

KONG SAHURÉ'S SKIBE

Af

CARL V. SØLVER

Som bekendt byggede ægypterne skibe fra den allerældste tid; der findes let kendelige tegninger af skibe på vaser og krukker fra den såkaldte præ-dynastiske tid, der ligger c. 4—5000 år f. C.; alle disse fartøjer er imidlertid deciderede nilbåde.

Ægypterne havde imidlertid fra en meget tidlig periode også skibe til fart udenfor Nilens rolige vande, selv om sejlads med ægyptisk byggede fartøjer var vovelige foretagender.

De ældste billeder af *søgående* skibe fra det gamle Ægypten findes i en samling relieffer fra kong Sahuré's pyramidegrav ved Abussir i Nedreægypten og stammer fra det V dyn. c. 2600 f. C. Billederne, der bl. a. tæller nogle og tredive skibe, fandtes i 1908 ved Deutsche Orient Gesellschafts udgravninger, og beskrivelsen af skibene, foretaget af professor Ernst Assmann, findes i L. Borchardts store værk om kong Sahuré's gravtempel¹. Skibsbillederne er meget detailleret udført, og da skrogene er over 1 meter lange, giver de udmærkede oplysninger om denne tidsalders søfart. Billederne forestiller en kongelig flådes afrejse og hjemkomst fra et udenrigs togt, antagelig fra Libanon, idet talrige skikkelser på dækket er asiater. I slutningen af sin beskrivelse siger professor Assmann, at han ikke er helt overbevist om sin egen opfattelses rigtighed angående skibenes bygning og indbyder andre forskere til at fremkomme med en anden

¹ Ludvig Borchardt: Das Grabdenkmal des Königs Sahuré, Leipzig 1913, kap. IV: Ernst Assmann: Die Schiffsbilder.

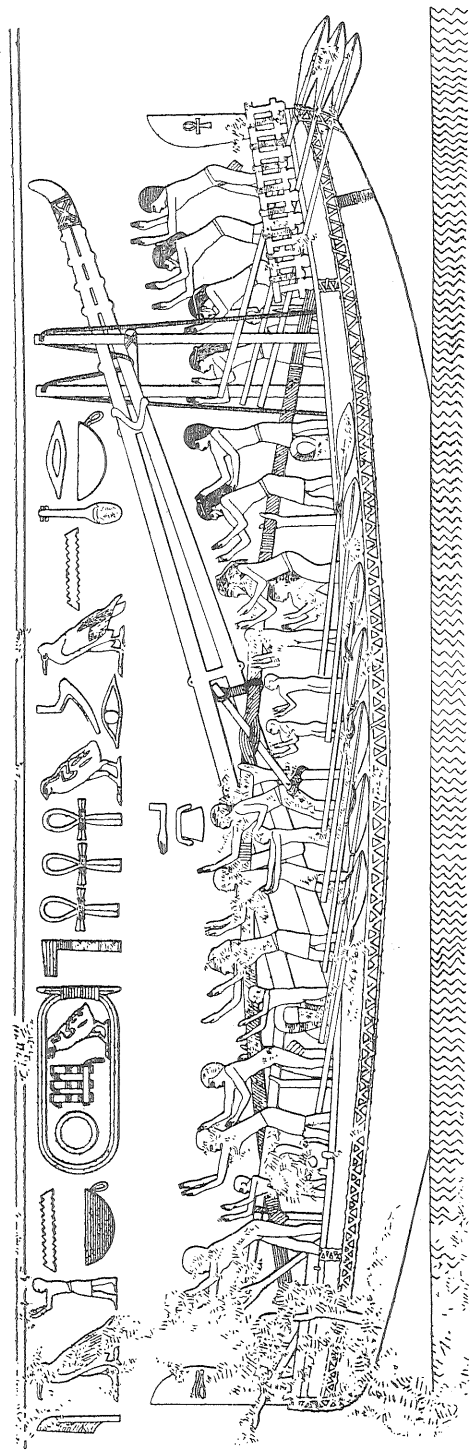


Fig. 1. Skib fra V. dyn. (c. 2600 f. C.), relief fra kong Sahuré's grav i den nordligste af de tre Abbusir-pyramider. Originalen i Berlins ægyptiske museum.

forklaring. En så uforbeholden udtalelse af denne berømte ægyptolog har givet mig mod til at skrive nedenstående udredning, der i meget adskiller sig fra professor Assmanns og fra en beretning skrevet af hans samtidige, søhistorikeren Carl Busley, der har fremstillet en rekonstruktion af et af disse skibe til Deutsches Museum (fig. 3).

Skibene stammer fra en tid, der ligger over 1000 år før den tid, da de ofte afbildede puntskibe fra dronning Hatsepsuts tempel i Der el Bahri eksisterede, og det er overmåde betydningsfuldt at kunne følge udviklingen gennem dette lange tidsrum ved forskelligheder i bygningen af disse decideret ægyptiske langfartsskibe. Der findes ganske vist langt ældre fremstillinger af fartøjer i Ægypten, men ikke af søgående skibe og ingen, hvor billederne er i den grad forståelige; samtidig er der ved disse den interesse, at de kan tidsfæstes med ret stor nøjagtighed.

Det i fig. 1 gengivne skib er et af de bedst bevarede og findes nu i det ægyptiske museum i Berlin; det repræsenterer rimeligvis den skibstype, som benyttedes i det tredje årtusinde f. C. til farten på Libanon inden fönikernes tid og antagelig også til rejser på Rødehavet. Datidens ægyptiske konger, det V. dynastis faraoner, synes at have været ret foretagsomme til søs, og ikke alene haves efterretninger om rejser til kysterne af Syrien, men også til landet Punt sydpå i Rødehavet. Dette skib er så typisk ægyptisk og viser i detailler så mange lighedspunkter, at man kan være sikker på, at skroget er bygget på lignende måde som flodskibene, nemlig af tykke planker dylede sammen til et kompakt hele uden køl, spanter eller stævnholter, således som beskrevet i mit tidligere arbejde, „Puntlandets Genopdagelse“ (Kbh. 1935). Imidlertid er der forskellige ting, der adskiller denne skibstype fra flodskibene uden derfor at gøre den ovenfor omtalte byggemåde mindre sandsynlig. På to af skibene er klædningsplankerne vist fra for til agter og på disse ses kun een eller måske to plankesammenføjninger; det synes derfor, som om disse har været af betydelig længde, og man må antage, at byggematerialet i det mindste for en del af yderklædningens vedkommende ikke har været de kendte klodser eller

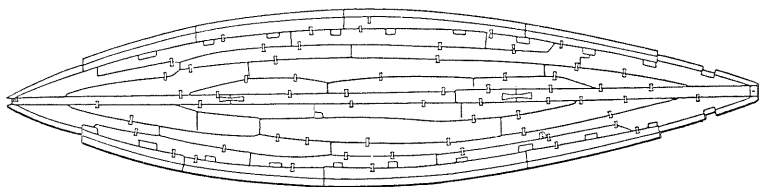


Fig. 2. Tegning visende plankesamlingen i „Dasjurbåden“ fra c. 2000 f. C., fundet nær den nordligste pyramide i Gize, 10 m×2 m×0,85 m, bygget af korte, uregelmæssigt formede stykker af sykomore og akacietræ. Planke-tykkelse 10 cm. Cairo musæet no. 4925.

kortere længder af sykomoretræ, som ses på den endnu eksisterende Dasjurbåd (fig. 2), men længere planker af udenlandsk træ, formodentlig cedertræ fra Libanon.

På skibssiden ses en mærkelig zig-zag-tegning gående fra for til agter, der af Busley² forklares som lidseliner til at fastholde et langskibs udenbords spændtov helt omkring skibet i lønningshøjde. Busley mener, at dette spændtov er identisk med „hypo-zom“, et spændtov, der undertiden omtales i brug i den græske oldtids skibe. „Hypo-zom“ er imidlertid, som navnet antyder, en slags broge, en tovsdrop, der kan strammes efter behov om skibets ender for at styrke sammenføjesen i søgang; den ses tydeligt på det skønne relief af et græsk skib fra c. 200 f. C., fundet på Rhodos, som pryder opgangen i det kgl. bibliotek i København³. Busleys udenbords spændtov, hvis nytte er vanskelig at fatte, kendes ikke fra noget andet sted i verden, og da det søfart-teknisk set er ganske utænkeligt, kan det næppe have været anvendt på denne måde i noget skib. Professor Assmann forklarer zigzag-linien som en syning af tovsværk, der har det dobbelte formål: 1) dels at fæstne essing-planken til den underliggende planke og 2) dels at forbinde en såkaldt stringerplanke⁴ til det indre af skibssiden til brug for

² Carl Busley: Die Entwicklung des Segelschiffes. Berlin 1920 (fig. 21. pag. 20).

³ En afstøbning i gips taget af den danske ekspedition (Blinkenberg & Kinch) ved udgravningen af borgen Lindos på Rhodos i beg. af århundredet (se fig. 15).

⁴ Stringerplanker er langskibs forstærkningsplanker anbragt på inder-siden af skibssiden.

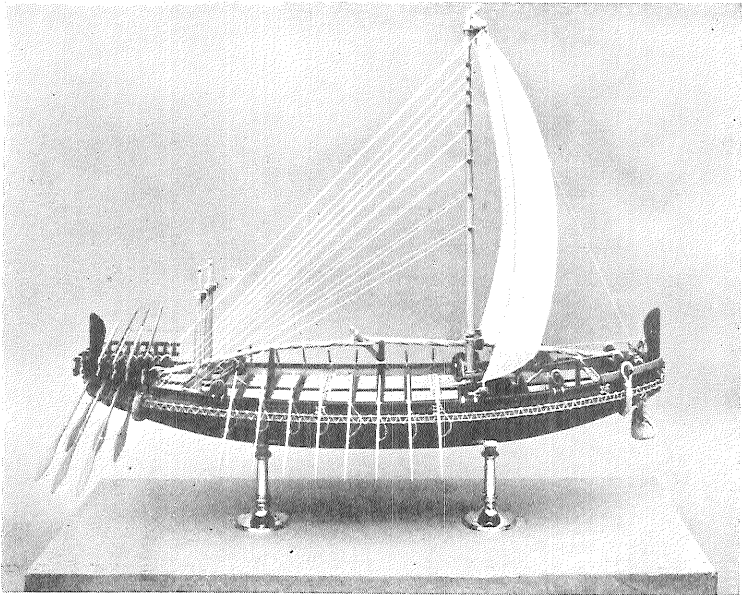


Fig. 3. Rekonstruktion af et af kong Sahurê's skibe, fremstillet af C. Busley. Deutsches Museum, München.

anlæg for dæksbjælkerne, (fig. 3) (Asmann: Die Schiffsbilder fig. 18). Stringerplanker i ægyptisk skibsbygning forekommer mig ganske uden holdepunkt, og dæksbjælkerne sad i dette skib rimeligvis på samme måde som i alle andre ægyptiske skibe, nemlig tværs gennem skibssiden med bjælpeenderne synlige på ydersiden. Derimod forekommer det ikke helt usandsynligt, at zigzaglinien forestiller en syning, der binder essingplanken til skibssiden og derved skjuler enderne af de tværskibs dæksplan-ker, som ellers vilde være synlige udenbords. At samme zigzaglinier findes på stævnene og to steder på tværs af essingplan-ken viser, at samme form for syning eller surringer også har været anvendt på disse steder. På Dasjurbåden fra c. 2000 f. C., der findes i Cairo museum, ses tydeligt, at syning eller surringer har været anvendt enkelte steder, dels ved essingplankens lang-skibs samlinger og dels ved dennes forbindelse med skibssiden. Sådan syning eller surring af ovenvands planker findes endnu i kinesisk skibsbygning og er almen kendt i Østasien.

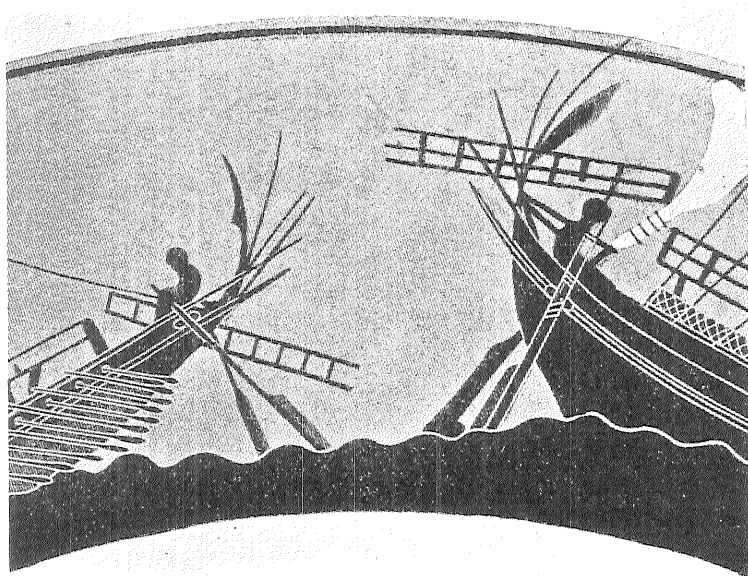


Fig. 4. Skibstegninger fra en græsk vase fra det 6. årh. f. C.
(British museum).

Agterude er anbragt en platform med lav lønning for rorgængerne. Lønningen udlægges af Assmann som en stige til brug ved udstigning på flodbredden, og han sammenligner den med lignende „stiger“, der findes i skibsbilleder på græske vaser fra ca. 500 f. C. (fig. 4). Platformen, der senere udformes til en regulær kommandoplatform, fordrer imidlertid en lønning for at rorsmændene med nogen sikkerhed kan færdes der, og da hele tegningen er ualmindelig tydelig og forståelig, synes der ingen anledning til at antage denne lønning for en stige.

Der styres med seks lange, spidsbladede årer, stukket ned mellem platformens runde tværplanker, der rækker udenfor skibssiden; denne måde at styre på er ganske den samme som for flere større nilskibe fra den tid. Professor Edgerton⁵ har

⁵ W. F. Edgerton: Ancient Egyptian Steering Gear, A. J. S. L. L., Chicago 1927.

forundret sig over, at disse skibe viser løse styreårer på en tid, da faste styreårer med rorpind utvivlsomt var i brug i Ægypten. Forklaringen er rimeligvis, at selv om faste styreårer virkelig var kendt så tidligt, så var dette styrearrangement, der ikke må forveksles med en langt senere tids sideror, ikke tilstrækkelig solidt til sejlads på åbent hav. Styreårerne på kong Sahuré's skibe var anbragt fuldstændig „shipshape“; de kunde bevæges i alle retninger og var ikke udsat for at brække i søen.

Hvorledes stævnene, der begge er ganske ens, er afsluttede, kan ikke ses, men måske er plankeenderne surret sammen på een eller anden måde og sikrede med lange træagler. Begge stævne er prydede med opretstående, smukt udførte planker, den forreste med billedet af „horusøjet“ og den agterste med hieroglyffen „Ankh“, livets tegn. Disse symboler hentyder sikkert ikke til skibets navn, idet alle skibene er forsynet med samme dekoration; de er rimeligvis anbragt der som lykkebringende tegn, en forekomst, der er ganske almindelig til søs gennem tiderne, og lignende tegn findes på skibe fra den tidligste oldtid indtil vore dage. Skikken at anbringe et øje ved skibets forstavn, som vi for første gang i historien ser anvendt her, synes at have vandret hele verden over. I Europa har den ikke vundet større udbredelse, skønt den til tider har været meget brugt på Middelhavet og endnu kan ses på fiskerbåde i Adriaterhavet og langs Portugals kyster, men østerover i havene ved Bagindien og navnlig på Kinas kyster findes denne tusindårige, ægyptiske skik ganske uforandret. Enhver kinesisk djunk har et let kendeligt øje malet på hver side af stævnen (fig. 5), og muligvis afspejler ægypterens tankegang sig i kineserskipperens svar på mit spørgsmål om disse øjne: „Suppose no have eyes, no can see“.

Særligt fremtrædende på tegningen af kong Sahuré's skib er det ovenbords, langskibs spændtov anbragt mellem stævnene og befæstet til rundholter lagt tværs over lønningerne og fastgjort omkring stævnene med svære tovsurringer. Disse spændtogs funktion var at styrke skibets svage bygning i langskibs retning; de findes på adskillige skibsbilleder og benyttedes så godt som uforandret i hele det gamle Ægyptens tid. Spænd-

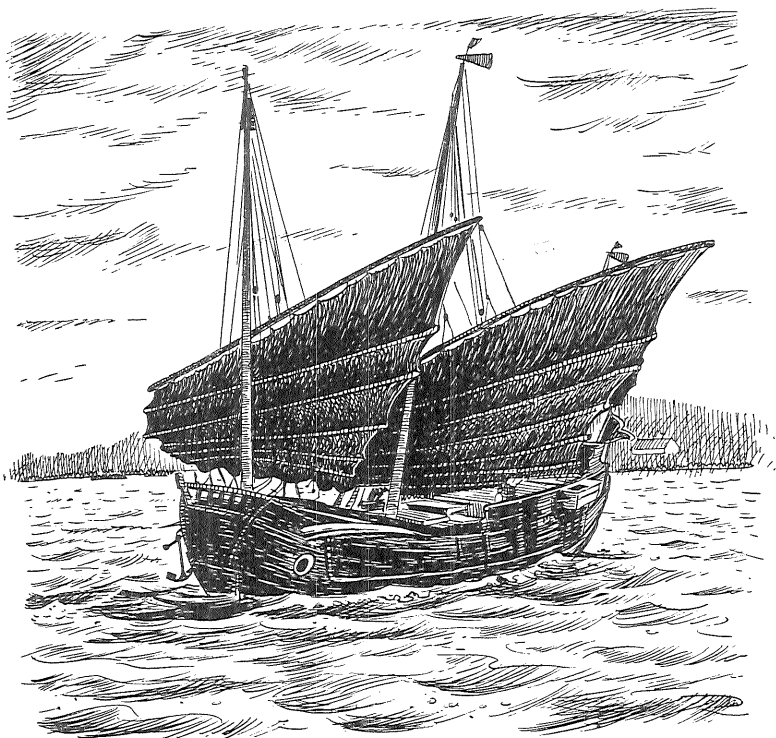


Fig. 5. Ningpoo djunk visende øjet på stævnen.

tovet bestod af mange tyndere, sammensnoede parter af tove lagt over gaffelstøtter i skibets midterlinie, og de blev sat tot (strammede) ved hjælp af en ters mellem tovene og drejet rundt, indtil den ønskede spænding opnåedes; tersen blev derefter surret fast til en af støtterne, ganske som det ses på billedet.

At der på disse skibe, bestemt til sejlads udenfor Nilen, har været ankre er hævet over enhver tvivl, selv om der i ægyptisk skrift endnu ikke er fundet noget udtryk for „anker“, og ej heller på noget billede fra den ægyptiske oldtid er fundet noget, der med sikkerhed kan udlægges som et anker. Grunden hertil er muligvis, at ankre ikke var så stor en nødvendighed på Nilen, hvor man til enhver tid kan løbe ind langs bredden og gøre fast ved hjælp af medbragte enfligede ankre (fig. 6) eller for-

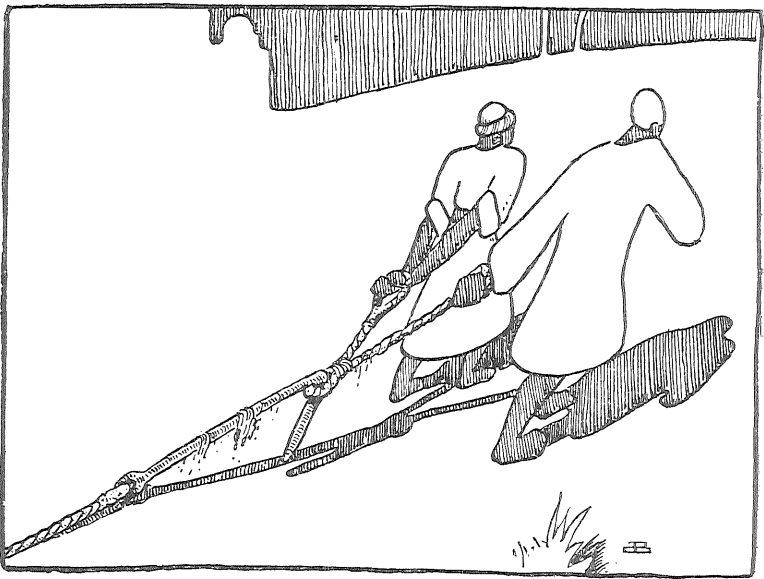


Fig. 6. Ægyptiske sømænd, barija'er, i færd med at sætte deres eenarmede anker på Nilbredden. Tegning af Otto Bülow 1930.

tøjningspæle, der ret ofte forekommer i indskrifterne. Imidlertid er det sandsynligt, hvad også professor Assmann fremhæver, at der på disse skibe findes ankre; såvidt jeg kan se, ligger der to ankre, eet i hver ende af skibet. Disse ankre ser ud til at være fremstillet af svære afrundede sten med et stort hul, hvorigennem er stukket en stærk ters; om enderne af denne er lagt en svær tovstrop (fig. 7). Fordelen herved er meget iøjnefaldende, idet tovstroppen derved ikke var udsat for at slides over mod bunden, hvilket ville være tilfældet, dersom tovstroppen var stukket gennem selve hullet i stenen; endvidere er et sådant anker meget lettere at håndtere, idet man bekvemt kan løfte det ved at tage fat i begge ender af tersen. Det er sikkert sådanne ankre, der omtales af Herodot, som berejste Ægypten c. 500 f. C. Herodot anfører om dette emne i forbindelse med lastskibes drift ned ad Nilen følgende: „... desuden har de en gennemboret sten på omtrent to talenters vægt (c. 50. kg) ... bundet til et tov agter i skibet; ... stenen, der

slæber agterude og ligger dybt i vandet, gør sejladsen lige". (Her. II. 96). Det er stenankre af denne slags, jeg mener at kunne se i kong Sahuré's skibe.

Forude i skibet ses nogle skråtstillede stager, der ender i en gaffel, som man ikke har kunnet finde nogen forklaring på. Busley fortæller, at han uden resultat har drøftet spørgsmålet

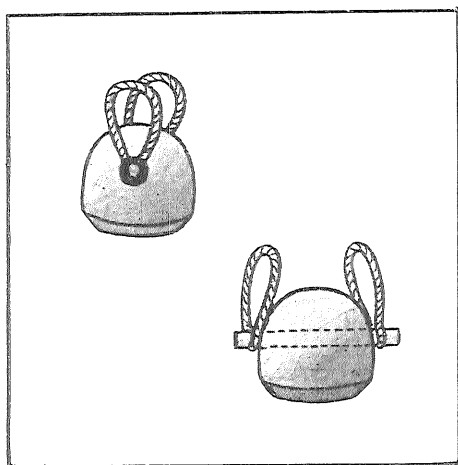


Fig. 7. Anker fra kong Sahuré's skibe. Rekonstruktion.
Tegning af Svend V. Sølvér.

med professor Borchardt, og at han selv mener, at den bagbords gaffel har tjent som en slags kranbjælke, hvorover ankertovet blev lagt, og således er ankergrejerne fremstillet på Busley's rekonstruktion i München (fig. 3). Den omtalte gaffelgren forekommer mig imidlertid altfor svag og desuden forkert anbragt som kranbjælke. Ankertovet er rimeligvis lagt på det mest passende sted nemlig over det svære tværskibs rundholt, der holdes fast af surringerne om stævnen, og hvortil den forreste ende af det langskibs spændtov er befæstet. Gaffelgrenene, mener jeg, er stødstager, hvortil de er fortrinligt egnede med den brede gaffel mod flodens dynd; sådanne stager ses også på ægyptiske relieffer fra en nærliggende tid og benyttes endnu overalt på Nilen.

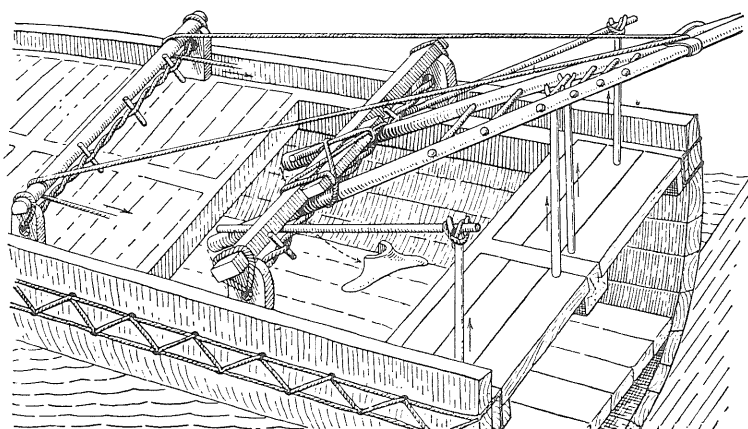


Fig. 8. Rekonstruktion af det indre af kong Sahuré's skibe, visende mastarrangementet (af professor Borchardt).

Foran masten ses et arrangement bestående af en lang bom hvilende i en gaffelstøtte; dette har professor Assmann forklaret som en løftespage til ankre, og Busley har fremstillet det på denne måde på sin rekonstruktion. Arrangementet har dog sandsynligvis snarere været benyttet til at rejse og lægge masten. Efter hele tegningen at dømme er det klart, at masten er en såkaldt A'mast sammensat af to spir forenet for oven og konstrueret til hurtigt at kunne rejses og lægges. Jeg mener, at masten drejer om den nærmeste dæksbjælke, der er gjort rund på de steder, hvor surringerne er lagt. Masten ses liggende med toppen hvilende på en galge agterude; på mastens nederste ende ses en stenvægt med hul, ters og strop som stenankrene, og stroppen ses i forbindelse med løftebommens agterste ende; den forreste ende af løftebommen er surret ned efter for at holde hele arrangementet på plads i denne stilling (fig. 9 a og b). Når masten skal rejses, fires løftebommens forreste ende i vejret, hvorved vægten på mastens nederste ende sænkes; toppen løfter sig fra galgen agterude og bevæger sig op efter, indtil masten er på plads i mastesporene i skibets bund. At lægge masten foregår på samme måde men i omvendt orden. At dette arrangement virker tilfredsstillende i enhver henseende

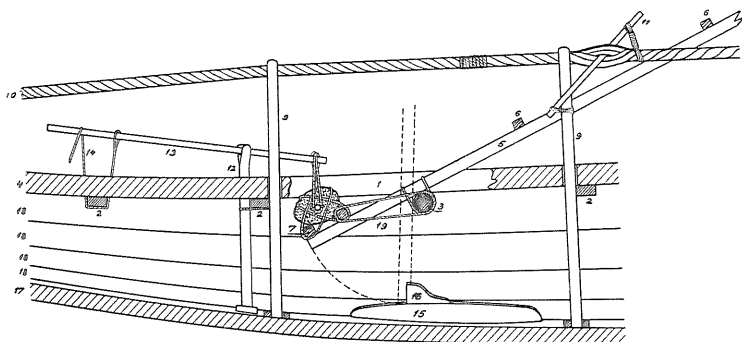


Fig. 9 a. Skematisk fremstilling af løftearrangementet for masten i kong Sahurê's skibe. Langskibs snit. Rekonstruktion. Tegning af Svend V. Sølvér. 1. Essingsplanke. 2. □ Dæksbjælke. 3. ○ Dæksbjælke. 4. Langskibs dæksbjælke. 5. Mast. (Styrbords ben af A'masten). 6. Tværligger på mast. 7. Anlæg for stenvægt. 8. Stenvægt m. ters. 9. Gaffelstøtte for langskibs spændtov. 10. Langskibs spændtov. 11. Ters for spændtov. 12. Gaffelstøtte for løftebom. 13. Løftebom for mast. 14. Stjert for samme. 15. Fisk for mastespor. 16. Mastespor. 17. Kølplanke. 18. Klædningsplanke. 19. Springline til at tage vægten af masten.

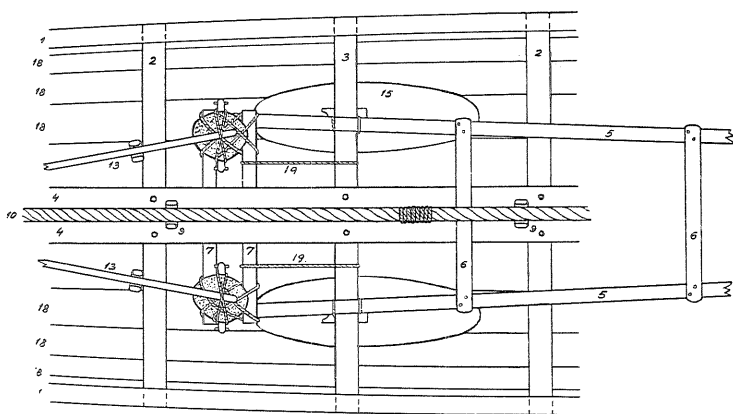


Fig. 9 b. Set fra oven.

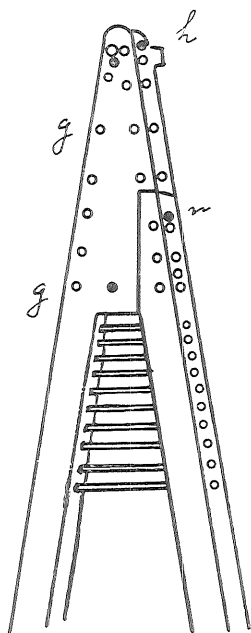


Fig. 10. Toppen af en sammensat A'mast. Oldægyptisk model no. 4882.
Cairo musæet.

kan man let overbevise sig om ved modellforsøg; det tager i virkeligheden kun få minutter at udføre manøvreren selv med en meget stor mast. Arrangementet er umiddelbart indlysende, og for resten er idéen almen kendt blandt primitive folk og benyttet lige op til nutiden. Endvidere er disse grejer så primitive, at de må antages at have ligget indenfor datidens ægypteres evner, og jeg synes, at hver detalje i reliefferne styrker min opfattelse. Assmann og Busley giver en hel anden forklaring, som er for omstændelig til at referere her, men som fremgår af tegningen fig. 8, der findes i Assmann's beskrivelse. Desværre benyttes samme forklaring af Ch. Boreaux i hans store

værk om ægyptisk skibsfart⁶, ligesom Busley naturligvis uændret har anvendt den i rekonstruktionen. At professor Assmann ikke er helt overbevist herom fremgår af hans slutbemærkning: „Soweit meine Hypothese“.

Desværre giver disse tegninger ikke rigningens og sejlføringens udseende, men efter mangfoldige samtidige skibsbilleder må man antage, at der til den forholdsvis høje A'mast har hørt et højt, smalt sejl på en rå men uden bom forneden, samt at der har været et stag fra toppen af masten forefter til skibets stævn. Alle disse grejer såvelsom fald, braser, skøder o.s.v. var så almen kendt på den tid, at man har lov til også at forvente dem her, selv om intet er vist. Masten er A'formet og utvivlsomt anbragt på samme måde som på flere modeller fra ægyptiske grave, nemlig med et ben i hver borde hvilende i mastespor (fig. 11). Ganske vist ses benene i langskibs retning på tegningen, men dette beror utvivlsomt på den ægyptiske tradition, der som regel viser en ting på den mest forståelige måde. Masten er smukt bygget med flere forstærkninger (fig. 1) og foroven ved surringerne forsynet med et fremspring, antagelig som leje for råen; den er på samme tid stærk og let håndterlig og afgiver et slående bevis på, hvor smukt datidens skibbyggere forstod at overvinde vanskelighederne, der opstod ved landets permanente mangel på tømmer til master.

Derimod har der i Ægypten været overflod af materialer til fremstilling af tovværk og sejl, nemlig „byblos“, et emne fremstillet af papyrusplantens fibre, og Ægypterne var foregangsmand på disse områder. Selv om det er højst sandsynligt, at flettede bastmætter i lighed med, hvad der i nutiden findes i kinesiske skibe, har været brugt til sejl i almindelige nilskibe, så viser billeder af andre skibe fra kong Sahuré's grav sejl, der utvivlsomt er en slags vævning af „byblos“. Endvidere omtaler Herodot specielt byblossejl som karakteristisk for Ægypten.

Om ægyptisk tovværk ved vi betydeligt mere, idet der f. eks. i museet i Cairo findes talrige prøver på udmærket tovværk af papyrusfibre lige fra svære trosser til tynde snore. Selv om vi

⁶ Ch. Boreaux: „Etudes de Nautiques Egyptiennes“. Cairo 1925.

ikke fra græske kilder vidste, at ægyptisk tovværk var almen anerkendt i oldtiden, så viser billeder og modeller med al tydelighed, at ægypterne havde udmærkede rebslagere.

En særlig slags tovværk, som synes at være anvendt mere i oldtiden end nu, er det læderspundne tov, og billeder fra ægyptiske grave viser fremstillinger i alle enkeltheder.

De ægyptiske sømænd synes at have været meget flinke til tovværksarbejde, det man til søs kalder skibmandsarbejde. Fra den allertidligste tid finder vi prøver på det nydeligste splidsarbejde, såsom tovværksbelægninger på stævnene og surringer o. s. v. og disse arbejder kan ikke gøres bedre den dag i dag.

Mastens placering i den forreste fjerdedel af skibet viser, at der kun kan blive tale om sejlads med vinden agterind, men samtidig så at sige tidsfæster dette billederne. Gennem tiderne bevæger masterne i ægyptiske skibe sig fra helt forude — en kort mast med et lille, bredt sejl — til højere master forude i skibet med smalle råsejl uden bom som på nærværende skibe, indtil ægyptisk sejlføring når sit skønneste udtryk i det XVIII dynastis skibe med kortere men svære master anbragt midtskibs med brede råsejl med bom, gårdinger, toplenter o.s.v., hvorved vinden kan udnyttes langt bedre, idet skibene også vil kunne sejle for sidevind (fig. 15).

Hvorledes kong Sahuré's skibe har kunnet sejle på langfartssejladser udenfor Nilen har altid været en gåde; bygningen af skibenes skrog var så upraktisk til sejlads på åben sø, at de uvægerlig ville brække sammen i den første storm.

Der har ofte været fremsat den påstand, at ægypternes oversoiske skibsfart i det tredje årtusinde f. C. var meget omfattende, og at ægyptiske skibe besøgte øerne i Middelhavet, bl. a. Kreta, og man har støttet denne påstand på den kendsgerning, at der i ægyptiske grave fra denne periode er fundet krukker af umiskendelig kretensisk oprindelse, og at der på Kreta i minoiske lag er fundet ting af ægyptisk oprindelse. En forbindelse mellem Ægypten og Kreta har utvivlsomt fundet sted, men det er meget tvivlsomt, om denne skibsfart er udført af ægyptere. Der findes blandt de tusinder af ægyptiske skibsbilleder, der

er efterladt os, ikke et eneste, der virkelig er egnet til fart på åben sø, og ej heller i indskrifter eller billeder nogen antydning af, at ægyptisk byggede skibe har udført oversøiske sejlads-er udo- ver Libanonsfarten og farten på Rødehavet, hvor der i sæ- sonen for sejlads netop hersker vejr- og vindforhold egnede for de tunge men svagtbyggede, ægyptiske skibe. Hvem den tidlig- ste skibsfart mellem Ægypten og øerne i Middelhavet skyldes, vides ganske vist endnu ikke, men ved betragtning af de ældste

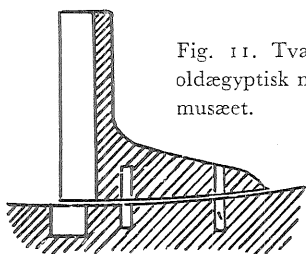


Fig. 11. Tværsnit af mastespor i oldægyptisk model no. 4918. Cairo musæet.

billeder af skibe fra Kreta og andre Middelhavsøer får man uvilkårlig indtryk af en helt anden skibsbygningsteknik end ægypternes. Man synes at stå overfor skibe, der med stævne, køl og spanter viser virkelig søgående fartøjer, og der er grund til at formode, at sejladsen mellem Ægypten og øerne i Middelhavet ikke er foretaget af ægyptere, men af Middelhavsfolk. Det er at håbe, at fremtidige udgravninger på kysterne af Kreta og Cypern vil kaste lys over dette meget interessante spørgsmål. Derimod er der flere overensstemmende dokumenter om ægyptiske ekspeditioner søværts til Libanonegnene. Den ældste beretning stammer fra kong Snefru's tid (III dyn. c. 2800 f. C.) og beretter om en flåde på 40 skibe, lastede med cedertræ fra Libanon til Ægypten, desværre uden oplysende detaljer. Imidlertid er der den overmåde indholdsrige indskrift fra det V dynastis tid (c. 2600 f. C.) om samme sejlads, hvor de i denne artikel nævnte skibe findes; og alle disse skibe er ægyptisk byggede. Disse skibe, som oven for er beskrevet, er de eneste autentiske tegninger af ægyptiske Middelhavsskibe og viser den specielle

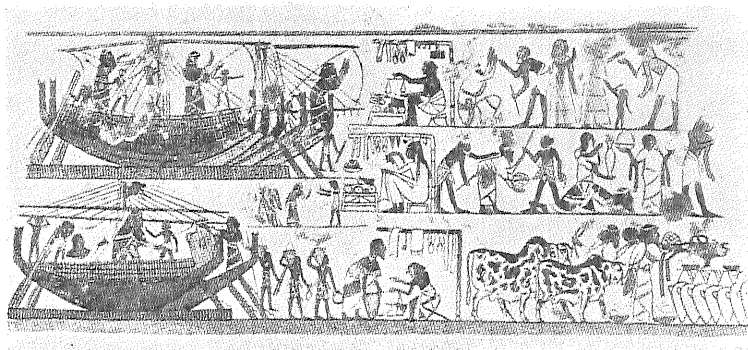


Fig. 12. Fønikiske skibe lossere deres last ved nilbredden.
Relief fra viziren Rachere's grav i Theben. XVIII dyn. c. 1500 f. C.

ægyptiske skibsbygnings højeste udvikling på den tid; efter tusinde års forløb synes der ikke at være nævneværdig forbedring i selve skrogets bygning, selv om det dog må antages, at ægypterne har haft rig lejlighed til at studere Middelhavsfolkenes byggemåde.

Det har altid undret mig, at ægypterne, der uden sammenligning var datidens mest udviklede folk med adgang til Libanons udtømmelige tømmermarkeder og med kendskab til Middelhavsfolkenes skibsbygning, ikke selv byggede lignende skibe til oversøisk sejlads. Det ligger nær at antage, at ægypterne medbragte skibsbyggere til Libanon og på stedet for den store rigdom af tømmer byggede skibe langt stærkere og bedre end i Ægypten, hvor det dårlige skibsbygningsmateriale dikterede den særlige teknik, der resulterede i skibe ganske uegnede til åbent hav. Men intet sådant vides at have fundet sted; derimod kender vi beretninger flere steder fra, at skibe byggedes i Ægypten på den ældgamle måde af tømmer indført fra Libanon, og en af de såkaldte Dasjurbåde fra c. 2000 f. C. (findes i Fields Museum i Chicago) bekræfter denne mærkelige kendsgerning. Vi står sikkert her overfor et udslag af ægypternes næsten utrolige konservatisme — en uovervindelig vedhængen ved fædrenes metoder og afsky for fremmede folks skikke.

Denne konservatisme standsede ægypternes skibsbygnings

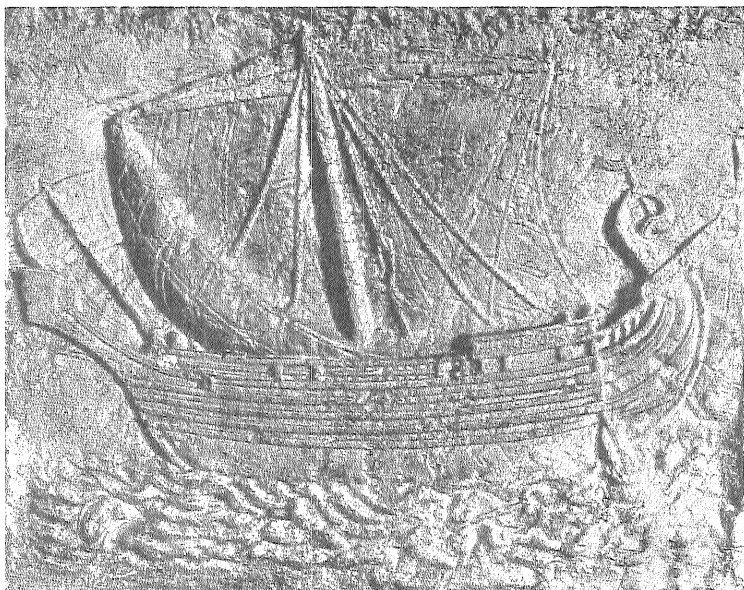


Fig. 13. Fønikisk skib fra c. 200 e. C. Fra en sarkofag i Sidon.

udvikling og satte den skarpe grænse for oversøisk skibsfart; kun der, hvor de til flodfart byggede skibe kunne sejle uden fare for sammenbrud — om sommeren i det allerøstligste hjørne af Middelhavet og om vinteren på Rødehavet — vides udenrigs ægyptisk skibsfart at have fundet sted.

Ved sammenligning mellem kong Sahuré's skibe og den ældste fremstilling af fønikiske skibe (fig. 12), som findes i en grav i Theben fra det XVIII dyn. c. 1500 f. C., lægger man straks mærke til den megen lighed, ikke alene i skrogets og stævnenes form, men også i roret og andre dele; man synes at stå overfor et ægyptisk skib, selv om der er enkeltheder, der afgjort karakteriserer det som et fremmed. Ved betragtning af disse billeder må man dog ikke glemme, at de er fremstillet af en ægyptisk kunstner og som følge deraf naturligvis er mere ægyptisk udseende end de i virkeligheden har været.

Der er altså meget, der tyder på, at fønikerne modtog de første impulser til skibsfart og søhandel på Middelhavet fra

Ægypten, og at deres første forsøg på skibsbygning er udført efter ægyptiske forbilleder. Imidlertid må det anses for givet, at fönikernes yderligere fremgang som skibsbyggere ikke skyldes ægypterne, men derimod folk fra Middelhavssøerne, der allerede inden den tid utvivlsomt forstod at bygge søgående skibe. Desværre er der så godt som intet materiale efterladt os, som kan illustrere den fönikiske skibsbygnings udvikling, og det eneste billede, vi kender af et fönikisk skib, findes på en sarkofag fra Sidon fra omkring 200 e. C. (fig. 13). Dette billede er imidlertid fra så sen en tid, at så godt som ethvert ægyptisk træk er udslettet.

Sejladser på Libanon havde for ægypterne det formål foruden slaver at hjembringe to meget eftertragtede produkter, der ikke fandtes i Ægypten, nemlig bygningstømmer og cedertræsolie. I denne forbindelse kan det nævnes, at der i hele den ægyptiske oldtid synes at have været temmelig regelmæssig forbindelse ad havet mellem Ægypten og Libanon, og at sejladser inden fönikernes tid utvivlsomt er udgået fra Ægypten og foretaget med ægyptisk byggede skibe. Al udenrigshandel var kongeligt privilegium, og der er al grund til at betragte kong Sahuré's skibe som typisk ægyptiske for den tid.

Den ægyptiske Libanonfart kan kun have fundet sted i sommertiden, hvor vejret som regel er smukt og søen rolig, idet disse skibe var så lidet egnede til sejlads i søgang, at de uvægerlig måtte skilles ad i den første storm. Forøvrigt indskrænkede al sejlads på Middelhavet sig hele oldtiden igennem og langt hen i middelalderen til sommermånederne. Der er f. eks. bestemte udtalelser fra romertiden om, at al sejlads på Middelhavet var afbrudt fra oktober til april, og af egen erfaring må jeg erkende, at et mere lunefuldt og stormfuldt hav end Middelhavet om vinteren findes ikke.

Om sommeren er vejret på Middelhavet derimod gennemgående smukt, og lange perioder af fint vejr er regelen. I det sydøstlige hjørne mellem Ægypten og Syrien blæser hele sommeren igennem de såkaldte „Etesiske vinde“ fra nordnordvest, men disse vinde når ikke ind til den syriske kyst, hvor der som regel er stille. Fra Nilen op langs Syriens kyst mod Lilleasien løber der derimod en svag strøm med c. 1 mile's fart.



Fig. 14. Transport af trælast i flåder.
Relief fra Sargon II's palads i Korsabad, c. 700 f. C.

Når man tager disse forhold i betragtning, får man forklaringen på det ellers ganske ufattelige, at de yderst usødygtige ægyptisk byggede skibe vovede sig ud på det åbne hav, og det skyldes sikkert alene det rolige sommervejr i dette hjørne af Middelhavet, at ægypterne formåede at gennemføre farten på Libanonkysten med deres højst usødygtige skibe.

Udrejsen fra Ægypten nordefter har antagelig fundet sted i månederne maj—juni, idet der på denne årstid er svage sydlige og sydvestlige vinde langs kysten, hvis ikke vejret er ganske stille; da strømmen endvidere sætter nordover langs den syriske kyst, kan rejsen fra Nilens munding til Libanonhavnene, en distance på 2—300 miles, højst have taget et par dage, selv om vinden skulle udeblive og skibene måtte roes. I denne forbindelse kan man trostigt sige, at disse Byblosrejser ikke kunne gennemføres uden kendskab til kunsten at ro. Kunsten at ro i modsætning til at padle er ægyptisk og var kendt på kong Sahuré's tid. Overgangen fra padler til årer fandt sted under det V dynasti, hvilket tydeligt fremgår af skibsbilleder fra Chemenhoteps og Khety's klippegrave ved Beni Hassan. Fra den tid forsvinder padler og erstattes af årer, fastholdt ved lønningen af tovstroppe på en måde, der endnu bruges på Middelhavet. Denne opfindelse har været meget virkningsfuld, idet padler kun tillader delvis og ustadig kraftudfoldelse, hvorimod årer kan udvikle langt større fremdrift. Det karakteristiske ved oldægyptisk roning er, at årebladet sættes i vandet forholdsvis tæt ved bådssiden, og at åren holdes næsten lodret og ikke vandret som hos os, altså en bevægelse der meget minder om padling.

De havne, der kan være tale om som udskibningssteder, er forholdsvis få; det har muligvis været Byblos, det nuværende Debjail, der ofte omtales i ægyptiske indskrifter, eller noget sydligere beliggende sted Djuneħ, hvor der endnu er rester af oldtidens vældige cedertræsskove. Der findes i ægyptiske indskrifter et udtryk „byblosskib“, ikke alene om skibe, der virkelig sejlede på Byblos, men også om skibe, byggede til Puntfarten; udtrykket må altså forstås som betegnende en speciel skibstype, formodentlig et skib som kong Sahuré's.

Hjemrejsen fra Libanonkysten til Ægypten med de lastede

111-120

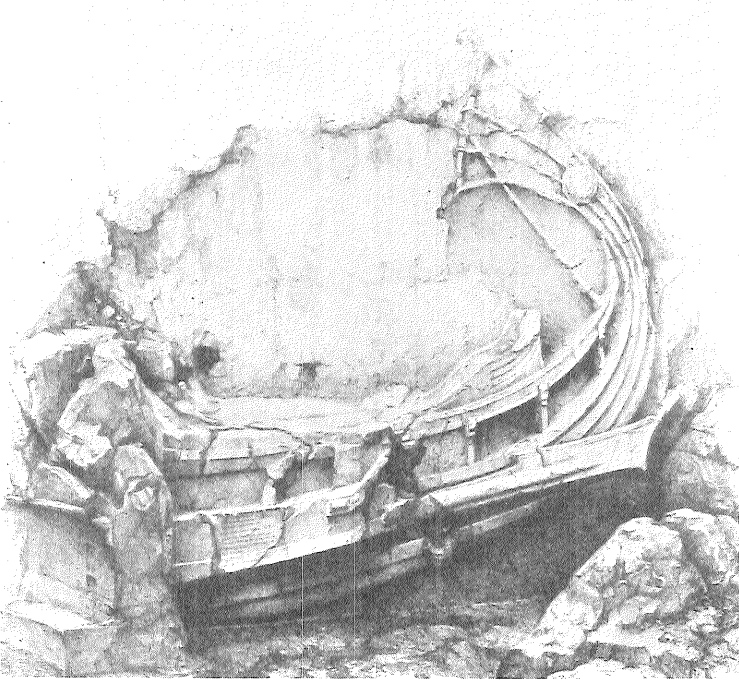


Fig. 15. Agterenden af et græsk skib fra c. 200 f. C., visende „hypozygion“, en tovsurring til at styrke plankesamlingen. Klipperelief fra borgen Lindos på Rhodos. En afstøbning i fuld størrelse pryder opgangen i det kongelige bibliotek i København.

fartøjer har naturligvis taget betydelig længere tid end udrejsen og har været forbundet med langt større risiko. Skibene har rimeligvis taget den lettere last, cedertræsoliene og slaverne, om bord, hvorimod den svære last, cedertræstømmeret, er blevet slæbt i flåder efter skibene. Vi kender ganske vist intet om en sådan fordeling af lasten fra ægyptiske indskrifter, men de skibe, der ses afbildet kommende fra en Libanonekspedition, er ikke tungt lastet, og intet tømmer ses. Derimod ved vi ganske bestemt at den omtalte måde at fragte tømmer på ved at flåde det efter skibene har fundet anvendelse i oldtiden; det ses således tyde-

ligt på relieffer fra kong Sargons palads i Korsabad c. 700 f. C. (fig. 14). Ligeledes omtales samme føring af trælast i biblen (I Kong. 5, 8—9), hvor den fönikiske kong Hiram aftaler med kong Salomon om tømmer til bygning af templet i Jerusalem: „Jeg (Hiram) vil gøre al din vilje med cedertræ og fyrretræ. Mine tjenere skulle føre dem ned fra Libanon til havet, og jeg vil lægge dem i flaader og bringe dem til det sted, som du sender mig bud om, og jeg vil lade dem skille ad der, og du skal lade dem hente“ o.s.v. Det hebræiske udtryk i teksten for flåder er „bob’rot“ (lat. rates), hvilket udelukker enhver tvivl om betydningen.

Kursen for tilbagereisen fra Libanon til Ægypten var uden tvivl lagt så langt fra kysten, at ægypterne har kunnet drage nytte af den stadige nordenvind, men det har sikkert været en langsom og besværlig rejse for skibene med tømmerflåder på slæb, og man forstår udmærket, at den lykkelige tilbagekomst til Ægypten af de mange skibe var en begivenhed, værdig at indmejsles i majestæten gravkammer.

Medens fremdrivningsmidlet på udvejen hovedsagelig har været årer, er hjemreisen uden tvivl foregået for sejl og hjulpet frem af den sydgående strømsætning. Man ser, at ægypternes Libanonrejser må have udgjort veritable „rundrejser“ fra den østlige Nilmunding med strøm og vind langs Syriekysten til lastestedet, derefter vestover ud til søs og for nordenvinden ned til en af de vestlige Nilmundinger. Til at lede et sådant foretagende til søs krævedes naturligvis indgående erfaring og dygtighed, men vi kender desværre intet om datidens navigeringsmetoder. Vi kan kun tænke os til, at rejserne blev udført på den gunstigste årstid, samt at erfarne sømænd har været med for at lede sejladsen og identificere stederne. På andre ægyptiske relieffer, f. eks. fra Der el bahri tempet i Thebens nekropolis findes skibsbilleder, hvor skibets fører ses stående øverst oppe med svøben, tegnet på hans værdighed, i hånden. Hans titulatur er „horp-et“, hvilket er udagt „lederen af sejladsen“, det ældste kendte udtryk for den stilling, vi nu kalder skibsfører. På et andet billede fra samme tempel visende et skib for fulde sejl ses skibsføreren stående forude i fuld aktivitet.

På kommandoplatformen har lodhiveren, manden med målestagen, sin plads; i de ledsagende hieroglyftekster betegnes han som „ham der står i stævnen og kender grundene“ og determinativet, der kendetegner hans håndtering, er karakteristisk nok to vidt åbne øjne.

Agten for kommandoplatformen står skibsføreren med sin stok i færd med at give rorgængerne agterude en ordre, således som det forklares i den vedføjede tekst: „Styr til bagbord“, hvilket er betydningen af de hieroglyffer, der ses agten for sejlet. (fig 16).

Det er af interesse for emnet at se, at allerede i hine fjerne tider har erfaringen lært, at det var bedst at samle ansvaret for et skibs ledelse på een hånd, og denne oldægyptiske opfattelse er fortsat uforandret gennem tiderne helt op til vore dage. Det ægyptiske „horp-ent“ er ganske analogt med det græske „triere archos“, skibets herre, og det latinske „magister navis“ eller „rector navis“; gennem det engelske „shipmaster“ og det hollandske „scheepher“, skibets herre, når udtrykket endelig til den fordrejede danske form „skipper“, der i virkeligheden betyder det samme.

Disse rejser mellem Ægypten og Libanon synes at fortælle om de ældste former for navigering og erfaringsmæssig udnyttelse af fremherskende strømme og vinde. Såvidt man efter de nuværende forhold, der rimeligvis har været de samme i oldtiden, kan se, er de lastede skibe fra Libanons kyst bleven roet gennem stillebæltet mod vest så langt til søs som muligt, indtil nordenvinden har sat ind og blæst både skibe og tømmerflåder sydefter lige til deltalands kyst. På hvilken tid ægypterne ophørte med disse Libanonrejser, ved man ikke bestemt, men efter alt at dømme overtager den nyopdunkede søfartsnation, fønikerne, lidt efter lidt hele denne fart. Et billede fra det XVIII dynastis tid (c. 1500 f. C.) viser os fønikiske skibe under losning i en ægyptisk havn (fig. 12), og senere beretninger fortæller om ægyptiske laster om bord i fønikiske skibe, f. eks. i Thotmes III's annaler fra karnaktemplet og andetsteds. Det mest talende bevis på, hvor fuldstændig Libanonfarten var overgået til fønicierne, findes i fortællingen om den ægyptiske præst,

udsendt fra templet i Theben for at skaffe tømmer til et tempelskib. Hans navn er Una-Amen ; han lever under det XXI dyn. (c. 1100 f. C.) og rejser med fönikisk skib til Libanon, ligger i havne sammen med andre fönikiske skibe, aftaler med fönikerkongen om levering af tømmer og sender det med fönikiske skibe til Ægypten. Ikke et eneste sted i denne beretning omtales noget ægyptisk skib, men derimod nævnes, at fönikierne i lange tider har sejlet tømmer til Ægypten, og man må derfor antage, at tømmerfarten på den tid ganske var i deres hænder.

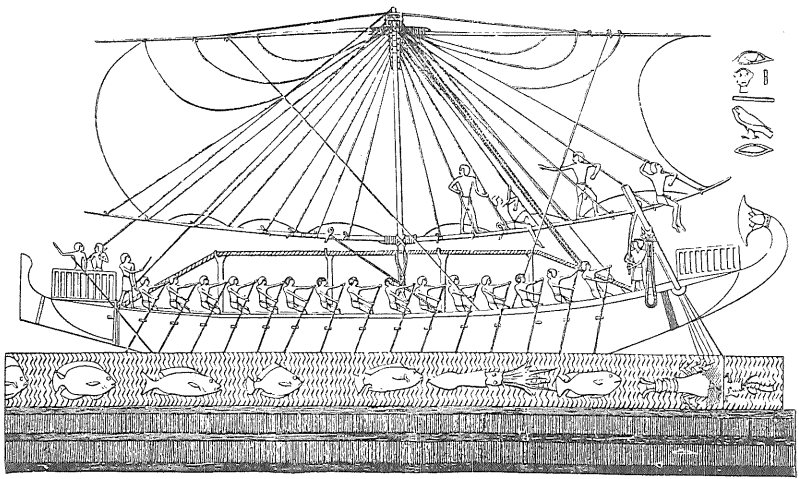


Fig. 16. Ægyptisk søgående skib fra det XVIII dyn. (c. 1500 f. C.). Hieroglyfferne til højre for sejlet betyder „Styr til bagbord“ i overensstemmelse med skibsførerens håndbevægelse. Relief fra Der el bahri templet ved Theben.