

**Rezension zu:**

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

Frank Förster

Die in der renommierten Reihe der Göttinger Orientforschungen erschienene Arbeit ist einem Thema gewidmet, das in der ägyptologischen Forschung trotz seiner offenkundig hohen Relevanz und Bedeutung<sup>1</sup> lange Zeit ziemlich vernachlässigt wurde: dem vielschichtigen und facettenreichen Phänomen des Reisens im Alten Ägypten. Wie dem Untertitel zu entnehmen ist, werden dabei neben einer Vielzahl von relevanten, unter dem weiten Begriffsfeld „Reisekultur“ subsumierten Aspekten insbesondere praktische Fragen nach den Fortbewegungs- und Transportmitteln in pharaonischer Zeit in den Vordergrund gestellt, doch kommt das Spektrum der textlich belegten individuellen Reisenden selbst und ihrer verschiedenen Motivationen und Destinationen keineswegs zu kurz. In der Tat kann das schmale Niltal als langgestreckte Flussoase mitsamt den unmittelbar angrenzenden Wüstengebieten in Ost und West einerseits und dem breiten, von zahlreichen Kanälen und Verbindungswegen durchzogenen Nildelta im Norden andererseits als eine naturräumlich besonders „verkehrsträchtige“ Region gelten, die durch die landschaftlichen Gegebenheiten besondere Möglichkeiten bot, aber auch spezielle, nicht zuletzt verkehrstechnische und logistische Anforderungen an Reisen und Reisende in pharaonischer Zeit stellte – vor allem, wenn das Reiseziel außerhalb der eigenen kulturellen Grenzen lag. Zudem erlaubt das außerordentlich lange Bestehen der pharaonischen Hochkultur im Verbund mit einer relativ reichen Quellenlage kulturhistorisch aufschlussreiche diachrone Betrachtungen, etwa im Hinblick auf die Entwicklung von Reise- und Transportmitteln, den Ausbau des Verkehrs- und Wegesystems oder allgemeine sozio-ökonomische Prozesse, die mit Fragen der Mobilität zusammenhängen.

Bei der mit 424 Seiten und insgesamt 175 Abbildungen (darunter 82 auf 16 Tafeln verteilte Farabbildungen) in Text und Bild recht umfangreichen Publikation handelt es sich um die überarbeitete Fassung ihrer Dissertationsschrift, die Heidi Köpp-Junk bereits 2006 an der Georg-August-Universität zu Göttingen eingereicht hatte. Sowohl die lange Entstehungs- als auch Überarbeitungszeit (das Interesse für Reisen, Transport und Verkehr reicht laut der Autorin bis zum Beginn ihres Studiums zurück, s. Vorwort S. 17)<sup>2</sup> haben zu einem großen Vorzug geführt, der diese Arbeit vor allem auszeichnet: Es handelt sich um eine umfassende Darlegung des Themas, die nicht nur aktuell, sondern gleichsam enzyklopädisch ist. Wer sich für Reisen und Transporte im pharaonischen Ägypten interessiert, gleich ob Ägyptologe, Laie oder

---

<sup>1</sup> Zu Recht macht die Autorin gleich zu Beginn ihrer Einleitung (S. 19) klar: „Dabei stellt gerade ein leistungsfähiges Verkehrs- und Transportwesen für jede staatliche Organisation, die eine gewisse Mindestgröße und Komplexität überschreitet, eine unabdingbare Notwendigkeit dar.“ In der Tat ist ein effizientes Transport- und Verkehrswesen eine *conditio sine qua non* zur Aufrechterhaltung der ökonomischen und sozialen Strukturen, der Kommunikation allgemein und nicht zuletzt der politischen Machtausübung.

<sup>2</sup> Hiervon zeugen nicht zuletzt auch die Beiträge zu einzelnen Aspekten, die die Autorin zwischenzeitlich publiziert hat, s. Bibliographie S. 345.

Nachbarwissenschaftler, wird in diesem künftigen Standardwerk zuverlässig Auskunft, zumindest aber hilfreiche weiterführende Angaben zu nahezu allen wesentlichen Fragen und Gesichtspunkten finden. Dabei ist hervorzuheben, dass der Landverkehr gegenüber der (Fluss-)Schifffahrt besonders eingehend behandelt wird, da für letztere bereits einige einschlägige Studien vorliegen (S. 20 mit Anm. 6).

Die Arbeit besteht im Wesentlichen aus fünf inhaltlich aufeinander aufbauenden Teilen, die als separate Kapitel von teilweise sehr unterschiedlicher Länge und Strukturierung (bis hin zu einer sechsten Unterebene mit weniger als einer Textseite, z.B. Abschnitt 3.2.3.2.2.5 Mit Rädern versehenes Spielzeug, S. 157) aufeinander abfolgen: 1 Einleitung (S. 19–21), 2 Klima und Verkehrswege (S. 22–80), 3 Transport und Fortbewegung (S. 81–212), 4 Reisende (S. 213–266) und 5 Organisation des Reisens (S. 267–318). Die beiden folgenden Teile 6 *Résumé* (S. 319–327) und 7 Anhang (S. 329–424) schließen den Band ab. Der Anhang besteht aus einer umfangreichen Bibliographie (S. 329–358), einem in Sach- und Personenregister, Gottheiten, Ortsnamen, Trassennamen und Textquellen gegliederten Index (S. 359–378), einem Kartenteil mit vier Karten (S. 379–383) sowie einem nach Schwarzweiß- und Farbbildern unterteilten Abbildungs- und Tafelteil mit Fotos, Umzeichnungen und Graphiken (S. 385–424). Das Personenregister ist dabei nochmals untergliedert in ägyptische Herrscher, nicht-ägyptische Herrscher und Privatpersonen, ebenso wie die nach ägyptischen, vorderasiatischen, biblischen und antiken Überlieferungen unterteilten herangezogenen Textquellen. Das Verzeichnis der Abkürzungen von Zeitschriften, Reihen und Monographien findet sich dagegen am Anfang des Buches, ebenso das Karten-, Abbildungs- und Tafelverzeichnis (S. 9–16). Hier wären schließlich noch ergänzend die technischen Angaben zu erwähnen, die am Ende der Einleitung auf S. 21 einige Zeilen einnehmen und Hinweise u.a. zur Übersetzungs- und Zitierweise enthalten.

Der enzyklopädische Charakter des Werkes spiegelt sich nicht nur im ebenso umfangreichen wie detaillierten Index wider, der dem Leser ein willkommenes, ja bei der Masse an Informationen geradezu notwendiges Mittel an die Hand gibt, um die weitgefächerten Inhalte überschaubar zu machen und die Präsentation und Diskussion einzelner Gegenstände, die nicht durch das Inhaltsverzeichnis begrifflich erfasst werden, im Buch schnell auffinden zu können. Er zeigt sich auch in der bereits angesprochenen Tiefe der Strukturierung der Hauptkapitel, welche bei einem Gesamtumfang von 300 Seiten in mehr als 100 Abschnitte unterteilt sind, was im Durchschnitt eine Textlänge von weniger als drei Seiten pro Einheit ergibt. Zudem finden sich auf diesen 300 Seiten insgesamt knapp 3000 (!) Fußnoten, die nicht nur bibliographische Referenzen, sondern oft auch zusätzliche Informationen enthalten. Die wichtigsten Resultate dieser Hauptkapitel werden im Übrigen jeweils am Kapitelende zusammengefasst, so dass der ergebnisorientierte Leser auch einen anderen als den vorgezeichneten Weg, etwa von den Schlussfolgerungen zur vorangehenden Quellendiskussion, oder eine Abkürzung nur über die Zwischenergebnisse wählen kann.

Zeitlich ist der Rahmen vom Alten Reich bis zum Ende des Neuen Reiches gesteckt, umfasst also grob den Zeitraum zwischen 2700 und 1000 v. Chr., wobei gelegentlich aber auch Quellen aus früherer und späterer Zeit sowie aus Nachbarkulturen mit einbezogen werden (S. 20f.). Die herangezogenen Quellen sind fast ebenso vielfältig, wie es das generelle Thema ist, und lassen sich in drei grundsätzliche Arten unterteilen: Textquellen (sowohl nicht-literarische als auch literarische), flach- oder rundbildliche Darstellungen sowie archäologische Quellen im engeren Sinne (Befunde und einzelne Fundobjekte). Unter die literarischen Quellen fallen beispielsweise die Erzählung des Sinuhe, die des Schiffbrüchigen und andere bekannte fiktionale Texte mit Reisemotiven, während historische und (auto-)biographische Inschriften

aus Tempeln und Gräbern sowie Briefe, Feldzugs- und Expeditionsberichte zu den wichtigsten nicht-literarischen Texten zum Thema zählen. Relevante bildliche Darstellungen umfassen vor allem Reliefs und Malereien mit Szenen von Wasser- oder Landtransporten, verschiedentlich dabei eingesetzten Verkehrs- und Transportmitteln (Boote, Wagen, Last- und Reittiere etc.) und diversen Tragvorrichtungen und Behältern, aber auch Darstellungen von Landschaften, Wasserstellen und Wegabschnitten (darunter die berühmte „Turiner Goldminenkarte“: Taf. 15c, 16) sowie von exotischen Regionen, die besucht wurden (z.B. das Land Punt: Taf. 14c).<sup>3</sup> Die archäologischen Funde und Befunde schließlich erstrecken sich über noch erhaltene Abschnitte antiker Straßen, Wege und Pfade inklusive ihrer Infrastruktur (steinerne Wegzeichen, Versorgungsstationen, Rastplätze)<sup>4</sup> bis hin zu Artefakten in Gestalt originaler Schlitten, Sänften, (Streit-)Wagen und Boote oder deren Modelle als Grabbeigaben; ferner seien hier noch Sandalen aus Papyrus oder Leder, Hilfsmittel wie Tragstangen und -joche und andere praktische Transportmittel und Verpackungsarten genannt.

Die einzelnen Inhalte einer solch umfassenden Studie können im Rahmen einer knappen Buchbesprechung natürlich nur unzureichend wiedergegeben werden, doch soll im Folgenden zumindest ein Eindruck von Vielfalt und Bandbreite der hier behandelten Thematik und ihrer Quellen vermittelt werden. Nachdem in Kapitel 2 zunächst die allgemeinen klimatischen und naturräumlichen Verhältnisse skizziert wurden, folgt eine Darlegung von Art, Entwicklung und Nutzung der verschiedenen Verkehrswege, unterteilt in Wasser- und Landwege und, wie erwähnt, mit einem starken Fokus auf letzteren. Hier werden nicht nur die verschiedenen Typen und Nutzungsintensitäten von Landwegen und ihrer Infrastruktur (Pfade, Wüsten- oder Uferwege, z.T. gepflasterte Steinbruchstraßen, Rampen, Brücken, Wegweiser etc.) definiert und besprochen, sondern auch deren Aufbau, Wartung und Integrierung in weitläufige Verkehrssysteme. Ungemein reichhaltig ist dann das folgende Kapitel zu Transport und Fortbewegung, das mit 132 Seiten auch das bei weitem umfangreichste und damit gewissermaßen das Kernkapitel der Arbeit ist: Detailliert werden hier die verschiedenen bezeugten Fahrzeuge und Transportmittel in ihrer technischen Entwicklung und praktischen Anwendung vorgestellt, von den einfachsten oder wenig anspruchsvollen Transportmethoden wie dem Tragen durch den Menschen, mittels Schlitten oder durch Lasttiere (Rind, Esel, Kamel)<sup>5</sup> bis hin zu ausgeklügelten Transport- und Fortbewegungsmitteln wie Sänften, Karren, Wagen und vor allem dem kurz vor dem Neuen Reich in Ägypten durch die Hyksos eingeführten zweirädrigen Streitwagen, mit dem eine bis dato ungeahnte Geschwindigkeit erreichbar war. Insbesondere die Abhandlungen zu den verschiedenen Wagentypen, ihrer Konstruktion und ihrem Einsatz zählen zu den dichtesten und informativsten Abschnitten des Bandes. Hervorzuheben sind dabei nicht zuletzt die Angaben zum jeweils bewegbaren Transportvolumen und speziell zur damit verbundenen Leistungsfähigkeit von Lasttieren bzw. -fahrzeugen (Tragkraft, Geschwindigkeit, Ausdauer/Verschleiß etc.).

Es folgt ein ausführlicher Überblick über die textlich belegten Reisenden, die einer Vielzahl von „Berufsgruppen“ angehörten: Schreiber, Priester, Ärzte, Architekten und Bauleiter, Handwerker, Händler, Boten, Armeeangehörige, Arbeiter und Ex-

<sup>3</sup> Vgl. zu letzterem jetzt F. Breyer, *Punt. Die Suche nach dem „Gottesland“* (Culture and History of the Ancient Near East 80), Leiden & Boston 2016.

<sup>4</sup> Vgl. hierzu ausführlich J.-P. Graeff, *Die Straßen Ägyptens*, Berlin 2005 (Diss. Univ. Hamburg 2004); F. Förster & H. Riemer (Hg.), *Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond* (Africa Praehistorica 27), Köln 2013.

<sup>5</sup> Wobei das einhöckrige Kamel (Dromedar) offenbar erst spät in intensiverer Weise zum Einsatz kam und der Zeitpunkt seiner Einführung in Ägypten nach wie vor umstritten ist, vgl. S. 112–115.

peditionsteilnehmer – alle diese Gruppen werden in Unterkapiteln jeweils separat besprochen. Bereits aus dieser Auflistung lässt sich das breite Spektrum unterschiedlicher Beweggründe oder Anlässe für Reisen ableiten, was ergänzt wird durch eigene Abschnitte zu königlichen Reisen, Pilgern und Wallfahrern, unfreiwillig und privat Reisenden und das wichtige, wenn auch kurze Unterkapitel „Frauen auf Reisen: War Reisen ein männliches Privileg?“ (eine Frage, die entschieden verneint werden kann; S. 227–230). Zahlreiche verstreute Quellen werden hier herangezogen und beispielsweise auch auf die Fragen hin ausgewertet, wie oft und wie weit gereist wurde, sei es zur Heirat, aus beruflichen oder religiösen Gründen, um Waren auszutauschen oder auf Kriegs- oder Expeditionszügen. Manche der Reisen führten weit ins Ausland und dauerten einige Monate, ja mit längeren (erzwungenen oder freiwilligen) Aufenthalten im Zielgebiet bisweilen sogar einige Jahre. Die Feststellung, dass es keine Belege für das Reisen aus reiner Reiselust oder einem ausgeprägten Abenteuerdrang gibt, kann nicht sehr erstaunen, ist vor dem Hintergrund des modernen Individual- und Massentourismus aber durchaus erwähnenswert. Wie wir nicht nur aus der Geschichte des Sinuhe, sondern u.a. auch aus einigen autobiographischen Berichten über die Rückführung von im Ausland verstorbenen Expeditionsleitern wissen, war es dagegen offenbar zu allen Zeiten oberstes Gebot, nicht in der Fremde, sondern im heimatlichen Niltal bestattet zu werden.

Überwiegend praktische Aspekte stehen schließlich im letzten Hauptkapitel über die Organisation des Reisens im Vordergrund. Unter dem Stichwort „Vorbereitungen“ werden u.a. einige geographische Hilfsmittel abgehandelt, deren Vorhandensein bereits in pharaonischer Zeit für manchen Leser vermutlich eher überraschend ist: Ortslisten, Itinerare, Reisebeschreibungen, Landkarten – freilich alles im Einzelnen selten belegt und schon aus diesem Grunde für die wissenschaftliche Auswertung meist eine Herausforderung. „Aufbruch und Ankunft“ und „Unterwegs“ sind die weiteren Etappen dieses Kapitels, wobei letzteres in eine Vielzahl interessanter Unterpunkte gegliedert ist: Göttlicher Schutz, Hindernisse und Gefahren, Tod unterwegs, Reisegeschwindigkeit, Unterkunft und Versorgung sowie Formalitäten (Genehmigungen und Pässe; Zoll, Zollschranken und Wegezoll).

Zweifellos liegen die Stärken der Arbeit in erster Linie in der Erschließung und Auswertung der zum Teil sehr unterschiedlichen und vor allem recht weit verstreuten relevanten Quellen, letzteres auch unter Einbeziehung außerägyptischer Verhältnisse zum Vergleich. Ob das Reisen im europäischen Mittelalter dabei tatsächlich immer sinnvoll „als *vademecum* für die Untersuchung der ägyptischen Quellen heranzuziehen“ ist, „um das Wesen des ägyptischen Reisesystems und der Mobilität herauszuarbeiten“ (S. 319, vgl. auch S. 20 mit Anm. 5), erscheint für manche Vergleichspunkte allerdings eher fraglich (Klima, Landschaft, Routenverläufe, Infrastruktur, Logistik, Reiseorganisation etc.). Hier wäre ein Vergleich mit Reisebedingungen und -verhalten im mittelalterlichen bis frühmodernen Ägypten selbst vielleicht zielführender gewesen – was freilich ein zusätzliches (und unter diesen Rahmenbedingungen kaum zu leistendes) intensives Studium diesbezüglicher Quellen erfordert hätte. Fachübergreifende Ansätze und transkulturelle Vergleiche verschiedener vor-moderner Verkehrssysteme und Reisepraktiken sind jedoch in jedem Fall als Gewinn anzusehen, wenn sie die jeweiligen spezifischen Umstände berücksichtigen und tatsächlich relevante Schnittmengen oder Vergleichspunkte definieren können – letzteres durchaus auch in Gestalt einer Kontrastdiagnose.

Detailkritik bei einem solchen enzyklopädischen Werk erscheint eher unangebracht, aber zwei Punkte seien hier doch kurz angesprochen – der eine ist eher quellenkritischer, der andere eher formaler Art. Schlussfolgerungen, wonach im pharaoni-

schen Ägypten ein sehr hoher Mobilitätsgrad in allen Gesellschaftsschichten, unabhängig vom finanziellen Hintergrund oder Status, nachzuweisen sei (S. 319, 325), erwecken den Eindruck einer extrem mobilen Gesamtbevölkerung, was sicherlich so nicht zutrifft: Die Quellenlage gibt natürlich nur einen kleinen Ausschnitt der damaligen Wirklichkeit wieder und geht vor allem oft auf (Selbst-)Darstellungen von Angehörigen gehobener Gesellschaftsschichten zurück; es darf vermutet werden, dass der Aktionsradius der meisten „einfachen“ Siedlungsbewohner nur selten über das unmittelbare Umland hinausging. Trotz einiger Relativierungen (vgl. S. 325) sind solche Verallgemeinerungen also mit einer gewissen Vorsicht zu betrachten.

Der formale Punkt betrifft den Abbildungs- und Tafelteil (S. 385–405 bzw. S. 407–424): Einige Illustrationen sind recht klein, mitunter nur etwa briefmarkengroß. Hier wäre eine etwas höhere Anzahl von Druckseiten zugunsten deutlich größerer Reproduktionen ratsam gewesen, da oftmals Details gerade bei wichtigen Darstellungen oder Objekten kaum zu erkennen sind (vgl. z.B. Abb. 2, 11, 31, 60, Taf. 2e, 3c, 4b, 9a, 10f, 12b, 15c; vgl. hierzu aber auch S. 21 unter 1.1 Technische Angaben: „Die Qualität der Abbildungen ist von den sehr unterschiedlichen Vorlagen abhängig und variiert daher.“).

Trotz dieser (wenigen) kritischen Anmerkungen lässt sich zum Schluss ein sehr positives Fazit ziehen. In seinen auswertenden Teilen naturgemäß überwiegend synthetisierend-gewichtenden Charakters, handelt es sich bei dem beeindruckenden Werk auch ohne umwälzende neue Forschungsergebnisse um ein äußerst verdienstvolles Kompendium und zuverlässiges Nachschlagewerk – eine wahre Fundgrube für alle an Reisen, Verkehr und Mobilität in frühen Hochkulturen Interessierte! Durch die Gesamtschau eröffnen sich mitunter auch neue Perspektiven und interessante Fragestellungen, die der Wissenschaft Anreize bieten für weitere spezifische Forschungen (oder transkulturelle Vergleiche) auf einem Gebiet, dessen Facetten, salopp formuliert, von der Besohlung des Schuhwerks und der Wahl eines geeigneten Lasttieres über individuell prägende Reiseerlebnisse bis hin zum überregionalen Austausch von Waren, Technologien und Ideen reichen. Wie gesagt: ein künftiges Standardwerk.

#### **Kontakt zum Autor:**

Dr. Frank Förster  
Institut für Archäologie und Kulturanthropologie  
Abteilung Ägyptologie mit Ägyptischem Museum  
Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn  
Regina-Pacis-Weg 7  
53113 Bonn  
Email: [frankfoerster@uni-bonn.de](mailto:frankfoerster@uni-bonn.de)