er Sandsynlighed for, at Punt kan have ligget.

I ægyptiske Indskrifter tales der om „Folk fra Syden og fra Hunefer“, og fra andre Steder ved vi, at denne Befolkning fra Hunefer, en blandet Befolkning med udprægede Negertyper, ogsaa fandtes i Punt. Det er fastslaaet, at Landet „Khent-Hunefer“ var et Bjergland syd for Ægypten et eller andet Sted mellem Nilen og Rødehavet, og da der endvidere findes Elfenben, Leopardskind, Guld, Ibenholt, Bavianer og andre specielle afrikanske Produkter blandt „Tributerne“ baade fra Hunefer og fra Punt, tør man med nogen Grund antage, at Punt har været et Kystland i den sydlige Del af Rødehavet paa Afrikasiden (Naviile: The Temple of Deir el Bahri III).

Naar Punt nævnes i ægyptiske Indskrifter, er det altid uden den Vedføjelse, der angiver et fremmed Land, og det omtales ofte som „Toneter“ (Ts-ntr) — det hellige Land, ligesom Gudinden Hathor nævnes som Punts Herskerinde. Dette, synes jeg, tyder paa, at Punt ikke laa saa umaadelig langt fra Ægypten, og at Ægypterne paa en eller anden Maade følte sig samhörig med Punt, eller havde Erintring om, at de oprindeligt kom derfra, inden de tog Nildalen i Besiddelse. Den franske Ægyptolog, Ch. Boreux, udtaler i sit store Værk „Nautique Egyptienne“ som Resultat af indgaaende Studier over dette yderst betydningsfulde Spørgsmaal, at en Del af Ægyptens Befolkning i den prædynastiske Tid er indvandret sydøst fra — muligvis over de Egne, hvor Punt laa — og samme Opfattelse gøres gældende af andre Ægyptologer.

Den franske Ægyptolog Maspero og andre med ham mente, at

det Land Punt, der omtales i Der el Bahri-Indskrifterne ikke laa ved Havet, men derimod oppe ad en Flød. „Daddelpalmer og store Træer vokser ikke paa Rødehavskysten, og Negerhytter som de afbildede findes kun længere inde i Landet“ (Maspero). Han henlægger derfor Punt til et Land oppe ad Elefantfloden, et mindre Vandløb tæt vesten for Cap Guardafui.

Idet jeg gaar ud fra, at Puntrejserne er foretaget i den gunstige

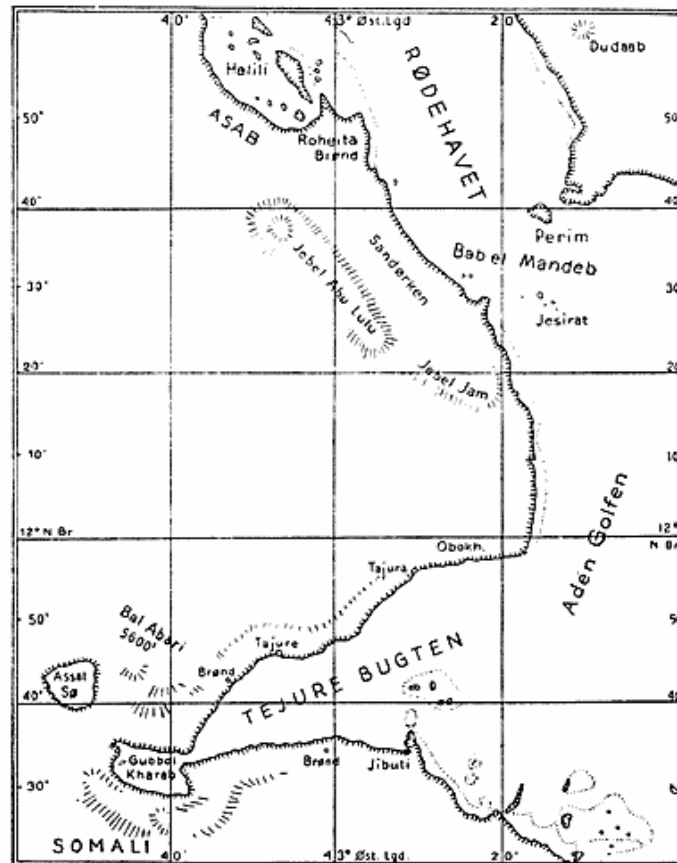


Fig. 9. Kort over Bab el Mandeb Strædet og Tåjurebugten.  
Chart of the Strait of Bab el Mandeb & Tejure Bay.

Aarstid (om Vinteren), er det ganske givet, at Skibene ikke har været udenfor Bab-el-Mandebstrædet, hvilket i Nordostmonsunen var ugørligt, da baade Vind og Sø var imod. Intet taler for, at Ægypterne med deres gode Vilje har vovet sig paa Langfart om Sommeren under Sydvestmonsunens ustadige og farlige Vejrforhold c. 500 miles udenfor Rødehavet langs en farlig Kyst uden en eneste Havn, naar de Produkter, der frem for alt ønskedes, nemlig Røgelse, fandtes i store Mængder paa Kysterne langs Rødehavet.

Hvis Punt laa udenfor Bab-el-Mandebstrædet, er der efter min

Mening kun eet Sted, hvor det kan søges, nemlig i Tajurebugten (Fig. 9) i fransk Somaliland. Sejladsen dertil har været indenfor Mulighedernes Grænse for de ægyptiske Skibe, selv om Tajure ligger udenfor Rødhavets beskyttende Kyster. Nordostmonsunen har nemlig en Gang imellem stille Dage, hvor det maa have været muligt at slippe ud gennem Bab-el-Mandebstrædet og ro langs Kysten ind i den beskyttede Tajurebugt; der er desuden et Par Fjorde paa denne Strækning, hvor man kan ankre i Læ for Nordostmonsunen.

Tajure har mange Betingelser for at være Punt, selv om der ikke er fundet Oldtidslevninger. Langs Kysterne ligger flere Landsbyer, beboet af Danakil Stammen; en Blanding af Arabere og Somalier; sproglig og antropologisk er de Hammitter, og selv kalder de sig Afer. Det er en høj, kraftig Race af umiskendeligt hammitisk Præg, der nok kunde tænkes at være Efterkommere af de i Der el Bahri afbildede Puntfolk. Danakilstammen ernærer sig hovedsagelig ved Kvægavl og driver fra gammel Tid Karavanetransport mellem det indre af Somalilandet og Kysten; Stammen har sin egen Sultan, og mange af Indbyggerne er rige og har store Flokke af Kvæg. Men det interessanteste er, at selv om Kysten er ret ufrugtbar, saa er det nærmeste Bagland tildels opdyrket, ligesom Bjærgskraaningerne er skovklædte. Her findes de mærkelige smaa træagtige Buskvækster (*Boswellia*), der udsveder det vellugtende Myrrha, og Balsamtræet (*bulsamodendron*), og fra den franske Havn Djibuti finder Udførsel af Myrrha Sted. I det indre af Somalilandet er Plantevæksten sparsom, men paa de fugtigere Bjærgskraaninger findes baade Dumpalmer og Dadelpalmer; Dyreverdenen er udpræget afrikansk og omfatter Elefanter, Løver, Leopard, Bavianer og andre Abearter, Antiloper, Hyæner o. s. v. Som det ses, findes i Tajure endnu de fleste af Emnerne til Puntskibenes Last.

I det ældste Kort, man kender over denne Del af Verden, kaldes Kyststrækningen syd for Bab el Mandeb for Myrrhakysten (*Regio myrrifera*); derefter kommer Røgelseskysten (*Regio thurifera*) og sydligst Kanelkysten (*Regio cinnamonifera*) (*Geographi Græci minores* i Leibleins H. u. S. i. a. Z. Pag. 66). Dette Kort er naturligvis fra en langt senere Tid end Der el Bahri Indskrifterne, men de omtalte Betegnelser er uden Tvivl overført fra tidligere Kort og Farvandsbeskrivelser og viser, at Skibsfart i større Omfang har fundet Sted paa Tajure i Oldtiden. Professor Leiblein gør opmærksom paa Navne- og Lydligheden mellem Afer og det Ofir, vi kender fra Biblen, hvor Kong Salomons Skibe hentede lignende Produkter, som vi ser i Der el Bahri. Disse Ofirfarer, som Kong Salomon



foretog sammen med Fønicierkongen Hiram, og som beskrives i Kongernes Bog, udgik fra Edom, det inderste Hjørne af den clantiske Bugt paa Østsiden af Sinaihalvoen, hvor der paa den Tid laa en ret vigtig fønicisk Koloni med megen Handel paa Rødehavet. Rejserne angaves at vare tre Aar, og af den Grund har man anbragt Ofir paa meget fjerntliggende Steder, saasom i Indien eller paa Østkysten af Afrika. Professor Leiblein forklarer denne lange Rejse ved, at Skibene lagde ind i en af Aferstammens Havne og derfra drog i Karavaner paa Ekspedition ind til de Steder i det indre af Landet, hvor Guld, Elfenben og de øvrige efterspurgte Varer fandtes.

Der er imidlertid af flere Grunde størst Mulighed for, at Ægypternes Punt laa indenfor Bab el Mandeb, bl. a. fordi der i en af Indskrifterne i Der el Bahri tales om „det paa begge Sider af Havet liggende Punt“, og i en anden hedder det, at Fyrsten af Punt kommer med Tribut „fra begge Sider af Havet“. Man har forsøgt at bortforklare dette ved begge Bredder af en stor Fjord, f. Eks. Tadjure, men man har alligevel den Opfattelse, at dette ikke er rigtigt, og at Indskrifterne netop mener begge Sider af Rødehavet.

Professor Lieblein har fremsat en Udredning af dette Spørgsmaal som ganske vist kun er en Hypotese, men den har Sandsynligheden for sig. Han mener efter bestemte Udtalelser hos Herodot (I, 1 og VII 89) og hos andre Oldtidsforfattere, at Fønicierne oprindeligt stammede fra Arabiens sydlige Rødehavskyster, og ved Navne- og Lydligheden mellem Ægypternes Pun eller Punt og den latinske Benævnelse for Fønicierne (poeni, punici) hævder han, at det røde Puntfolk, som omtales i Der el Bahri, er identisk med Føniciernes Forfædre (H. u. S. i. a. Z.). Fønicierne var som bekendt et ualmindeligt udpræget Handelsfolk, og disse Egenskaber synes ogsaa at have udmærket det Folk, altsaa Føniciernes Forfædre, der boede paa Arabiens Kyststrækninger nord for Bab-el-Mandeb. Mange samstemmende Vidnesbyrd fastslaar, at dette Folk førte en ret udstrakt Handel, og ligesom Føniciernes Politik paa Middelhavet var at anlægge Kolonier paa Kysterne, saaledes har deres Forfædre muligvis gjort det samme, omend i mindre Stil, paa Rødehavet. Ser man paa Billederne fra Der el Bahri, faar man ganske tydelig det Indtryk, at Negrene er den oprindelige Befolkning, og at „Puntfolkene“, hvortil Fyrstefamilien hører, af udpræget hammitisk Udseende, er „the ruling race“ paa Stedet. Der er derfor al Grund til at antage, at det Punt, hvor Dronning Hatsepsut's Skibe lastede, var anlagt af Udvandrere fra Arabersiden af Rødehavet. Ægyptologen Naville siger herom: „Den senere Tids Undersøgelser viser, at

der fra den tidligste Tid har været megen Forbindelse tværs over Rødehavet mellem Sydarabien og Abbyssinien. Puntfolkene (fra Der el Bahri) synes at være et Eksempel herpaa; de er ikke Afrikanere, men maa være kommen derover fra den modsatte Kyst. Billederne viser tydeligt, at de hører til den hammitiske Stamme, og at deres Hjem var Arabien" (The Temple of Deir el Bahri III).

I denne Forbindelse er det interessant at erindre, at Biblens Saba menes at have ligget i det sydvestlige Arabien, hvor Ruiner af Hovedstaden Mariabo er paavist, og at Kongeslægten i Abbyssinien paa- staar at nedstamme fra en Son af Kong Salomon og Dronningen af Saba ved Navn Menelik. Selv om dette sidste muligvis er Sagn, er Erindringen om Forbindelse med Sydarabien og Abbyssinien tilstede.

Da Myrrha og Røgelsetræer og anden Puntlast fandtes baade paa Arabiendsiden og Afrikasiden af Rødehavet, er det let forstaaeligt, at Indskrifterne i Der el Bahri undertiden kendetegner Punt som Landet paa begge Sider af Havet.

### Adulis.

Da det er hævet over enhver Tvivl, at det Land, der omtales i Der el Bahri, laa paa Afrikasiden, og da der efter den foregaaende Udvikling er størst Sandsynlighed for, at Punt laa indenfor Bab el Mandeb, mener jeg, at Ægypternes „hellige Land“ skal søges et eller andet Sted omkring Zulabugten (eng. Annesley Bay) paa ca. 16° nordlig Bredde (Fig. 10). Hele denne Egn maa have forekommet Ægypterne som et Paradis, ikke mindst efter den lange Rejse langs de uendelig øde Kyster og Rev; Indsejlingen til Zulabugten er meget smuk og kendes paa lang Afstand ved det 1000' høje Bjærg Jebel Guddam og den vulkanske og skovklædte Ø Dizei, der er Rødehavets skønneste. Inde i Zulabugten er der aldeles udmærkede Ankerpladser med Læ for Sydostvinden, og Stedet er i enhver Henseende en ideel Naturhavn. Ved den nu udtørrede Gren af Hadosfloden ligger Ruinhøje af Byen Adulis, der paa Ptolemæernes Tid og muligvis længe forinden var Knudepunktet for en ret udstrakt Handel. I „Periplus des Eryträischen Meeres“, der er en Oversættelse af en indgaaende Farvandsbeskrivelse af Rødehavet, skrevet omkring vor Tidsregnings Begyndelse, findes en fuldstændig Liste over de Varer, der indførtes til Adulis og de Produkter, der udførtes. Fra Adulis førte Karavaneveje over Deganda til Azum og bragte Abysiniernes Produkter ud til Kysten. Med Sikkerhed kendes Adulis fra Ptolemæus III's Tid (c. 240 f. C.), idet den græske Forfatter Komos, der levede c. 600 e. C., i sin Beskrivelse af Stedet omtaler en Indskrift fra denne Konges Tid; dette viser, at Byen har haft Forbindelse

med Ægypten i det XXXIII Dyn., og man tør vel antage, at ægyptiske Skibe længe forinden har besejlet Stedet. Læser man Beskrivelsen af Landet Eritrea, hvor Adulis ligger, som det nu er, kan man kun faa Bekræftelse paa, at her maa Punt have ligget. Her findes endnu alle de Produkter, der udgjorde Puntskibenes Last, baade Bavianer, Elfenben, Ibenholt og Myrrha, og Omegnen vrimer af Vildt. Indbyggerne er nu en fattig Negerstamme ved Navn Shoho, og Landet er i det hele taget meget forsømt, men det er ikke usandsynligt, at Aferstammen, der i Oldtiden synes at have været et langt betydeligere Folk end nu, kan have beboet disse Egne.

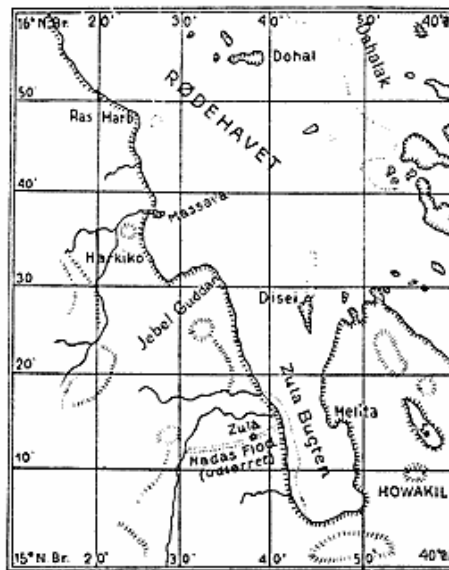


Fig. 10. Kort over Zulabugten.  
Chart of Annesley Bay.

Min Begrundelse for, at Der el Bahri's Punt skal søges i Zulabugten er foruden det foran anførte, at Ægypternes Sejladser derved bliver langt mere forstaaelige og i Overensstemmelse med, hvad vi iøvrigt kender om deres Skibe og Skibsfart. Dersom Punt laa i Zulabugten, kunde hele Udrejsen fra Suez til Lastestedet nemlig foregaa med Vinden agterind indtil ca. 17 nordl. Br. og derefter med indenskærs Roning lige ind i Zulabugten, hvorved Roning mod Sydostvinden blev indskrænket til en kortere Distance eller i heldigste Tilfælde helt undgaaet. Som tidligere nævnt er det muligt, at de ægyptiske Skibe er sejlet længere sydover, men denne Mulighed er meget svag, og jeg tvivler stærkt paa, at Ægypterne overhovedet kunde avancere nævneværdigt mod vedholdende Vind og Sø, selv under de gunstigste Omstændigheder. Det er rimeligst at antage, at Ægypterne ikke er sejlet længere end højst nødvendigt,

og at de er standset i den yndige Zulabugt, hvor der var fuldt op af den Last, som Dronningen ønskede. De Puntfolk, vi ser i Der el Bahribillederne, kan meget vel have været Aferstammens Forfædre, der var indvandret fra Arabien og havde grundlagt et lille Rige eller en Koloni ved Zulabugten. Disse Folk, der udvekslede Varer med Ægypterne, har da haft Forbindelser med det indre af Landet, og denne Handel har rimeligvis fundet Sted, længe inden Dronningens Skibe anløb Punt.

Dersom Aferfolkets Forfædre har boet her, vil altsaa Biblens Ofir efter Professor Liebleins Hypotese maaske ogsaa være at søge i Zulabugten.

Vi maa i denne Forbindelse dog ikke glemme, at Kong Salomon levede omtrent 600 Aar senere end Der el Bahri Indskrifterne, og at Skibene, som Fønicierne paa den Tid sejlede med, rimeligvis var langt stærkere byggede end Ægypternes paa Dronning Hatsepsut's Tid og endelig, at Fønicierne utvivlsomt var bedre Søfolk end Ægypterne, ligesom deres Aktionsomraade i det hele taget var langt mere vidtrækkende.

### **Karavanevejen Koseir-Kene.**

I Tilslutning til Spørgsmaalet om Oldtidens Suezkanal er det værd at nævne, at nogle Ægyptologer har fremsat den Mulighed, at Dronning Hatsepsut's Skibe fra Ekspeditionen til Punt, uanset Indskrifternes klare Sprog slet ikke kom til Theben eller overhovedet sejlede paa Nilen.

Denne Formodning støttes bl. a. af den Kendsgerning, at Ekspeditioner, som udsendtes baade før og efter Dronning Hatsepsu's Tid, virkelig vides at være udgaet fra en af de ægyptiske Havne i Nærheden af det nuværende Koseir ved Rødehavet og endte samme Sted.

Man har ment, at Puntskibene lossede deres Last i Havnen „Sawu“, muligvis Grækernes Leucos Limen, Nutidens Koseir (Fig. 11), den Havn, der ligger ved Rødehavets vestlige Kyst, hvor Nilen er nærmest, nemlig udfør Kene ikke langt fra Oldtidens Koptos. Varerne blev da sendt med Karavaner over Bjærgørkenen gennem det nuværende Wadi Hammamat, som Ægypterne kaldte Dalen Rohanu, til Koptos; her blev Varerne lastet i Skibe og ad Nilen sejlet til Bestemmelsesstedet. Denne Karavaneroute, der er ca. 120 miles lang, har været kendt og benyttet fra umindelige Tider, og fra ca. Aar 1100 f. C. findes endog et Stykke af et Landkort over Egnen. Dette værdifulde Dokument, muligvis Verdens ældste Landkort, er en Del af en Papyrusrulle og viser tydeligt to parallelle Veje, der fører til Rødehavet; endvidere ses Guldminerne ved Foden af Kyst-

bjergene samt Minearbejdernes Boliger (Fig. 12). Det er højst rimeligt, at mange Punt-Ekspeditioner har benyttet denne Rute, som iangt senere paa samme Maade benyttedes ved Transporten af Indiens Produkter, da Araberne havde Eneret paa Sejladsen paa Indien paa en Tid, da der bevislig ingen Gennemsejlingsmulighed var mellem Rødhavet og Nilen. Som tidligere nævnt er Vindforholdene paa Rødhavet saaledes, at der baade Vinter og Sommer hovedsagelig blæser Nordenvind i den nordlige Del, og at man kun kan vente Søndenvind ved Monsunskiftet om Foraaret —

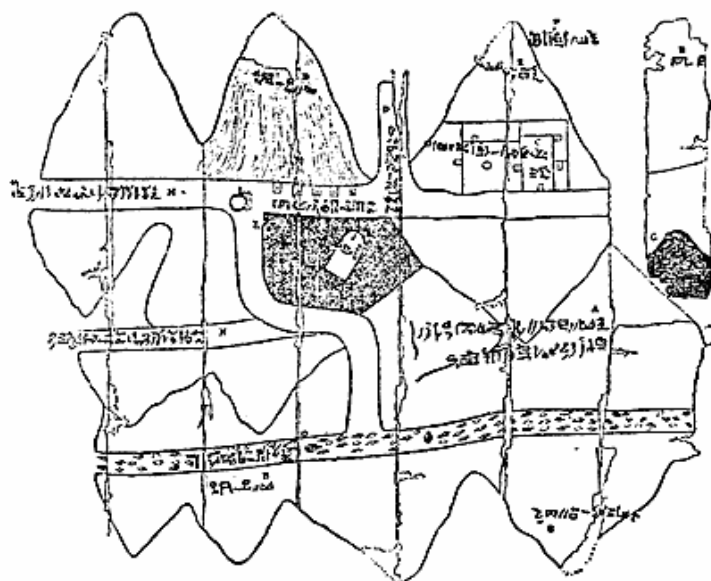


Fig. 12.

Originalen i Florens Musæum.

Fragment af Kortet over Karavanevejen gennem Wadi Hammamat fra Kene til Koseir fra c. 1100 f. C. Vejene mrkt. M og N førte til Havet. (fra Ermann-Ranke i Ægypten).

Fragment of a map of the caravan-route through Wadi Hammamat from Kene to Kosseir from c. 1100 B. C. The roads M and N lead to the Sea.

uden at denne Søndenvind dog er aldeles sikker. Derfor mener jeg, at Forholdet i Skibsfarten paa Punt paa Dronning Hatsepsut's Tid har været dette, at dersom Punt-Ekspeditionerne paa Hjemvejen havde Udsigt til længere Tids Søndenvind, f. Eks. ved Begyndelsen af en Hamseenperiode, saa har de taget Chancen og forsøgt at sejle helt op til Suez for gennem den østlige Nilarm at sejle helt ned til Theben. Risikoens derved har ikke været stor; dersom Vinden skiftede undervejs, vilde Nordenvinden hurtigt bringe Skibene tilbage sydover. I saa Fald er de søgt ind til en af de kendte Havne omkring det nuværende Koseir. Da Ørkenrouten var yderst besværlig — Arabernes Navn „Wadi Hammamat“ betyder „Svedebadernes Dal“ — har Ekspeditionernes Ledere sikkert foretrukket

Søvejen fremfor den bekostelige og farlige Karavanevej. I modsat Fald har de søgt ind til en af de ægyptiske Havne omkring Koseir eller Berenice (Fig. 13), løst Lasten der og sendt den med Karavaner til Nilen. Herved faar man en rimelig Forklaring baade paa Billederne i Der el Bahri af de ægyptiske Skibe, der ankommer til Theben direkte fra Punt og paa Beretningerne om andre Ekspeditioner, der lossede Puntlasten paa Rodehavskysten og sendte den over Land til Nilen. Det har ogsaa været fremført, at Puntskibene i Reliefferne er Nilskibe, men dertil er at sige, at de afbildede Skibe i flere Henseender adskiller sig fra alle andre samtidige Nil-Skibe, og at Kunstnerens Mening aldeles utvivlsomt har været at fremstille søgaaende Skibe. Hvorvidt Dronning Hatsepsut's Skibe paa denne

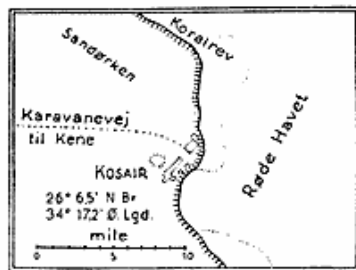


Fig. 11. Specialkort over Kosair.  
Chart of Koseir.

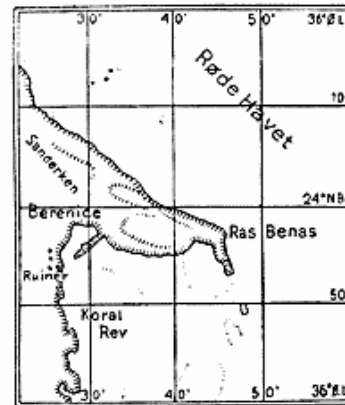


Fig. 13. Specialkort over Berenice.  
Chart of Berenice.

Ekspedition benyttede Oldtidens Suezkanal, er endnu ikke helt bevist, men Indskrifterne i Der el Bahri taler deres eget indtrængende Sprog, og jeg synes, Sandsynligheden derfor i høj Grad er til Stede.

Selv om man maa erkende, at Inskriptionerne i Der el Bahri i nogen Grad har overdrevet Begivenhederne, maa Dronning Hatsepsut's Ekspedition til Genopdagelsen af Punt efter Tiden og Omstændighederne anerkendes som en ualmindelig kraftig Handling af den unge Dronning for at frigøre Landet for fremmede Handelsmands Vilkaarlighed. Allerede hos hendes Efterfølger paa Tronen ser man Puntfolk indfinde sig i Ægypten bringende Landets Produkter som Tribut (Fig. 14), og vi forstaar fuldt ud, at denne Begivenhed i Dronningens Regering blev foreviget i hendes Tempel.

Endnu et Billede fra Der-el-Bahritemplet skal omtales, nemlig det, hvor Dronning Hatsepsut, siddende paa sin Trone, taler til sine udvalgte Mænd, blandt hvilke man aner den berømte Arkitekt, Sen-

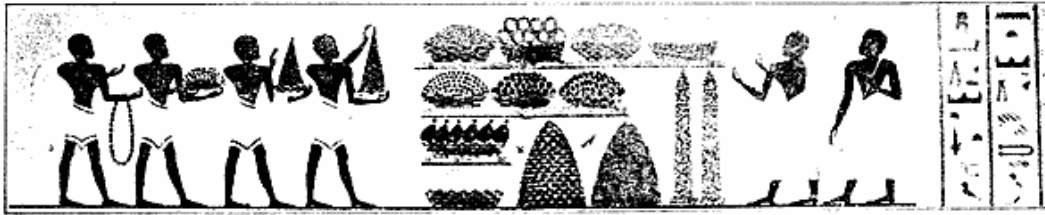


Fig. 14. Billede fra en Vizirs Grav i Theben. Tributbringende Puntfolk paa Thotmes III' Tid.

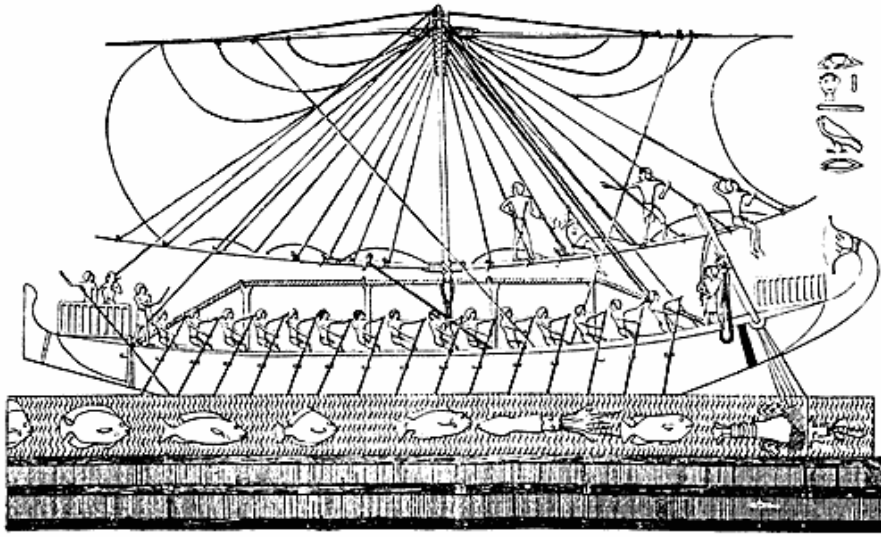
Puntites bringing tributes to Egypt during the reign of Thotmes III.

mut, der sandsynligvis byggede Templet i Der-el-Bahri og bragte Obelisker fra Assuan, og Nehasi, Lederen af Ekspeditionen til Punt. Dronningen udtaler bl. a.: „Efter min Fader Amon Ra's Befaling blev Ekspeditionen til Røgelseslandet udsendt for at udforske Vejen dertil, lære dets Omfang at kende og for at aabne Landet.“ (Breadsted: Ancient Records III 294).

---

#### LITTERATURFORTEGNELSE.

- Breasted, James Henry:* Ancient Records. Chicago 1920.  
*Clark, Somers:* Nile boats and other matters. Ancient Egypt. London 1920.  
*Dümichen, Johannes:* Die Flotte einer ägyptischen Königin. Leipzig 1868.  
*Reisner, G. A.:* Models of ships and boats. Cairo 1913.  
*Torr, Cecil:* Ancient ships. Cambridge 1895.  
*Red Sea Pilot:* H. O. 157. Washington 1922.  
*Herodot:* Falkenstjerne og Hude. København 1906.  
*Viville, J. & G. la Roerie:* Navires & Marines. Paris 1930.  
*Naville, Eduard:* The Temple of Deir el Bahri. London 1910.  
*Poekoche, Richard:* Description of the East etc. London 1743.  
*Boreaux, M. Ch.:* Etudes de Nautique Egyptiennes. Cairo 1925.  
*Lieblein, J.:* Handel und Schiffahrt auf dem rotem Meere in alten Zeiten. Kristiania 1886.  
*Fabricius, B.:* Periplus des Erythräischer Meeres. Leipzig 1883.  
*Borchardt, L.:* Das Grabdenkmal des Königs Sahn Ré. Leipzig 1913.  
*Encyclopædia Britannica.* XIV. 1929.
-



Tegning efter Relief fra Deir el Bahritemplet.  
 Fig. 15. En af Puntfarerne ved Afrejsen fra Ægypten.  
 One of the Puntships leaving Egypt.

## SUMMARY

### The Rediscovery of Punt.

About 1500 B. C.

Among the inscriptions in the now excavated temple at Deir el Bahri in the west bank of the Nile are a large number of sculptures of vessels, whose lifelike and detailed presentation gives a vivid impression of what ships were like in Ancient Egypt. The temple at Deir el Bahri was built by the Egyptian queen Hatsepsut, of the famous XVIII Dynasty, about the year 1500 B. C., a time of prosperity after many years of oppression under foreign yoke. So far as the present subject is concerned, chief interest is held by a number of reliefs in the central terrace of the temple, on the wall of the southernmost colonnade. These reliefs describe and illustrate a trading expedition to a country named "Punt" for the expressly set purpose of opening up the land to future shipping. In seeking out Punt the Egyptians undoubtedly were urged by the desire to acquire a regular port, from which to ship myrrh and similar products used in the rituals in the temples along the banks of the Nile, and the thirtyone live incense trees brought back by the vessels to Egypt were given a most festive reception and regarded as the most surprising trophies of the voyage.



The reliefs show the fleet of five vessels sent out by the queen at the moment of departure from Egypt, and the hieroglyphics describe the various stages of the voyage. An inscription "steer to port" at the bunt of the sternmost vessel's sail is worthy of note — a command from the Captain to the helmsman; it is interesting to find that these "direct" helm orders, so keenly discussed at the present day and only this year introduced in England by statutory decree, appear to have been in general use in Egypt some 3500 years ago.

Other sculptures depict landscapes unmistakably African in appearance, huts built on poles, negroes, cattle, giraffes, baboons, etc., and the Egyptian emissary Nahasi being received by Peheru, the ruler of Punt, and his fat and shapeless consort Eti. The Egyptians bring gifts, apparently quite cheap articles such as necklaces, axes, daggers, armllets and jars of wine, to be bartered for the products of Punt: myrrh, incense, gold, ivory and the like. As will be seen, there is not very much difference between this trading expedition and similar expeditions today, where Europe's cheapest factory-made products and liquor are traded to the natives in return for natural products of far greater value. The sculptures are extremely lifelike and show the vessels being laden with all the magnificent products of Punt, the voyage homewards across the waters and the landing at Thebes.

Above the vessels can be seen how the queen, upon the return of the expedition, receives the entire cargo of the fleet and dedicates it to Amon Ra, God of Thebes; but most expressive of all is the inscription appended to the picture — unfortunately now almost destroyed — of the queen's counsellors standing before the throne: "Upon the command of my Father, Amon Ra, the expedition to the Land of Incense was sent forth in order to seek out the way thereto, to learn its extent, and to open up the land".

The exact situation of Punt is not known with certainty, and many treatises have been written on the subject without any one venturing to express a definite opinion as to its locality. The authors of these treatises, however, fail to take into account the peculiarities of wind and weather prevailing in the Red Sea and Indian Ocean; the period of the north-east monsoon, from October to April, is the good time of the year, with fine, clear and steady weather and moderate breezes, whilst April to October, the period of the south-west monsoon, is the dangerous season, with unsettled weather, heavy squalls and sandstorms, during which all local shipping is suspended. For various reasons I am of the opinion that the

voyages of the Egyptians on the Red Sea must have taken place at the good time of the year, i. e. in winter; if so, the vessels cannot have been outside the Strait of Bab-el-Mandeb, because at that time of year a steady north-east wind blows into the Gulf of Aden, causing such a heavy sea that beating against it is practically impossible even for modern sailing ships, whilst for rowing vessels it is quite out of the question.

In this connection it should be remembered that the Egyptians were far from being a preeminently seafaring nation; at the time in question they appear partly to have given up their voyages in the Méditerranéan to the advantage of the newly-emerged seafaring nation of Phoenicians. The reason for the outdistancing of the Egyptians in this respect is to be found in their very strong aversion to sailing the open sea, and, on learning how their vessels were built, it must be acknowledged that their fears were not unfounded. Imagine these vessels, without keel, frames or stern posts, clamped together of short thick planks, caught in a storm on the open sea. The danger of the vessel's breaking must have been ever near. Among the innumerable pictures and models of the vessels of Ancient Egypt not a single one seems fit for navigation on the open sea, and it is highly probably that the Egyptians' fear of the sea was caused by the very great risk of venturing outside the Nile in these vessels. That the Egyptians did not take a lesson from neighbouring peoples whose vessels visited their country I can only explain by their quite unbelievable general conservatism in the realm of technics. There actually appear to have been no changes of any importance, not to speak of improvements, in the sphere of ship-building from the appearance of metal tools at the time when the Pyramids were built until the close of the Ancient Egyptian culture.

The Egyptians, however, did effect the voyages to Punt, and my theory is that this was partly due to the fact that navigation in the Red Sea at the good time of the year (in winter) is very similar to that on the Nile, and partly because Punt lay inside the Strait of Bab-el-Mandeb. At that time of year the weather is always fine, the same moderate wind blows peacefully, the sky is clear day and night, strong breezes are unknown — in other words, under such conditions the vessels built by the Egyptians had a fair chance for a successful voyage.

Prior to the time of Queen Hatsepsut expeditions by sea had been sent to Punt and apparently it was owing to centuries under foreign sway that these voyages were forgotten and this expedition was regarded as something unique in its day. Earlier expeditions appear

to have comprised one vessel only, built on the Red Sea coast outside Kene, where the Nile lies nearest. The material was hauled to the spot by the old desert route through Wadi Hammamat. Earlier expeditions appear likewise to have departed from and returned to the same Red Sea port, viz. Sawu, in the neighbourhood of present-day Kosseir.

The remarkable feature about the queen's expedition to Punt

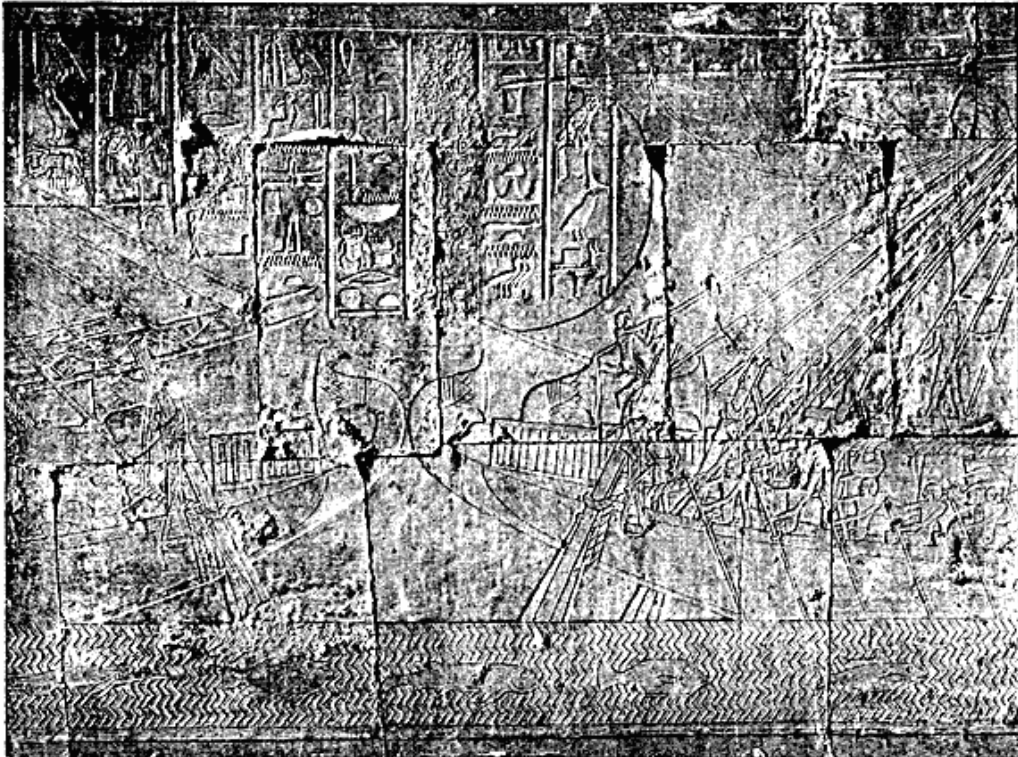


Fig. 16. Fotografi af Skibsbilleder i Der el Bahritemplets midterste Kollonades Syd væg. Til højre ses en Del af de lastede Skibe for fulde Sejl hjemover; til venstre Skib under Lastning.

Photo of ships on the southern wall of the middle collonade of the temple of Deir el Bahri. To the right ships under sail homeward bound from Punt; on the left ships being loaded.

was that the fleet comprised five vessels and sailed from and returned to Thebes. This seems to confirm the theory that it was possible at that time for large vessels to sail direct from the Nile to the Red Sea. It is thought that in ancient times an arm of the Nile flowed eastwards through Wadi Tumilat, following the present canal from the Damietta branch of the Nile to the lake of Timsa. The name "Timsa" is the Egyptian "Msh", Coptic "Emsah", which means "crocodile", and this without doubt proves that the lake has at one time been connected with the Nile; this is further confirmed

by the strata of fresh-water shells from the Nile deposits found on the banks of the lake. Further the marine deposits along the banks of the Bitter Lakes southward of lake Timsa prove that in all probability the Gulf of Suez at one time extended all the way to the South end of lake Timsa, so there is a possibility that this branch of the Nile at one time had its natural flow into the most northerly inlet of the Gulf of Suez, thus enabling vessels to sail through. A relief on the outer wall of the Karnak temple dating from the time of King Seti I (about 1300 B. C.) depicts an intersection, a kind of artificial canal, unfortunately with no place name

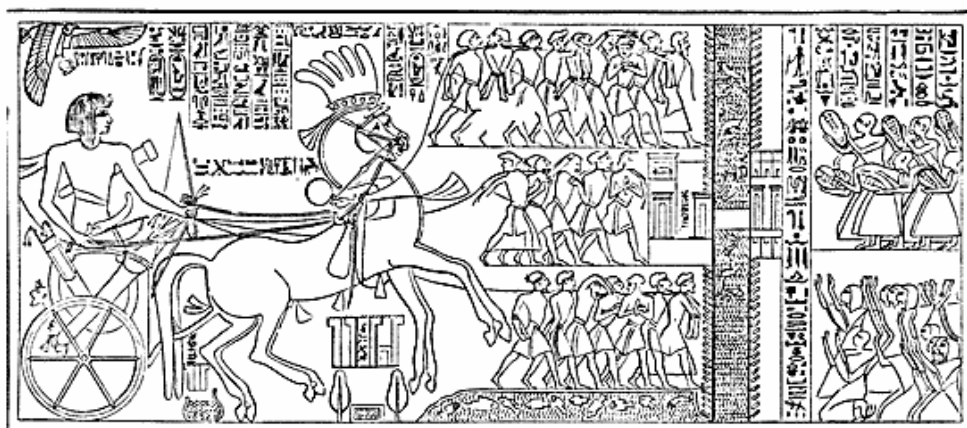


Fig. 17. Tegning af Relief paa Ydermuren af Karnaktemplet. Befæstet Bro over „Gennemskæringen“, maaske Oldtidens Suezkanal. Den sejrgige Kong Setos I vender tilbage fra Syrien og modtages af Præsteskabet. Fortified Bridge across the cut perhaps the Ancient Suez canal. The victorious King Seti I is welcomed by the priests upon his arrival from Syria.

other than "East Border". Possibly this canal may have been connected with the outflow of the Nile branch into the Gulf of Suez.

Some Egyptologists have maintained that Queen Hatsepsut's ships, despite the clear wording of the inscriptions, did not go to Thebes or sail on the Nile at all, but that, as in previous cases, this expedition began and ended in the vicinity of Kosseir. If so the cargo must have been transported on the backs of asses or human beings to the nearest Nile town of Kene. A fragment of a map from c. 1100 B. C. of this route is still in existence and proves its importance, and it is highly likely that this was the route most frequently utilized by the Punt expeditions, both before and after the time of Queen Hatsepsut.

In the northern part of the Red Sea there is a persistent northerly wind practically throughout the year, and only at the time of the change of monsoons, at the end of April, southerly winds may be

expected. If it has been possible at all to sail through from the Red Sea to the Nile, without any doubt the vessels have made use of this route instead of the goods having to be carried through the difficult and dangerous desert route. The name of the route, Wadi Hammamat, which in Arabic means "The Vale of Sudatorium", gives some idea of the difficulties. On these Punt expeditions in ancient times, when the vessels had prospects of favourable southerly winds for some length of time, they have in all probability grasped the opportunity to sail all the way up to Suez, in order to reach Thebes via the Nile; otherwise they proceeded to one of the ports in the neighbourhood of Kosseir and there discharged their cargo, forwarding the goods by caravan by the nearest route to the Nile. This appears to provide a reasonable explanation not only of the sculptures at Deir-el-Bahri, showing the vessels voyaging direct to Thebes from Punt, but also of the reports of other expeditions to Punt beginning from a Red Sea port and ending at the same point.

No information is available as to how the Red Sea was navigated, but there is much to indicate that the Egyptians may have had guides — possibly seagoing traders — on board their vessels as pilots. The ships evidently left Thebes in September and arrived at the Gulf of Suez in October. Southwards from Suez there have been strong favourable winds carrying them through the Strait of Jubal on to known ports in the vicinity of the Kosseir of today. This distance, about 400 miles, may easily have been covered in a week. Assuming that Punt lay in the vicinity of the Strait of Bab-el-Mandeb, the stretch remaining to be navigated in order to reach the "Incense Ports" must have been some 7—800 miles along a barren and unfriendly coast with dangerous reefs and sunken rocks. In about lat. 17° N. the Egyptians have entered the calm belt between the northerly and southerly winds and have taken to their oars, and in this manner have performed the remainder of the journey to Punt. There is every reason to suppose that the southerly part of the Red Sea, in which the wind is southeast and very steady at the time of the year referred to, has been navigated between the mainland and the row of skerries and islands, more particularly within the Dahlak group of island, which provide excellent shelter from wind and sea. Under these conditions it is within the limits of possibility that even the clumsy Egyptian vessels may have been forced ahead by means of oars, but outside the fringing reefs, or at least beyond Bab-el-Mandeb, it would have been impossible to forge ahead.

There can, however, be no doubt that the Punt mentioned in the inscriptions in the temple at Deir-el-Bahri was situated on the African side of the Red Sea, and all things considered it is my view that it must have lain in the vicinity of the spot now called Zula (Annesley Bay). True, there is a possibility that Punt may have lain in the Tadjure Bay just outside the Strait of Bab-el-Mandeb, as there are some calm days during the north-east monsoon on which rowing vessels might cover the short distance required; but it may be considered unlikely that the Egyptians have sailed farther than absolutely necessary when the cargoes of the vessels in the reliefs undoubtedly were to be found in large quantities in the district near Annesley Bay.

According to this sketch of the outward journey, the stay of the Egyptians at Punt has probably extended over the end of January and the month of February. This coincides with the one real indication available as to the time of the year: for the sculptures depict birds with nests full of eggs and Egyptians in the act of gathering them, and the egg-laying season is just at that time of year.

Probably the departure from Punt has taken place in the beginning of March, in which case the wind has been favourable through the Red Sea until just off Jebel Teir, possibly farther. The vessels have then worked their way northwards until, at the end of April, the southerly winds have carried them right up through the Gulf of Suez, whence the voyage down to Nile has been a mere pleasure trip in comparison. In all probability the expedition arrived at Thebes about May or June.

---

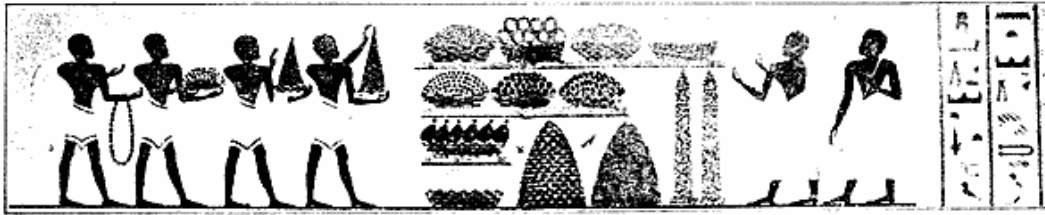


Fig. 14. Billede fra en Vizirs Grav i Theben. Tributbringende Puntfolk paa Thotmes III' Tid.

Puntites bringing tributes to Egypt during the reign of Thotmes III.

mut, der sandsynligvis byggede Templet i Der-el-Bahri og bragte Obelisker fra Assuan, og Nehasi, Lederen af Ekspeditionen til Punt. Dronningen udtaler bl. a.: „Efter min Fader Amon Ra's Befaling blev Ekspeditionen til Røgelseslandet udsendt for at udforske Vejen dertil, lære dets Omfang at kende og for at aabne Landet.“ (Breadsted: Ancient Records III 294).

---

#### LITTERATURFORTEGNELSE.

- Breasted, James Henry:* Ancient Records. Chicago 1920.  
*Clark, Somers:* Nile boats and other matters. Ancient Egypt. London 1920.  
*Dümichen, Johannes:* Die Flotte einer ägyptischen Königin. Leipzig 1868.  
*Reisner, G. A.:* Models of ships and boats. Cairo 1913.  
*Torr, Cecil:* Ancient ships. Cambridge 1895.  
*Red Sea Pilot:* H. O. 157. Washington 1922.  
*Herodot:* Falkenstjerne og Hude. København 1906.  
*Viville, J. & G. la Roerie:* Navires & Marines. Paris 1930.  
*Naville, Eduard:* The Temple of Deir el Bahri. London 1910.  
*Poekoche, Richard:* Description of the East etc. London 1743.  
*Boreaux, M. Ch.:* Etudes de Nautique Egyptiennes. Cairo 1925.  
*Lieblein, J.:* Handel und Schiffahrt auf dem rotem Meere in alten Zeiten. Kristiania 1886.  
*Fabricius, B.:* Periplus des Erythräischer Meeres. Leipzig 1883.  
*Borchardt, L.:* Das Grabdenkmal des Königs Sahn Ré. Leipzig 1913.  
*Encyclopædia Britannica.* XIV. 1929.
-