

**Univerzita Karlova**

**Filozofická fakulta**

Český egyptologický ústav

## **Bakalářská práce**

Tamara Kurešová

**Čluny a modely člunů Abúsíru: plavidla ve starověkém Egyptě**

**Boats and Boat Models of Abusir: Watercraft in Ancient Egypt**

Vedoucí práce: prof. PhDr. Ladislav Bareš

Praha 2023

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Čluny a modely člunů Abúsíru: plavidla ve starověkém Egyptě“ vypracovala samostatně a s použitím uvedené literatury a pramenů.

Tamara Kurešová

**Poděkování:**

Ráda bych tímto poděkovala prof. PhDr. Ladislavu Barešovi za vedení mé bakalářské práce, jeho nedocenitelnou pomoc, trpělivost a cenné rady. Také děkuji rodině a přátelům za jejich vytrvalou podporu.

**Klíčová slova:** čluny, modely člunů, stavba člunů, plavidla, lodě, Abúsír

**Keywords:** boats, boat models, boatbuilding, watercraft, ships, Abusir



**Abstrakt:**

Předkládaná bakalářská práce představuje problematiku plavidel starověkého Egypta, přičemž se soustředí na materiály užívané k jejich stavbě a na samotnou konstrukci a klasifikaci plavidel. Zároveň se snaží demonstrovat povahu staroegyptských plavidel na konkrétních archeologických dokladech.

Hlavním zaměřením práce jsou čluny a modely člunů nalezené na významné lokalitě Abúsír, kterou již od roku 1960 zkoumá Český egyptologický ústav. Práce analyzuje tyto nálezy, poskytuje jejich soupis v jednoduchém katalogu, který obsahuje dva čluny a 34 modelů člunů.

Celkově lze tuto práci chápat jako pokus o nastínění tematiky staroegyptských plavidel, která představovala významný aspekt života starověkých Egyptů.

**Abstract:**

The presented bachelor's thesis deals with the topic of watercraft of ancient Egypt, focusing on the materials used for their construction and the actual construction and classification of watercraft. It also seeks to demonstrate the nature of ancient Egyptian vessels through specific archaeological evidence.

The main focus of the work is on boats and boat models found at the important site Abusir, which has been excavated since 1960 by the Czech Institute of Egyptology. The thesis analyses these finds, providing an inventory of them in a simple catalogue that includes two boats and 34 boat models.

Overall, this work can be seen as an attempt to outline the subject of ancient Egyptian watercraft, which represented an important aspect of ancient Egyptian life

## Obsah

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Úvod</b> .....                               | <b>1</b>  |
| <b>Kapitola 1</b> .....                         | <b>3</b>  |
| 1.1 Historie výzkumu.....                       | 5         |
| 1.2 Materiály a stavba.....                     | 5         |
| 1.2.1 Šáchor papírodárný.....                   | 5         |
| 1.2.2 Další druhy rostlin.....                  | 9         |
| 1.2.3 Kůže.....                                 | 9         |
| 1.2.4 Dřevo.....                                | 10        |
| 1.2.5 Materiály na výrobu lanoví a plachet..... | 14        |
| 1.2.6 Nástroje stavební a měřicí.....           | 15        |
| 1.3 Klasifikace.....                            | 16        |
| <b>Kapitola 2</b> .....                         | <b>18</b> |
| 2.1 Pravěk a Predynastická doba.....            | 18        |
| 2.1.1 Nejstarší vyobrazení z údolí Nilu.....    | 18        |
| 2.1.2 Skální umění.....                         | 18        |
| 2.1.3 Plavidla raných kultur.....               | 19        |
| 2.1.4 Plavidla nakádské kultury.....            | 19        |
| 2.2 Raně dynastická doba.....                   | 23        |
| 2.2.1 Čluny z Abydu.....                        | 24        |
| 2.2.2 Čluny ze Sakkáry.....                     | 24        |
| 2.2.3 Čluny z Abú Rawáše.....                   | 25        |
| 2.2.4 Čluny z Heluánu.....                      | 26        |
| 2.2.3 Člun z Abú Ghurábu.....                   | 26        |
| 2.3 Stará říše.....                             | 27        |
| 2.3.1 Chufuova bárka I.....                     | 27        |
| 2.3.2 Chufuova bárka II.....                    | 30        |
| 2.3.3 Wádí el-Džarf.....                        | 31        |
| 2.4 Střední říše.....                           | 31        |
| 2.4.1 Čluny z Dahšúru.....                      | 31        |
| 2.4.2 Člun z Abydu.....                         | 34        |
| 2.4.3 Ajn Suchna.....                           | 34        |
| 2.4.4 Wádí Gawasis.....                         | 34        |

|   |            |
|---|------------|
| 2.5 Nová říše.....                                      | 35         |
| 2.6 Pozdní doba .....                                   | 35         |
| 2.6.1 Loď z Thonis-Heracleion.....                      | 36         |
| 2.6.2 Člun z lokality Mataria .....                     | 37         |
| <b>Kapitola 3 .....</b>                                 | <b>38</b>  |
| 3.1 Abúsír od Raně dynastické doby do Pozdní doby ..... | 38         |
| 3.2 Shrnutí nálezů člunů a modelů člunů Abúsíru.....    | 40         |
| 3.2.1 Úvod.....   | 40         |
| 3.2.2 Datace a umístění.....                            | 41         |
| 3.2.3 Specifikace umístění .....                        | 42         |
| 3.2.4 Počet.....  | 43         |
| 3.2.5 Materiál.....                                     | 45         |
| 3.2.6 Rozměry.....                                      | 45         |
| 3.2.7 Povaha nálezů .....                               | 45         |
| 3.2.8 Shrnutí.....                                      | 47         |
| 3.3 Katalog člunů a modelů člunů Abúsíru .....          | 48         |
| 3.3.1 Čluny.....  | 48         |
| 3.3.2 Modely člunů .....                                | 54         |
| <b>Závěr.....</b>                                       | <b>116</b> |
| <b>Přílohy .....</b>                                    | <b>117</b> |
| <b>Bibliografie: Kapitola 1 .....</b>                   | <b>129</b> |
| <b>Bibliografie: Kapitola 2 .....</b>                   | <b>134</b> |
| <b>Bibliografie: Kapitola 3 .....</b>                   | <b>141</b> |

## Úvod

Plavidla hrála klíčovou roli již v kulturách starověku. Vzhledem ke geografickým podmínkám Egypta není překvapivé, že plavidla byla pro starověké Egyptány zásadním prvkem jejich každodenního života. Využívali je především pro rybaření, lovení a transport po řece Nilu<sup>1</sup>, ale i pro plavby na Rudém moři<sup>2</sup> a také pro rozličné náboženské či rituální účely.<sup>3</sup>

Doklady o podobě a konstrukci těchto plavidel se nám dochovaly v podobě scén v hrobkách, textových dokladů, modelů plavidel a jejich trupů či fragmentů trupů. Nejzásadnější jsou právě přímé doklady v podobě zbytků trupů, které Egyptané pohřbívali u hrobek panovníků a elity společnosti.<sup>4</sup> Asi nejzásadnějším příkladem je Chufuova bárka, která byla rozložená nalezena v roce 1954 u Chufuovy pyramidy.<sup>5</sup>

Tato bakalářská práce se zaměřuje na čluny a modely člunů, které byly nalezeny na lokalitě Abúsír. Tuto specifikaci jsem zvolila proto, že zde Český egyptologický ústav provádí vykopávky již od roku 1960.<sup>6</sup>

Cílem práce bylo vytvořit katalog člunů a modelů člunů nalezených v Abúsíru a představit tento soubor jako jedinečný doklad starověkých aktivit na lokalitě. Některé z těchto nálezů nebyly dosud publikovány nebo zmíněny jenom okrajově. Práce sice původně aspirovala zahrnout i popis funkcí a využití plavidel, ale pro rozsáhlost problematiky bylo shledáno přínosnějším ji zúžit.

V první kapitole nejprve uvádím nejdůležitější odborné texty, které se tematikou zabývají. Následně představuji jednotlivé materiály, které byly či mohly být pro stavbu plavidel použity a načrtla jak tato stavba mohla probíhat. Poté se zabývám nástroji, které mohly být pro stavbu použity a uvádím nejvýznamnější pokusy o klasifikaci jednotlivých typů plavidel.

V druhé kapitole se věnuji samotným nálezům dřevěných trupů plavidel a jejich fragmentů od pravěku do Pozdní doby. Práce nemá ambici být vyčerpávajícím přehledem, spíše se snaží poukázat na signifikantní či pozoruhodné objevy. V případě pravěku a Predynastické doby, z které žádné nálezy trupů skutečných plavidel nejsou, místo toho uvádím jiný typ nálezů, především skalní umění a modely člunů. Podobná situace nastává i v případě Nové říše, kde odkazují na přílohu vyjmenovávající typy plavidel Nové říše podle rozdělení Michaela Allena Stephense, které situaci výstižně ilustrují.

---

<sup>1</sup> Jones 1995, 9.

<sup>2</sup> Faulkner 1941, 3.

<sup>3</sup> Jones 1995, 12-25.

<sup>4</sup> Stephens 2012, 2.

<sup>5</sup> Jenkins 1980, 53.

<sup>6</sup> Bareš 2020, 52.

Třetí závěrečná kapitola práce má podobu katalogu člunů a modelů člunů. V úvodu této kapitoly krátce popisují lokalitu Abúsír a následně uvádím způsob vytváření katalogu. Nálezům se pak podrobněji věnuji na následujících stránkách, kde se zaměřuji zejména na jejich dataci, umístění, počet, materiál, rozměry a jejich obecný charakter. Následuje katalog, který obsahuje základní informace o plavidlech. V případě člunů i modelů člunů se jedná o označení, místo nálezu a jeho specifikaci, dataci, aktuální umístění, stav, materiál, rozměry a popis trupu. Čluny tam následně mají podrobnější rozbor jejich vzhledu a významu, zatímco modely pouze výčet jejich atributů. Nakonec jsou vždy přiloženy fotografie či nákresy.

# Kapitola 1

## 1.1 Historie výzkumu

Lodě a čluny nepatří mezi nejvyhledávanější témata historie starověkého Egypta, přesto však fascinovaly již rané badatele. V roce 1913 vydal americký archeolog George Andrew Reisner první významnou publikaci na toto téma, zaměřenou na modely – *Models of Ships and Boats*, šlo o součást rozsáhlého projektu *Catalogue général des antiquités égyptiennes du Musée du Caire*. O deset let později se objevil další důležitý počín na toto téma, a to článek v *The American Journal of Semitic Languages and Literatures* s názvem *Ancient Egyptian Ships and Shipping*, který napsal egyptolog William F. Edgerton. I britský egyptolog Raymond O. Faulkner v roce 1941 přispěl k tématu lodí článkem *Egyptian Seagoing Ships*, jenž vyšel v *Journal of Egyptian Archaeology*.

Velmi zásadní dílo s názvem *Ships of the Pharaohs: 4000 Years of Egyptian Shipbuilding* vydal v roce 1970 Björn Landström. O rok později vyšla publikace Arvida Göttlichera a Waltera Wernera *Schiffsmodelle im alten Aegypten*, která opět rozšířila poznání o lodních modelech. Alan B. Lloyd v roce 1972 vydal v *Journal of Egyptian Archaeology* článek *Triremes and the Saïte Navy*, ve kterém rozebíral zajímavou problematiku trirém v Pozdní době.<sup>7</sup>

První monografie zabývající se asi nejvýznamnějším objevem staroegyptské lodi – Chufuovy bárky – se nazývá *The Boat Beneath the Pyramid: King Cheops' Royal Ship*, vyšel roku 1980 a autorkou je Nancy Jenkins.

Ve čtvrtém svazku *Lexikon der Ägyptologie* (1982) se vyskytuje heslo *Papyrusboot*, které napsal Waltraud Guglielmi, v pátém svazku (1984) je heslo *Schiff*, jehož autorkou je Eva Martin-Pardey, dále heslo *Lastschiff*, které sepsal Georges Goyon, *Schiffahrt* od Williama K. Simpsona a *Schiffsmodelle* od Manfreda Bietaka.

Přehledovou knihu zpracovávající tematiku námořních titulů a termínů publikoval v roce 1988 Dilwyn Jones pod názvem *A Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms*, Jones také zpracoval soubor modelů plavidel z hrobky Tutanchamona, který byl publikován v roce 1990 pod názvem *Model Boats from the Tomb of Tut'ankhamūn*.

Na Landströmovu souhrnnou knihu o plavidlech navázal v roce 1994 Steve Vinson

---

<sup>7</sup> Jeho názor ovšem nebyl obecně přijímán, nesouhlasil například Lucien Basch (Basch 1980).

podobně obecně zaměřenou publikací *Egyptian Boats and Ships*. O čtyři roky později mu vyšla další kniha, tentokrát zaměřená na profese související s plavbou – *The Nile Boatman at Work*. Další kniha v podobném stylu, soustředující se především na archeologické nálezy, vyšla v roce 2000 pod názvem *Sacred and Secular: Ancient Egyptian Ships and Boats* a její autorkou je Cheryl A. Ward.

V třetím díle *The Oxford Encyclopedia of Ancient Egypt* z roku 2001 se vyskytuje heslo *Ships and Shipbuilding*, jehož autorkou je opět Cheryl A. Ward.

V roce 2011 vyšla Ann Merriman monografie o modelech plavidel nazvaná *Egyptian Watercraft Models from the Predynastic to Third Intermediate Periods*.

Dalším významným odborníkem na staroegyptské lodě je Michael Allen Stephens, který vytvořil jejich kategorizaci od Staré říše po Novou říši, a to ve dvou svazcích: *A Categorisation and Examination of Egyptian Ships and Boats from the Rise of the Old to the End of the Middle Kingdoms* (2012) a *A Categorisation of the Ships and Boats of the Egyptian New Kingdom: Volume II* (2022).

Mezi nejnovější příspěvky přinášející nové poznatky o staroegyptských plavidlech patří například nálezy částí lodí v přístavech u Rudého moře. Za pozornost stojí kupříkladu článek *The Harbor of Khufu on the Red Sea Coast at Wadi al-Jarf* (2014), který napsal Pierre Tallet a Gregory Marouard, nebo třeba *Mersa/Wadi Gawasis and Ancient Egyptian Maritime Trade in the Red Sea* (2015) od Kathryn A. Bard a Rodolfa Fattowiche.

Jako první české dílo věnující se tomuto tématu lze uvést nepublikovanou diplomovou práci Jaromíra Málka z roku 1965 s názvem *Rytiny lodí na skalách československé koncese v Núbii (SAR)* (typologický rozbor a datování). V češtině vyšly pouze tři články na toto téma, z toho první dva v časopisu *Nový Orient*. První článek publikoval Evžen Strouhal v roce 1973 pod názvem *Lodní doprava ve starém Egyptě*. Problematice se profesor Strouhal následně věnoval i v části své knihy *Život starých Egyptanů*, která v Česku poprvé vyšla v roce 1989. Druhý článek je z roku 1982 a Břetislav Vachala se v rámci něj věnuje populárnímu tématu, jež vyčteme již z názvu – *Lod' faraóna Chufewa*. Poslední článek, jehož autorem je Tarek El Awady, nese název *Poznámky k Chufuově lodi* a vyšel v *Pražských egyptologických studiích* v roce 2003.

## 1.2 Materiály a stavba

Na stavbu staroegyptských plavidel se používalo minimálně 31 různých materiálů, jedná se o dřevo, šáchor papírodárný a podobné rostliny, a také o rozličné materiály sloužící k výrobě lanoví a plachet.<sup>8</sup>

Proces lodní konstrukce byl zachycen převážně na reliéfech soukromých hrobek úředníků a kněží z období Staré říše. Nejstarší z nich se nacházejí v hrobce Rahotepa a v hrobce Nefermaata a Itet v Médúmu.<sup>9</sup>

### 1.2.1 Šáchor papírodárný

Již v rané historii se na stavbu plavidel používal šáchor papírodárný (*Cyperus papyrus*). Tato rostlina může dosahovat výšky až pět metrů, tloušťka stonku u země může být až patnáct centimetrů.<sup>10</sup> Podle Hayese byly v období pozdní Predynastické doby údolí i delta v Egyptě značně bažinaté, což tvořilo vhodné prostředí pro růst šáchoru.<sup>11</sup> Vyskytoval se v Egyptě v hojném množství až do Nové říše. Následně se výskyt rostliny v Egyptě výrazně zredukoval, mohlo k tomu přispět například odvodnění bažin, změna klimatu, či využívání rostliny na různé účely, kupříkladu na výrobu papyru.<sup>12</sup>

Düring uvádí 27 vyobrazení stavby papyrových vorů, nejstarší z nich pochází ze 4. dynastie. Stavba je vždy zobrazena v poslední fázi, těsně před dokončením, a vždy se jedná o stavbu voru se zádi vyšší než přídi. Počet stavitelů závisí na velikosti plavidla, stavitelé bývají vyobrazení nazí nebo v zástěrách. Existují typické postoje a gesta stavitelů, která se na vyobrazeních často opakují. Mezi hlavní motivy scén patří muž trhající papyrus, dva muži svazující papyrový svazek, muž nesoucí svazek papyru, muži ve výpadech, v pokleku či v sedě svazující plavidlo, pomocník podpírající či ohýbající konec trupu lodi, muži chystající a přinášející lana, dozorcí v dlouhé zástěře s holí a další. V textových záznamech je popis stavby papyrových vorů jen v náznacích, takže nepřináší nové informace o této činnosti, nalezneme ho například v Textech rakví 189 a 195.<sup>13</sup>

Landström se pozastavuje nad tím, že papyrové vory jsou na vyobrazeních z dynastického

---

<sup>8</sup> Viz příloha č.1.

<sup>9</sup> Rogers 1996, 4-5.

<sup>10</sup> Landström 1970, 17.

<sup>11</sup> Hayes 1953, 4.

<sup>12</sup> Düring 1995, 3.

<sup>13</sup> Düring 1995, 15-28.



období skoro vždy zelené, což by mohlo naznačovat, že jsou čerstvé; a uvádí, že i v současnosti se vory většinou staví z papyru sušeného, z čerstvého pak jenom v naléhavých situacích. Je však možné, že je tato barva způsobena pouze uměleckou konvencí.<sup>14</sup> Podle stavitele papyrové lodi Thora Heyerdahla se čerstvý papyrus musí tři týdny sušit na slunci a pak namočit, aby se při ohýbání nezlomil.<sup>15</sup> Existují vyobrazení stavby papyrových vorů, která vyvolávají dojem, že k žádnému sušení nedocházelo a čerstvý papyrus byl předáván rovnou stavitelům, ale zřejmě se jedná pouze o zjednodušení celého procesu v zájmu jeho uměleckého ztvárnění.<sup>16</sup>

Techniku samotné stavby papyrových vorů pozoroval Björn Landström v roce 1969 u etnika Budumů v Čadu, je samozřejmě otázkou, do jaké míry se shodovala s technikou starověkých Egypťanů. Budumové stavěli papyrový vor Ra pro slavného norského mořeplavce Thora Heyerdahla. Lano na svázání papyrových stvolů vytvořili z vláken palmových listů. Zpracování papyru je popisováno následovně:

*„Stvolý papyru byly skoro dva metry dlouhé a asi pět centimetrů široké, s trojhranným průřezem na spodním konci. Na rozdíl od bambusu neměly kolínka a nebyly duté, ale plně houbovitě hmoty, připomínající tuhou pěnovou gumu v tenkém, hladkém pouzdře. Omar rozřízl jeden stvol skoro po celé délce na čtyři tenké díly, takže vznikly jakési vidlice, spojené na silnějším konci. Do vidlic zastrčil čtyři stvolý, silnějším koncem napřed, a svázal je pevně dohromady, až byly houbovitě konce stlačeny úplně k sobě. Mezi ně opět vkládal postupně vzrůstající počet papyrových stvolů a smyčkami provazu je pevně stahoval. Objem svazku neustále narůstal, až se podobal špičce rakety. Músa se přidal k Omarovi; každý stavitel vzal do zubů jeden konec provazu a zuby nehty společně stahovali uzly, co mohli, až se jim svaly na černých rukou i na krku nadouvaly. Uříznuté konce houbovitého rákosu se musely stáhnout velice pevně, aby se otevřené póry uzavřely. Když svazek dosáhl konečného průměru asi půl metru, přidávaly se stvolý dál jen do délky. Brzy zde ležela obrovská papyrová tužka. Nakonec byla špice opřena o mohutný pařez a loďaři začali skákat na rákosovém svazku, až se ohnul jako obrovský sloní kel. Zahnutá příď byla hotová a další dva kratší rákosové svazky byly připevněny po obou stranách prvního; vkládáním a přivazováním jednotlivých stvolů sérií smyček se spojily oba svazky těsně k sobě. Když loď dosáhla délky vyznačené na zemi, byl člun hotov až na zád', kde jednotlivé kusy papyru trčely jako štětiny na koštěti. Délku lodi mohli stavitelé podle libosti zvětšovat. Zakončení zádě vyřešili Omar*

---

<sup>14</sup> Landström 1970, 18.

<sup>15</sup> Heyerdahl 1974, 84.

<sup>16</sup> Düring 1995, 10.

*a Músa jednoduše. Vzali nejdelší mačetu a uřízli všechny přečnávající rákos jako kus salámu.*<sup>17</sup>

Heyerdahl se experimentální archeologii věnoval dále a nechal postavit dvě papyrové lodi – Ra a Ra II, s kterými měl v úmyslu přeplout z Maroka na Barbados. První loď absorbovala před dosažením cíle příliš mnoho vody, proto byl pokus ukončen, ovšem Ra II do cílové destinace za 57 dní úspěšně dorazila.<sup>18</sup> Konstrukce úspěšného voru se ujali Ajmarové od jezera Titicaca, Heyerdahl tvrdí, že se jejich technika překvapivě blížila staré severoafrické technice více než výše uvedená metoda obyvatel střední Afriky.<sup>19</sup> Tento proces ve své knize také popisuje:

*„Indiáni nejprve vyrobili dva obrovské papyrové válce z dlouhých rákosových stvolů spletených do tenkých rohoží tak, že se všechny konce stáčely dovnitř, kde byly pevně staženy. Než byla stažena i venkovní lana, byly tyto desetimetrové válce tak objemné, že jsme potřebovali lešení, abychom se k nim shora dostali. Do uličky mezi velkými svazky byl položen mnohem tenčí válec stejné délky, ke kterému se oba velké svazky měly přitáhnout. Několik set metrů dlouhý provaz byl teď obtočen v dlouhé spirále kolem jednoho tlustého válce a zároveň kolem tenkého svazku uprostřed. Podobně další lana vedla kolem druhého válce a středu, aniž se dotýkalo první spirály. Indiáni pak společnými silami obě spirály pevně stáhli a dva velké válce se přimáčkly k tenkému svazku uprostřed. Ten se úplně ztratil mezi nimi a vytvořil neviditelné jádro. Teď jste mohli už vidět jen oba velké válce stažené pevně k sobě. Tímto způsobem vznikl neuvěřitelně silný a pevný trup bez uzlů a překřížených provazů; zbývalo jen stejným způsobem trup prodloužit do elegantních zahnutých špiček vpředu a vzadu. Dva svazky byly ještě připevněny po stranách paluby, aby dodaly lodi šířku a zároveň sloužily jako ochrana proti vlnám. Pak jsme sami přivázali deset příčných trámek jako podstavu pro lehkou proutěnou kabinu, kormidelní můstek a podstavy pro těžký dvojitý stěžeň. Ra II byl hotov: dvanáct metrů dlouhý, pět metrů široký a dva vysoký.*<sup>20</sup>

### ***Klasifikace papyrových plavidel***

Düring rozdělil papyrová plavidla na několik typů. Podobnou kategorizaci provedl i Stephens, ten se ovšem nesoustředil na konstrukční prvky natolik, jako na tvar trupu.

---

<sup>17</sup> Heyerdahl 1974, 40.

<sup>18</sup> [www.kon-tiki.no](http://www.kon-tiki.no)

<sup>19</sup> Heyerdahl 1974, 177.

<sup>20</sup> Heyerdahl 1974, 179-180.

Všechny papyrové vory jsou typem III podle Reisnerovy kategorizace<sup>21</sup> (viz níže 1.3), na což právě navázal Stephens, který tento typ rozdělil do 7 kategorií (T III H a až g).<sup>22</sup> Základní typy podle Düringa jsou tedy následující:

**P1)** *Malé podsadité čluny se zvednutou přídí a širokou tupou přídí*

Byly užívány převážně na rybaření.

**P2)** *Symetrické či asymetrické čluny, které svůj tvar získávají členěním vázáním*

**P3)** *Asymetrické čluny, které mají zád' vyš než příd', a jimž dává tvar vázání kolem vnějších svazků šáchoru – tzv. závěs*

Tento typ je nejčastější a používají ho především rybáři a pastevcí na rybaření či transport zvířat.

**P4)** *Úzké, asymetrické čluny se závěsem a podlahovými deskami*

Jedná se o typ skifu. Elita tento typ používala na lov oštěpem a rybaření.

**P5)** *Vory z jednotlivých spojených velkých papyrových stvolů*

**P6)** *Široké vory s vyvýšenou a zdobenou přídí a zádí*

Vyskytují se na keramice kultury Nakkáda II.

**P7)** *Bohatě zdobené božské bárky*

Stephensova kategorizace vypadá takto:

**T III H (a)** *Symetrická plavidla, příd' a zád' identické*

**T III H (b)** *Asymetrická plavidla, příd' a zád' identické, ale zád' je vyš a může být zakřivená*

**T III H (c)** *Asymetrická plavidla, zád' zaoblená, příd' jako u T III H (b)*

**T III H (d)** *Symetrická plavidla, zád' i příd' výrazně zatočeny dovnitř*

**T III H (e)** *Asymetrická plavidla, příd' jako u T III H (b), zád' useknuta*

**T III H (f)** *Asymetrická plavidla, plochá platforma s jedním koncem useknutým a*

---

<sup>21</sup> Reisner 1913, 2.

<sup>22</sup> Stephens 2012, 20-27.

*druhým zvednutým*

### **T III H (g) Symetrická plavidla, před' a zád' zaobleného tvaru<sup>23</sup>**

Je otázkou, zda byl povrch papyrových plavidel nějakým způsobem utěsněn živicí, jak tomu bylo u mezopotámské *quffy*<sup>24</sup>. Heyerdahl polemizoval, jestli Egypťané nenapouštěli smolou vnitřek rákosového válce – pokud by jí totiž natírali povrch, bylo by zvláštní, že papyrové vory nejsou nikde na starověkých vyobrazeních černé<sup>25</sup> (lze ovšem uvažovat, zda to nebyl případ lodě z Hierakonpole, viz níže).

Kromě typických součástí mají některé papyrové vory na palubě i sedátko, které bylo zřejmě využíváno hlavně při rybaření a zajišťovalo tak větší pohodlí při práci. V některých případech se sedátko nachází uprostřed plavidla a je určeno pro osoby zvláštního významu.<sup>26</sup>

Větší plavidla bývají ohraničena úzkými svazky papyru, úzká krátká plavidla určená k lovu v papyrové houštině mívají do paluby zabudovaná dřevěná prkna, která zpevňují trup a poskytují lovcům požadovanou stabilitu.<sup>27</sup>

Vzhledem k povaze materiálu se nedochovalo žádné papyrové plavidlo, k výzkumu jsou tedy k dispozici pouze reliéfy a modely. Problém s těmito modely je, že je náročné je přesvědčivě identifikovat.<sup>28</sup>

## **1.2.2 Další druhy rostlin**

Je možné, že na výrobu člunů se kromě šáchoru používaly i další rostliny, kromě rostlin z čeledi sítinovitých – *Juncus rigidus* a *Juncus acutus* se mohlo jednat například o trst' rákosovitou (*Arundo donax*), rákos obecný (*Phragmites australis*), čirok dvoubarevný (*Sorghum bicolor*), *Typha domingensis*, *Scirpus inclinatus*, *Cyperus alopecuroides* Rottb., *Cyperus longus*, *Cyperus articulatus*, *Cyperus dives* Del.

## **1.2.3 Kůže**

Düring považuje za zvláštní, že nejsou z Egypta doložena vyobrazení plavidel vyrobených

---

<sup>23</sup> Stephens 2012, 20-27.

<sup>24</sup> Hnaihén 2020, 149.

<sup>25</sup> Heyerdahl 1974, 176.

<sup>26</sup> Düring 1995, 11.

<sup>27</sup> Düring 1995, 11.

<sup>28</sup> Merriman 2011, 10.

z kůže. Přitom se kůže používala například na výrobu tašek či vaků na vodu.<sup>29</sup> Existuje vyobrazení plavidla obyvatel Puntu, které by teoreticky mohlo zobrazovat plavidlo vyrobené z kůže, bokorys jeho trupu má tvar dlouhého zaobleného obdélníku na obdélníkové platformě.<sup>30</sup>

Dalším typem plavidla, na jehož konstrukci by mohla být využita kůže, je korakl, nebo tzv. *quffa* z Předního východu, jejíž dřevěná kostra mohla být kůží obalena.<sup>31</sup> Nemáme sice přímý doklad, že Egypťané stavěli košíkové čluny, ovšem existují doklady vyobrazení košíků na potraviny připomínajících čluny. Je otázkou, která dřevina by se na podobnou konstrukci použila – vhodná by byla například nějaká vrba (rod *Salix*).<sup>32</sup>

Vyobrazení člunů mrtvých z Raně dynastické doby také připomíná košíkové čluny, ale jedná se spíše o symbolické vyobrazení než o autentické zobrazení člunů té doby.<sup>33</sup>

Dlouho se předpokládalo, že živice, která by mohla být použita na impregnaci košíkového typu člunu se pravděpodobně dovážela do Egypta z Mezopotámie, jelikož jí v Egyptě nebylo dostatek<sup>34</sup> – ovšem v roce 2002 bylo prokázáno, že Egypt měl i vlastní zdroj bitumenu, a to na lokalitě Gebel Zeit.<sup>35</sup> Není jasné, jak to bylo v Egyptě s výskytem dalších materiálů vhodných na těsnění, například s arabskou gumou (*Gummi arabicum*).<sup>36</sup>

## 1.2.4 Dřevo

Dle Reisnera se už Predynastické době v Egyptě používaly čluny ze svázaných dřevěných prken, čluny potažené kůží, jejichž základem byla dřevěná konstrukce, a možná i monoxylly.<sup>37</sup> Merriman se domnívá, že používání monoxylů v této době není pravděpodobné, jelikož na to v Egyptě nebyl dostatek vhodného dřeva.<sup>38</sup>

Co se týče plavidel z dřevěných prken, názory se také různí, Steve Vinson se domnívá, že měděné sekyry, teslice a dláta nalezené v hrobech Nakkády II povrzují schopnost

---

<sup>29</sup> Düring 1995, 44-48.

<sup>30</sup> Düring 1995, 50; viz také Davies 1935, 47.

<sup>31</sup> Hnaihén 2020, 149.

<sup>32</sup> Düring 1995, 52.

<sup>33</sup> Brunner-Traut 1975, 41-55. In Düring 1995, 52.

<sup>34</sup> Düring 1995, 52.

<sup>35</sup> Harrell 2002, 285-293.

<sup>36</sup> Düring 1995, 52.

<sup>37</sup> Reisner 1913, 18.

<sup>38</sup> Merriman 2011, 11.

Egyptanů dřevěná plavidla stavět.<sup>39</sup> Podle Merriman jsou zde také možnosti, že tyto nástroje přežily již z doby badárské kultury, nebo že v badárské kultuře Egyptané používali na stavbu dřevěných plavidel i nástroje z kamene či podobně tvrdého materiálu.<sup>40</sup> K závěru, že dřevěná plavidla se začala stavět hned, jak byly k dispozici kamenné nástroje, došel také Breasted.<sup>41</sup> S tím souhlasil i Johnstone, ten ovšem uvedl, že výroba dřevěných plavidel za pomoci takových nástrojů by byla značně náročná.<sup>42</sup>

Merriman tvrdí, že některé keramické modely plavidel pocházející již z badárské kultury zobrazují plavidla dřevěná.<sup>43</sup>

Používaly se různé druhy dřeva, kompletní seznam je v příloze č.1. Dřevo, které bylo zvláště důležité pro konstrukci plavidel, je libanonský cedr (*Cedrus Libani* A. Richard). Do Egypta bylo cedrové dřevo dováženo z Libanonu, teoreticky je možné, že cedr rostl i v Egyptě, ale není to nijak prokázáno. Tento strom dorůstá do výšky 30–40 metrů a má jeden až 2,5 metru v průměru. Roste v nadmořské výšce 1000–1600 metrů nad mořem. Jeho dřevo je velmi odolné. Cedr byl v Egyptě využíván od Predynastické do Ptolemaiovské doby, a to mimo konstrukci plavidel také na výrobu sarkofágů, rakví, svatyně, dveří, nábytku a soch.<sup>44</sup> Pokud jde o využití cedru při stavbě lodí, byl užíván především pro lodě určené k plavbě po moři nebo na ceremoniální plavidla.<sup>45</sup>

Dřevěné čluny lze rozdělit na základě postupu jejich stavby do dvou kategorií:

- 1) Čluny, jejichž konstrukce začala stavbou žeber. Tento typ má tvar trupu určený žebry, na které jsou až později připojeny plaňky.
- 2) Čluny, jejichž konstrukce začala připojením planěk. U tohoto typu je tvar trupu určen vodotěsnou obšívkou, která může být až následně zpevněna žebry.<sup>46</sup> K tomuto typu patří i čluny starověkého Egypta.<sup>47</sup>

Pro konstrukci prvního typu je tradičně zapotřebí kýlu, ke kterému jsou žebra připevňována. O existenci kýlu staroegyptských lodí se vedou dlouhé diskuze. Podle Landströma se kýl vyskytoval na plnomořských lodích Hatšepsut vyobrazených v Dér el

---

<sup>39</sup> Vinson 1994, 11-12.

<sup>40</sup> Merriman 2011, 11.

<sup>41</sup> Breasted 1918, 176.

<sup>42</sup> Johnstone 1980, 67.

<sup>43</sup> Merriman 2011, 11.

<sup>44</sup> Gale & Gasson & Hepper & Killen 2000, 349.

<sup>45</sup> Ward 2001, 281-284.

<sup>46</sup> McGrail 2014, 10.

<sup>47</sup> Düring 1995, 56.

Bahrí,<sup>48</sup> proti tomu se ohradil například Steve Vinson, který se domnívá, že zde kýl přítomen nebyl.<sup>49</sup>

Další námět k diskuzi vyvolaly tři modely z hrobky Amenhotepa III. a některé modely z hrobky Tutanchamona, jejichž zakončení v oblasti přídě a zádě bylo Landströmem považováno za prodloužení kýlu. To se také snažil podpořit myšlenkou, že nahrazení centrálního podélníku trupu kýlem je důvod, proč již není na modelech Nové říše tento prvek namalován.<sup>50</sup> Na těchto modelech ovšem není kýl v centrální části trupu.<sup>51</sup> Jones s touto myšlenkou také nesouhlasí a nedomnívá se, že se jedná o kýl.<sup>52</sup> Podle Bradburyho to kýl je, navíc se domnívá, že se tento konstrukční prvek do Egypta dostal z Levanty a byl přejat od tzv. mnš-lodí, které jsou určeny k plavbě na moři.<sup>53</sup> Stephens mnš-loď označil jako kategorie ETH 20. Podle papyru *Harris* poslal Ramesse III. mnš-loď do Puntu. Jedná se o jediný typ cizineckého plavidla, který byl Egypťany prokazatelně využíván.<sup>54</sup> Mnš-loď byl konstrukčně podobný také vrak z Uluburun, který měl proto-kýl, který vyčníval dovnitř trupu.<sup>55</sup>

Je také možnost, že loď Hatšepsut z Dér el Bahrí či loď Ramesse III. z Medínet Habu měly kýl, ale interpretace reliéfů je problematická. Pokud se skutečně jedná o kýly, byl by to v případě Ramessových lodí opět kýl prodloužený zakončením přídě a zádě, stejně jako v případě výše uvedených modelů.

Prokázaný výskyt kýlu či spíše proto-kýlu máme na lodi 17 z Thonis-Heracleion, která byla datována do 5.–4. století př. n. l. Vzhledem k tomu, že podélná síla „kýlu“ závisela na vedlejších pásech obšívky, jedná se spíše o jakýsi centrální pás planěk, jejichž šířka byla téměř dvakrát větší než šířka planěk ostatních. Přesto je to jasný odklon od tradiční konstrukce – tento prvek se stává páteří loď, která má zajistit podélnou sílu plavidla.<sup>56</sup>

Stavba člunů byla vyobrazena na mnoha reliéfech, existuje vždy alespoň jeden doklad tohoto typu scény z každého z hlavních období staroegyptské historie – Staré, Střední i Nové říše.<sup>57</sup> Nejprve bylo potřeba pokácet stromy, jejichž dřevo bylo použito, následně ho přepravit na místo stavby a opracovat.<sup>58</sup>

V rámci pokusů o pochopení konstrukce a fungování staroegyptských dřevěných

---

<sup>48</sup> Landström 1970, 122–127.

<sup>49</sup> Vinson 1994, 38.

<sup>50</sup> Landström 1970, 107.

<sup>51</sup> Belov 2015, 74.

<sup>52</sup> Jones 1995, 54.

<sup>53</sup> Bradbury 1996, 50.

<sup>54</sup> Stephens 2022, 33–34.

<sup>55</sup> Belov 2015, 75.

<sup>56</sup> Belov 2015, 75–78.

<sup>57</sup> Creasman 2015, 15.

<sup>58</sup> Düring 1995, 92–95.

plavidel byly provedeny rozličné pokusy o jejich rekonstrukci.

V 50. letech se R. L. Bowen pokusil ověřit funkčnost čtvercové plachty Staré říše, ovšem pro konstrukci člunu vůbec nepoužil starověké postupy.<sup>59</sup>

Další takový pokus se uskutečnil v roce 1979. Jeho název zněl „Projet Pount“ a měl zase za cíl vyzkoušet, jestli lze obeplutí Afriky uskutečnit pomocí plavidla se čtvercovou plachtou a kormidelním veslem. Konstrukce byla inspirována vyobrazením námořních lodí z Hatšepsutina zádušního chrámu v Dér el Bahrí a lodí ze Sahureovy vzestupné cesty v Abúsíru. Ovšem nebyl zde dodržen starověký postup a loď byla postavena metodou, kdy jsou nejprve připevněna žebra ke kýlu a na ně jsou připevněny pláňky. Výsledek projektu byl ovšem pozitivní – loď vyplula z Francie a podařilo se jí obeplout Afriku.<sup>60</sup>

V roce 1995 Bob Brier a Robert Nepo z Long Island University vyrobili malý model Chufuovy bárky na testování ve vodní nádrži.<sup>61</sup> Další model pro testování ve vodní nádrži byl vyroben výzkumníky University of Southern Denmark, ovšem tentokrát se jednalo o model jednoho z člunů z Dahšúru.<sup>62</sup>

V roce 2008 proběhl pravděpodobně nejvýznamnější pokus o podobnou rekonstrukci, vedli ho Cheryl Ward, Patrick Couser, a Tom Vosmer. Jejich loď *Min of the Desert* čerpala z rozličných zdrojů – opět z vyobrazení Hatšepsutiných námořních lodí, dále z konstrukce člunů z Dahšúru, z fragmentů plavidel nalezených na lokalitě Mersa / Wadi Gawasis a také z modelů člunů.<sup>63</sup> Tuto loď lze považovat za doposud nejvěrnější pokus rekonstrukce staroegyptského plavidla, což lze také přičíst tomu, že se na projektu podílela Cheryl Ward, jedna z největších odbornic na tuto problematiku.<sup>64</sup>

*Min of the Desert* byla 20,3 metrů dlouhá, maximální šířka dosahovala 4,9 metru a hloubka 1,7 metru. Měla krátký jednoduchý stěžeň, papyroformní zakončení zádě, velmi širokou obdélníkovou plachtu, vesla a dvě kormidelní vesla připevněná ke stojanům. Při plavbě proti větru byla čtrnácti veslaři vyvinuta rychlost 2,5 uzlů. Byla sestavena z tlustých planěk spojených čepovanými spoji. Loď s plachtou dosáhla úctyhodné rychlosti 7 uzlů, což odpovídá rychlosti moderní plachetnice podobných rozměrů. Podle vyjádření Cheryl Ward si loď vedla dobře. Navíc se v praxi prokázalo, že, stejně jako na reliéfech, bylo lepší nezvedat ráhno úplně nahoru, ale mírně ho snížit a nechat plachtu vzdouvat. *Min of the Desert* potvrdila, že Egyptané

---

<sup>59</sup> Creasman 2015, 23.

<sup>60</sup> Creasman 2015, 23-24.

<sup>61</sup> Creasman 2015, 23.

<sup>62</sup> Ejstrud 2012, 129-143.

<sup>63</sup> Creasman 2015, 20-27.

<sup>64</sup> Creasman 2015, 24-25.



byli schopni podnikat cesty přes Rudé moře. Loď je aktuálně vystavena v Suez National Museum.<sup>65</sup>



(Ward, Couser, Vann, Vosmer, Abd El-Maguid 2009, 1.)

### 1.2.5 Materiály na výrobu lanová a plachet

Základní metoda pro tvorbu provazů je kroucení svazků jednotlivých vláken ve stejném směru, díky čemuž jsou vytvořeny šňůry, které jsou pak krouceny v opačném směru. Hlavní rostliny používané k tomuto účelu jsou *Desmotachya bipinnata*, šáchor papírodárný (*Cyperus papyrus*) a duma thébská (*Hyphaene thebaica*).<sup>66</sup> Mezi další zdroje patří například len, velbloudí srst či kůže.<sup>67</sup>

Významný nález lanová pochází z lokality Mersa Gawasis, zde se jedná nejspíše o rákos obecný nebo trstí rákosovitou.<sup>68</sup>

Na kroucení ve stejném směru se užívalo jednoduchého nástroje, který se skládal z rukojeti, ke které bylo přivázáno lano, na kterém viselo závaží. Vlákna byla uchycena k lanu a otáčením rukojeti tak docházelo k jejich zakroucení. Na kroucení v opačném směru byli potřeba dva pracovníci, z čehož jeden držel příze vzniklé v předchozím kroku a ten druhý jimi v opačném směru otáčel.

Scény zpracování provazů se na reliéfech nejčastěji vyskytují právě v kontextu stavitelství člunů nebo ve spojení s bažinami, odkud mohl pocházet použitý materiál. Dále se mohou vyskytovat v zemědělských scénách, v souvislosti s polem či v dílně vedle dalších řemeslných činností. Většina těchto scén pochází ze Staré říše.<sup>69</sup>

<sup>65</sup> Ward, Couser, Vann, Vosmer, Abd El-Maguid 2009, 287-292.

<sup>66</sup> Ward 2000, 30-31.

<sup>67</sup> Teeter 1987, 72.

<sup>68</sup> Veldmeijer & Zazzaro & Clapham & Cartwright & Hagen 2008, 26.

<sup>69</sup> Teeter 1987, 72-75.

Na výrobu textilií byl ve starověkém Egyptě používán především len – vyskytovaly se tam dva druhy – len setý a len úzkolistý. Po sběru musely být z lnu (pomocí hřebenů anebo ručně) odstraněny tobočky se zrny a zdřevnatělé vnější části (máčením ve vodě). Po usušení lnu se provedlo jeho mláčení za účelem odstranění zbytků zdřevnatělých částí. Následně byla, podobně jako u výroby lanoví, zakroucena vlákna lnu, poté byly vzniklé svazky zakrouceny dohromady, načež mohlo dojít k předení. Další možností zpracování bylo tkaní.

Mezi další materiály užívané na výrobu textilií náleží například juta, konopí, ramie, ovčí vlna či koží srst.<sup>70</sup>

Kůže byla používána na výrobu rozličných předmětů, jako je oblečení, obuv, lana, nábytek a hudební nástroje.<sup>71</sup>

## 1.2.6 Nástroje stavební a měřicí

Na stavbu plavidel se používaly především nástroje z kamene, z kovu a ze dřeva. Jsou doloženy již z Raně dynastické doby.

Strom byl nejprve pomocí sekyry pokácen, dřevo bylo následně zpracováváno s uplatněním dalších nástrojů – například měděných pil či teslic na tvarování dřeva. Měděná dláta sloužila k vyhloubení otvorů a drážek ve dřevě. Na vyhloubení otvorů se užívala i šídla. Doloženy jsou též rozličné rycí nástroje a vrtáky. Na vyhlazování dřeva se nakonec užívalo bloků křemence.<sup>72</sup> Existovaly i nástroje vyrobené ze dřeva – palice (*Xrpw*) k narážení prken na čepy zasazené do okrajů spodních prken.<sup>73</sup>

Topůrko a ostří sekyry spojovaly kožené řemínky, které se pouschnutí smrštily a svázaly tak oba komponenty pevně dohromady.<sup>74</sup>

Na Palermské desce a v několika scénách ze Staré říše je u vyobrazení stavby dřevěných lodí napsaná fráze *šd m dšr*, která bývá interpretována různými způsoby. Podle Jonese by to mohlo znamenat „*digging or hollowing-out with the long-hafted (or dšr(t)) adze*“.<sup>75 76</sup> S jinou hypotézou přišel například Darnell, který se domnívá, že to lze přeložit jako „*to remove the red (from a vessel)*“<sup>77</sup> a odkazuje to na pomocné konstrukční čáry

---

<sup>70</sup> Wollnerová 2019, 108-111.

<sup>71</sup> Veldmeijer 2008, 4.

<sup>72</sup> Gale & Gasson & Hepper & Killen 2000, 355-356.

<sup>73</sup> Ward 2000, 30-31.

<sup>74</sup> Rogers 1996, 14.

<sup>75</sup> Česky „hloubení či vydlabávání teslicí s dlouhou rukojetí“.

<sup>76</sup> Jones 1986, 185-187.

<sup>77</sup> Česky „odstranit červenou (z plavidla)“.

vytvořené červeným okrem.<sup>78</sup>

Na měření se používala především základní délková míra královský loket (cca 52 až 54 cm<sup>79</sup>), stavitelé na dřevě zanechávali rozličné měřicí značky. Potřebovali též olovnici, vinutou šnůru, různé tyče, na značky se užívala minimálně černá, červená a modrá barva.<sup>80</sup>

### 1.3 Klasifikace

Klasifikace staroegyptských plavidel je komplexní problém, o jehož vyřešení se pokusilo hned několik badatelů, mezi nejvýznamnější se řadí klasifikace publikovaná Georgem A. Reisnerem v roce 1913, dále klasifikace z roku 2011 publikovaná Ann Merriman (ta se ovšem omezila pouze na klasifikaci modelů), a nejnovější klasifikace Michaela Stephense z let 2012 a 2022.

K méně významným pokusům o klasifikaci lze zařadit dílo Boreuxa a Tooley (pouze přidala jednu kategorii k těm Reisnerovým).

#### *Reisner 1913*

Reisner rozdělil modely plavidel podle funkce následovně:

- 1) Čluny pro běžné využití – cestování, převoz nákladu, lov, potěšení
- 2) Čluny pro pohřební účely – ceremoniální čluny
- 3) Čluny užívané v podsvětí – magické čluny
- 4) Čluny umístěné v chrámech určené pro užití bohy nebo při ceremoniích (např. Usirova mystéria) – božské čluny, ceremoniální i magické<sup>81</sup>

Dále je rozdělil dle materiálu na:

- A) Dřevěné čluny
- B) Papyrové čluny

Následně obě klasifikace zkombinoval a rozdělil modely člunů do několika typů:

- 1 A – Typ I: říční člun s čtvercovým průřezem, 2 kormidelní vesla, Stará říše
- 1 A – Typ II: říční člun se zakroucenou zádí, 1 kormidelní veslo, Střední říše
- 1 B – Typ III: bažinový člun, papyrový vor, od Predynastického období dále
- 1 B – Typ IV: papyroformní dřevěný člun, Stará až Střední říše
- 2 B – Typ V: papyroformní pohřební bárka, Střední říše
- 3 A – Typ VI: solární bárka nejasného konstrukčního původu, Střední říše

---

<sup>78</sup> Darnell 1984, 17-26.

<sup>79</sup> Hirsch 2013, 1.

<sup>80</sup> Ward 2000, 30.

<sup>81</sup> Reisner 1913, 2.

4 A – Typ VII: božské bárky, mají minimálně 2 podoby, všechna období<sup>82</sup>

Typ VIII: čluny Nové říše

### ***Merriman 2011***

Merriman rozdělila modely plavidel do dvou tříd: M1 – papyrové vory a M2 – dřevěné čluny. Tyto třídy následně ještě rozdělila na 36 kategorií podle přítomnosti rozličných atributů – třída M1 má 4 kategorie s označením M1.0–M1.3 a třída M2 má 32 kategorií označených M2.0–M2.31. Mezi atributy, na kterých záleží zařazení do určité kategorie, patří například palubníky, vyztužená záďová struktura a lano proti průhybovému napětí (*hogging truss*).

Michael Allen Stephens měl k této kategorizaci výhrady – zkritizoval především zaměření pouze na modely a to, že některé kategorie jsou zastoupeny pouze jedním příkladem.<sup>83</sup> Zastoupení pouze jedním příkladem se ovšem Stephens ve své kategorizaci dopustil také – jeho kategorie ETH 26 je doložena pouze jednou malbou.<sup>84 85</sup>

Pearce Paul Creasman ocenil rozsáhlost publikace, pouze podotknul, že zdroje cca od roku 2000 jsou ignorovány a že by se zvýšila kvalita publikace přidáním CD nebo online zdroje s kvalitními fotografiemi.<sup>86</sup>

### ***Stephens 2012 a 2022***

Michael Allen Stephens vydal o rok později než Merriman svou vlastní kategorizaci, ve které se snažil čerpat ze všech dostupných materiálů,

První díl pod názvem *A Categorisation and Examination of Egyptian Ships and Boats from the Rise of the Old to the End of the Middle Kingdoms*. Druhý díl nazvaný *A Categorisation of the Ships and Boats of the Egyptian New Kingdom: Volume II* vyšel v roce 2022. Stephens se zaměřuje na tvar trupu a své typy nazývá ETH (Expedient Type Hull). Plavidla Staré až Střední říše rozdělil do ETH 1 – ETH 12<sup>87</sup>, plavidla Nové říše do ETH 13 – ETH 27.<sup>88</sup>

---

<sup>82</sup> Reisner 1913, 3.

<sup>83</sup> Stephens 2012, 9.

<sup>84</sup> Stephens 2022, 49.

<sup>85</sup> Kromě oné malby Stephens ještě uvádí jako příklad model, který má pro tento typ plavidla typický kachní zobák, ale zároveň přiznává, že se zřejmě jedná o moderní přídavek, takže to jako plnohodnotný příklad nelze počítat.

<sup>86</sup> Creasman 2012, 57-58.

<sup>87</sup> Stephens 2012, 11.

<sup>88</sup> Stephens 2022, 53.

## Kapitola 2

V druhé kapitole budou představeny příklady archeologických dokladů plavidel ze starověkého Egypta v období od pravěku do Pozdní doby. V případě pravěku, Predynastického období a Nové říše bylo potřeba přímé doklady nahradit modely či jinými podružnými vyobrazeními, jelikož nebyly nalezeny žádné zbytky plavidel z těchto období.

### 2.1 Pravěk a Predynastické období

Z tohoto období se nám nedochovaly žádné archeologické doklady skutečných staroegyptských plavidel, proto se zde situaci pokusím ilustrovat na jiných typech materiálů.

#### 2.1.1 Nejstarší vyobrazení z údolí Nilu

Nejstarší známé vyobrazení člunu z údolí Nilu pochází již z období mezolitu ze Súdánu. Jedná se o nepřilíš zřetelný černý náčrtek člunu na malém žulovém oblázku, který je datovaný do raného sedmého tisíciletí př. n. l.

Lze rozeznat část trupu, kormidelní systém a palubní kabina. Kormidelní systém je asi složeného typu, skládá se z kormidelní páky umístěné pod úhlem větším než 45° s dlouhou tyčí zakončenou ovoidní lopatkou, vše je to připojeno k vrcholu svislé tyče.<sup>89</sup>

#### 2.1.2 Skalní umění

Petroglyfy tvoří významnou součást dokladů pravěkých a predynastických člunů.

Ve skalním umění Predynastického období a doby faraonů bylo ve východní poušti identifikováno celkem 884 člunů.<sup>90</sup> Z toho 50 člunů nebylo dost výrazných na to, aby mohly být nějak blíže určeny či popsány, některé byly popsány pouze jako „malé“ nebo „s vysokou přídělí“. Bohužel u 49% vyobrazení se jedná o čluny pouze v podobě trupu.<sup>91</sup>

Typologii člunů skalního umění navrhl Hans A. Winkler, který je rozdělil do dvou hlavních typů podle tvaru: prohnutý typ nazývá srpovité čluny (*sickle-boats*), druhý typ s rovnou základnou a více méně vertikální přídělí a zádí nazývá čtvercové čluny (*square-boats*). Rozlišil pak ještě další dva typy – první je zakřivený srpovitý člun (*incurved sickle-boat*), který má dovnitř zahnutou přídělí a zádí, druhý typ je zakřivený čtvercový člun (*incurved square-*

---

<sup>89</sup> Usai & Salvatori 2007, 1-3.

<sup>90</sup> Lankester 2013, 36.

<sup>91</sup> Lankester 2013, 36.

boat).<sup>92</sup> Morrow a Morrow dále přidali typ s názvem „rozšířené“ (flared) pro loď s čtvercovým trupem a rovnou, ale velmi hranatou přídí a zádi. Rozsáhlejší typologii zpracoval Engelmayer (1965) a Červíček (1974).<sup>93</sup>

V rámci mezinárodní akce UNESCO na záchranu památek Núbie probíhal i výzkum skalního umění. Jaromír Málek následně zpracoval vyobrazené lodě do své nepublikované diplomové práce *Rytiny lodí na skalách československé koncese v Núbii (SAR). Typologický rozbor a datování* (1965).<sup>94</sup> Skalním uměním se pak zabývala také Lenka Suková, která přehled uvádí ve své diplomové práci. Lodě tvořily celkem 8 % nalezeného skalního umění, přičemž se jednalo o celkem 435 vyobrazení, přítomny byly všechny čtyři Winklerovy typy.<sup>95</sup>

### 2.1.3 Plavidla raných kultur

Nejstarší model staroegyptského plavidla byl pravděpodobně nalezen na lokalitě Merimda Beni Saláma, která byla v Predynastickém období osídlena.<sup>96</sup>

Keramické modely člunů jsou doloženy již z období badárské kultury (např. AMO 1925.537, BM EA 59632, PMEA UC9024, PMEA UC9322).<sup>97</sup> Jako příklady vyobrazení plavidel z Predynastické doby lze uvést čluny na malované lněné látce z Gebelenu<sup>98</sup>, plavidla na stěnách hrobky 100 v Hierakonpoli<sup>99</sup>, plavidla namalovaná na keramice nakádské kultury<sup>100</sup>, čluny na noži z Gebel el-Araku<sup>101</sup>.

### 2.1.4 Plavidla nakádské kultury

Zobrazení predynastických plavidel se nachází na keramice, v rámci skalního umění a na dalších artefaktech kultury Nakáda.

Čluny Nakády I již zahrnují srpovité a čtvercovité typy. Mívají několik vesel, nebo naopak veslo žádné, někdy též mívají kormidelní veslo na zádi. V některých případech (například jedno vyobrazení člunu z konce Nakády I nebo ze začátku Nakády II) se na zádi též nacházel „vějířovitý list“. V případě tohoto člunu navíc list visí ze zvláštního trojúhelníkového

---

<sup>92</sup> Winkler 1938, 36.

<sup>93</sup> Lankester 2013, 36-38.

<sup>94</sup> Viz Málek 1965.

<sup>95</sup> Suková 2007, 58-60.

<sup>96</sup> Merriman 2011, 10.

<sup>97</sup> Merriman 2011, 150.

<sup>98</sup> Adams & Ciałowicz 1997, 36-37.

<sup>99</sup> Adams & Ciałowicz 1997, 36-40.

<sup>100</sup> Vanhulle 2018, 289-312.

<sup>101</sup> Adams & Ciałowicz 1997, 55.

objektu na vrcholu zádi.<sup>102</sup>

Zakřivené srpovité čluny se objevují na každém typu nakádských archeologických dokladů v období mezi Nakádou IC a Nakádou IID. Lze zde sledovat postupné zesložitování jejich podoby, objevují se nové konstrukční prvky, jako například palubníky, nebo centrální plaňky.<sup>103</sup>

Většina vyobrazení člunů kultury Nakáda II se nachází na keramice typu D-ware.<sup>104</sup> Palmové listy a velké rohože, které zdobí přídě dřevěných srpovitých člunů zobrazených na D-ware, jsou možná reminiscencí na přídě z listů z papyrových vorů.<sup>105</sup> Čluny na keramice jsou často zobrazeny s rozličnými standardami, zatímco čluny v podobě petroglýfů tento prvek mají velmi zřídka.<sup>106</sup>

### ***Plavidla nakádské kultury: Čluny na látce z Gebelenu***

Vyobrazení člunů na látce z Gebelenu je dochováno v pouhých fragmentech. Bylo datováno do období Nakáda Ic-IIa. Čluny jsou zde stejně jako v případě člunů v hrobce 100 a na noži z Gebel el-Araku v procesí. Jsou poháněny vesly. V jednom ze člunů se nachází zahalená sedící postava, jejíž oděv připomíná oděv svátku Sed, a v ruce drží dűtky. V jednom z dalších člunů se kromě veslařů nachází také sedící postava s rukama svázanýma za zády, nad jejíž hlavou je pravděpodobně upevněna palice.<sup>107</sup>

### ***Plavidla nakádské kultury: Plavidla hrobky 100***

Neméně významné predynastické vyobrazení plavidel pochází ze stěn hrobky 100 v Hierakonpoli. Někteří egyptologové zde vidí jasnou spojitost mezi touto hrobkou a výše diskutovaným nožem z Gebel el Araku. Podle Childea se jedná o vyobrazení stejné bitvy<sup>108</sup>, podle Petrieho jsou to stejné skupiny lidí, ale jiná bitva.<sup>109</sup> Je zde vyobrazeno šest lodí, pět bílých srpkovitého tvaru a jedna černá se zvýšenou přídělí.<sup>110</sup>

Tento černý člun byl předmětem mnoha diskusí, často bývá považován za plavidlo cizinců. Všem člunům z přídělí visí kotevní kámen a na přídělí mají palmovou větev, která bývá

---

<sup>102</sup> Lankester 2013, 46.

<sup>103</sup> Vanhulle 2018, 305.

<sup>104</sup> Lankester 2013, 47.

<sup>105</sup> Vanhulle 2018, 297.

<sup>106</sup> Lankester 2013, 47.

<sup>107</sup> Adams & Ciałowicz 1997, 36-37.

<sup>108</sup> Childe 1934, 80.

<sup>109</sup> Petrie 1917, 35; Mark 1997, 77.

<sup>110</sup> Green & Quibell 1902, 102, Plate LXXV.

interpretována jako proto-plachta nebo větev na vytvoření stínu. Zád' černého člunu se tvarem shoduje s ostatními čluny, člun se tedy liší jen barvou, vysokou přídí a tvarem jednoho z přístřešků na palubě. Dirk Huyge se proto domnívá, že tato loď byla původně stejně jako ostatní namalována v klasickém srpovitém tvaru během období Nakáda IIC-D a až později, v Nakádě III, byla přemalována na plavidlo s vysokou přídí. Je možné, že měla touto odlišností zdůraznit status majitele hrobky – možná ho přímo identifikuje, nebo se jedná o jednu z jeho osobních lodí, případně to mohla být jeho pohřební bárka nebo se dokonce jedná o posvátnou bárku.

K podobné úpravě malby plavidla došlo i v případě jednoho z plavidel zobrazených na lokalitě El Káb – i zde byl až nějaký čas po zhotovení petroglyfu upraven tvar zádi.<sup>111</sup>

Ač se jeví jako nejpravděpodobnější, že černá barva člunu z hrobky 100 má symbolický význam anebo je dána snahou co nejkontrastněji ji odlišit od ostatních, nabízí se nám i jiné vysvětlení – domnívám se, že to mohl být člun, jehož povrch byl za účelem dosažení vyšší voděodolnosti potřen živicí, otázkou je, do jaké míry tento materiál Egypťané v tomto období využívali.<sup>112</sup>

### ***Plavidla nakádské kultury: Nůž z Gebel el Araku***

Nůž z Gebel el Araku není jediným predynastickým nožem nesoucím vyobrazení plavidel, dalším takovým je například nůž uložený v Metropolitním muzeu (MMA 26.241.1).<sup>113</sup>

Na třetím a čtvrtém registru nože z Gebel el Araku jsou vyobrazena plavidla. Dvě plavidla z třetího registru mají vysokou příď a zád', zatímco tři plavidla z čtvrtého registru mají srpovitý tvar, který je typický pro plavidla na nakádské keramice.

Podle Bénédita mají plavidla z třetího registru příď vlevo a zád' vpravo, stěžeň je přivázán třemi provazy k přídi, nad stěžněm je disk přepůlený svíslou tyčí – nejspíše tudy procházela hlavní zdviž, napravo od stěžně je kabina přiléhající ke stožáru s praporem, kousek od zádě je stožár zakončený stojanem ve tvaru půlměsíce pro kormidelní veslo nebo veslo na zadoboku, na konci plavidla je zád'ový sloupek zakončený praporcem.<sup>114</sup>

Bruce Williams and Thomas Logan se domnívají, že plavidla z tohoto registru mají naopak příď vpravo a zád' vlevo. Jejich hypotéza vychází z vyobrazení plavidel na jednom

---

<sup>111</sup> Huyge 2014, 93-102.

<sup>112</sup> Viz kap. 1.

<sup>113</sup> Williams, Logan 1987, 248.

<sup>114</sup> Bénédite 1916, 8-10, 32.



noži z Metropolitního muzea, kde se nachází týž stožár přivázaný třemi provazy ke konci plavidla a u něj sedí muž s kormidelním veslem – a řízení kormidelním veslem se vždy odehrávalo na zádi lodi.<sup>115</sup>

Interpretace tyče přivázané k přídi jako stěžně byla také zpochybněna, podle Vandiera se stěžně v této době v Egyptě ještě nevyskytoval.<sup>116</sup> Podle Williamse a Logana sloužila tato tyč k zpevnění a stabilizaci plavidla.<sup>117</sup> Ovšem paralely podobné stabilizační tyče z Egypta jsou zobrazeny pouze na rukojetích nožů z Gebel el Araku a Metropolitního muzea. Podobná tyč se vyskytuje i na některých pečetních válečcích z Mezopotámie a zdá se, že zde opravdu plavidlo stabilizuje – pokud se jednalo o plavidla vyrobená ze svazků rákosu či podobného materiálu, tyče by zvýšily napnutost člunu.

Frederick van Doorninck upozornil, že půlměsíc interpretovaný Bénédictem jako stojan na kormidelní veslo nestojí na tyči, ale na objektu připomínajícím býčí hlavu – tedy se možná nejedná o měsíc, ale o býčí rohy.<sup>118</sup>

Je možnost, že v plavidla z třetího registru jsou mezopotámská anebo je zde alespoň mezopotámský vliv. Srpkovitá plavidla z čtvrtého registru jsou pravděpodobně egyptská.<sup>119</sup>

### ***Plavidla nakádské kultury: Model E.86***

Model člunu E.86 z Ashmolean Museum v Oxfordu je možná prototypem velké královské bárky, se kterou sdílí určité prvky. Je vyrobený ze slonoviny. Je papyroformního typu, má vertikální příď a zahnutou záď.

Model má lub. Mírně vyvýšená střední část paluby je lemována ochranným zábradlím nebo nosníky. Před záďí jsou čtyři otvory, které pravděpodobně sloužily k instalaci stříšky. Z kabiny jsou patrné pouze zbytky dveří.

Podél lubu až k vrcholu příďe vedou uzly, ale na části modelu chybí. Není jasné, jaká byla jejich funkce, mohly připevňovat vesla k nosníkům – v tom případě by nicméně bylo zvláštní, proč pokračují až k vrcholu příďe. Je také možné, že se jedná o vazby, které připevňovaly nosníky k veslařským lavicím – ovšem tam, kde začínají uzly, se už nenacházejí nosníky. Třetí možnost, kterou Vanhulle navrhl, je, že jsou tyto uzly pouhá

---

<sup>115</sup> Williams & Logan 1987, 248.

<sup>116</sup> Vandier 1952, 538.

<sup>117</sup> Williams & Logan 1987, 248.

<sup>118</sup> Vinson 1987, 181.

<sup>119</sup> Mark 1997, 69.

dekorace.

Paralela s Chufuovou bárkou spočívá v tom, že se nosníky nacházejí na stejném místě, bárka má též kabinu se dveřmi umístěnými mimo střed (možná jsou dveře dvoje – přední část tohoto modelu je natolik poničená, že existenci druhých dveří nelze potvrdit ani vyvrátit). Před a zád jsou v případě bárky i modelu člunu samostatné komponenty připojené k hlavní části, bohužel se ztratily.<sup>120</sup>

Zdá se tedy, že papyroformní člun, jehož je tento model krásným příkladem, byl ekvivalentem posvátné bárky faraonského období.<sup>121</sup>

## 2.2 Raně dynastická doba

Čluny Nakády III lze zkoumat v podobě modelů, na rukojetích nožů, na tabulkách ze slonoviny a kosti, na známé kadidelnici z Qustulu a samozřejmě také na keramice.<sup>122</sup> V období Nakáda III se modely vyrábějí především z prestižních materiálů, jako je např. slonovina či kámen.<sup>123</sup>

Nový typ člunu představují určité modely, kadidelnice z Qustulu a váza umístěná v Britském muzeu – jedná se o člun s velmi vysokou přídí a trojúhelníkovou zádí. Tento typ zobrazují i některé petroglyfy, bez prvku v podobě trojúhelníkové zádi je vyobrazen také na graffitu z Gebel Sheikh Suleiman, na některých dalších modelech a na Narmerově paletě.<sup>124</sup>

Další inovací Nakády III je také používání plachty – v centrální Východní poušti neexistuje žádný dřívější průkazný exemplář zobrazující člun s plachtou – takováto vyobrazení byla každopádně nalezena v Dolní Núbii. Přítomnost stěžně a plachty indikuje, že byl petroglyf vytvořen ve faraonském období.<sup>125</sup>

Z raně dynastického období bylo nalezeno celkem 45 pohřbů člunů. Z toho čtrnáct pochází z Abydu, pět ze Sakkáry, šest z Abú Rawáše, devatenáct z Heluánu a jeden z Abú Ghurábu.<sup>126</sup>

---

<sup>120</sup> Vanhulle 2018, 301-304.

<sup>121</sup> Vanhulle 2018, 306.

<sup>122</sup> Lankester 2013, 48.

<sup>123</sup> Vanhulle 2018, 305.

<sup>124</sup> Lankester 2013, 48.

<sup>125</sup> Lankester 2013, 50.

<sup>126</sup> Inglis 2020, 62.

## 2.2.1 Čluny z Abydu

Jedním z nejvýznamnějších nálezů člunů jsou čluny z Abydu. V roce 1991 jich bylo nalezeno dvanáct<sup>127</sup>, další dva pak byly nalezeny v roce 2000.<sup>128</sup> Člun BG10 byl nalezen cca 1,8 km od údolní nivy.<sup>129</sup> Čluny jsou datovány do vlády 1. dynastie a pravděpodobně nebyly pohřbeny před vládou Džera, je možné, že spadají do vlády právě tohoto panovníka.<sup>130</sup>

Čluny jsou značně poškozené. Vyrobené jsou asi ze dřeva původem z Egypta, pravděpodobně se jedná o tamaryšek.<sup>131</sup> Pohřby mají délku v rozmezí 19–26 metrů a šířku méně než 3 metry.<sup>132</sup>

Nacházejí se v nich intruzivní jámy, díky čemuž se podařilo zjistit informace o konstrukci jednoho z nich, aniž by bylo ve větší míře třeba užít destruktivních archeologických metod. Tento člun je označován jako BG10, jeho trup je nahoře cca 147 cm široký, ploché dno je široké pouhých 41 cm, jeho hloubka dosahovala také 41 cm.<sup>133</sup>

Člun byl uložen v mělkém příkopu s podlahou z hlíny, vnitřek člunu byl poté pokryt rohožemi a před uzavřením struktury hliněnými cihlami.<sup>134</sup>

Člun je výjimečný tím, že při jeho konstrukci nebyly využity žádné dřevěné spoje, pouze vázání. Toto příčné vázání vedlo dlaby ve tvaru L. Bylo zde také přítomné těsnění v podobě neidentifikovaného botanického materiálu. Toto těsnění bylo k trupu připevněno buď vázáním, nebo zajišťovacími lištami a vázáním.

Nebyly zde nalezeny žádné doklady o přítomnosti žebroví, palubníků nebo paluby.<sup>135</sup>

Trup byl omítnut a nabarven na tmavě žlutou barvu okrem.<sup>136</sup>

## 2.2.2 Čluny ze Sakkáry

Člunů první dynastie bylo nalezeno celkem pět, jedním z nejvýznamnějších je ten objevený na severní straně sakkárské hrobky S 3506.

---

<sup>127</sup> O'Connor 1991, 9-13.

<sup>128</sup> Ward 2016, 19-20.

<sup>129</sup> Mark 2012, 108-111.

<sup>130</sup> O'Connor 1991, 10.

<sup>131</sup> Mark 2012, 108.

<sup>132</sup> Ward 2016, 19.

<sup>133</sup> O'Connor 1991, 12.

<sup>134</sup> Ward 2016, 19.

<sup>135</sup> Mark 2012, 108-111.

<sup>136</sup> Ward 2016, 21.

Tento dřevěný člun je datován do první dynastie, specificky do období vlády panovníka Dena. Byl nalezen v podobě fragmentárních zbytků, které měly délku maximálně 1–2 palce. Jeho dochovaná část byla celkově 14,5 metrů dlouhá a 2,15 metrů široká. Inglis předpokládá, že se část člunu zcela rozložila a že byl ve skutečnosti původně 18–18,5 dlouhý a 2,25 metrů široký (poměr délka: šířka tedy 8–9:1). Douglas Inglis se domnívá, že člun měl pravděpodobně ploché dno a dlouhý úzký trup.

Člun našel britský egyptolog Walter Bryan Emery, který provedl jeho rekonstrukci<sup>137</sup>, která byla Douglasem Inglisem zavržena jako zcela mylná. Hlavním protiargumentem proti této rekonstrukci Inglis uvádí fakt, že jsou v ní zahrnuty prvky, které na fotografiích zbytků člunu nejsou vůbec rozeznatelné.

Pohřeb člunu měl svou vlastní ohradní zeď, člun byl umístěn v prohlubni, jeho před' a zád' byla podpírána cihlami. Tato prohlubeň byla 22,15 metrů dlouhá, 3,40 metrů široká, její hloubka byla 1,10 metru a výška hrobu dosahovala 0,60 metru. Prohlubeň byla vyplněna pískem, který člun zakrýval a vytvářel dlouhý tumulus. Na člunu se nacházely keramické nádoby. Hrob byl následně obestavěn cihlami. Na člunu se také údajně nacházela rozložená palubní kabina.<sup>138</sup>

### 2.2.3 Čluny z Abú Rawáše

Z šesti člunů z období první dynastie byl zatím publikovaný jenom ten asociovaný s mastabou M06. Byl nalezen v roce 2012 pět metrů od její severní zdi. Byl datován metodou radiokarbonového datování do vlády panovníka Dena, i keramika nalezená v asociované mastabě spadá do tohoto období. Člun je aktuálně uložen v Grand Egyptian Museum (GEM).

Člun byl nalezen v značně poškozeném stavu, poškozena byla především před' a zád' – nebylo ani možné je od sebe rozeznat. Plaňky a čepy trupu byly vyrobeny z akácie arabské (*Acacia Nilotica*), s výjimkou jednoho čepu, který byl vyroben z fíkovníku egyptského (*Ficus sycomorus* L.). Člun byl dlouhý přes 6,54 metrů a jeho šířka dosahovala 1,3 metru.

Pohřeb člunu byl orientovaný podle SZ–JV osy. Člun byl uložen v mělké jámě, která ležela paralelně k severní straně mastaby.

Člun byl spojen čepovanými spoji a vázáním. Byla zde nalezena vlákna papyru a lnu v otvorech na vázání, ale nebyl jich tam dostatek – což může indikovat, že člun byl rozložený pro přesun do hrobu a znovu složený až na místě.<sup>139</sup>

---

<sup>137</sup> Emery 1958, Plate 44.

<sup>138</sup> Emery 1958, 42, 49; Inglis 2020, 224-232.

<sup>139</sup> Tristant 2015, 563-588.

## 2.2.4 Čluny z Heluánu

V Heluánu bylo nalezeno 19 pohřbů člunů, bohužel nebyly dostatečně publikované z důvodu přerušení výzkumu kvůli revoluci v Egyptě roku 1952.<sup>140</sup> Jejich nálezce pohřby publikoval ve své knize *The Excavations at Helwan: Art and Civilization in the First and Second Egyptian Dynasties* (1969).<sup>141</sup>

## 2.2.5 Člun z Abú Ghurábu

Další raně dynastický člun byl nalezen v Abú Ghurábu v cihlové struktuře u mastaby XXVI, která je datována do druhé poloviny 1. dynastie. Pochází ze stejného období jako mastaba, jelikož byla omítnutá ve stejný čas. Podle Radwana sloužil jako náhrada pouhého modelučlunu, a majitel mastaby si ho chtěl vzít s sebou do posmrtného života.<sup>142</sup>

Člun byl dlouhý pouhých cca 5,8 metru a široký 70 cm, vyroben byl ze sykomorového dřeva. Lindemann člun zrekonstruoval s lichoběžníkovým průřezem<sup>143</sup>, ovšem Inglis se domnívá, že měl průřez téměř obdélníkový.<sup>144</sup>

Člun měl velmi jednoduchou konstrukci, skládal se ze dna a dvou postranních částí složených z fošen. Nebyly zde tedy ani žádná žebra. Na zádi byla veslařská lavice a pravděpodobně se podobná nacházela i na přídi, ale to nebylo možno s jistotou určit. Ve středu člunu se místo veslařské lavice nacházela fošna cca 10 cm nad dnem, tedy jakési druhé dno, jehož funkcí byla stabilizace plavidla (a rozevření bočních stěn), také zabraňovalo namočení nohou osoby ve člunu. Pravděpodobně se zde nenacházela palubní kabina.<sup>145</sup> Plaňky byly spojeny lanovím, jehož fragmenty se dochovaly.

Byly nalezeny i zbytky vesla, které pravděpodobně sloužilo jako kormidelní veslo. Byly viditelné zbytky bílé barvy. U člunu byl také nalezen pohřeb cca 18letého mladíka, zřejmě lodníka.<sup>146</sup> Podle Lindemanna byl člun reálně použit, domnívá se tak na základě nálezů kousků hlíny, které se nacházely uvnitř člunu – zamazat spoje hlínou je totiž rychlý způsob těsnění, který se používá, když začne do lodí zatékat během plavby.<sup>147</sup>

---

<sup>140</sup> Inglis 2020, 80.

<sup>141</sup> Viz Saad 1969.

<sup>142</sup> Radwan 2008, 559-561.

<sup>143</sup> Lindemann 2008, 578.

<sup>144</sup> Inglis 2020, 238.

<sup>145</sup> Lindemann 2008, 577-579.

<sup>146</sup> Radwan 2008, 560-561.

<sup>147</sup> Lindemann 2008, 580.

## 2.3 Stará říše

Z období Staré říše se dochovalo hned několik pohřbů plavidel. Mezi královské patří pět pohřbů u Chufuovy pyramidy v Gíze, jeden pohřeb u Radžedefovy pyramidy v Abú Rawáši, pět pohřbů u Rachefovy pyramidy v Gíze, jeden pohřeb u Neferirkareovy pyramidy v Abúsíru – viz 3. kapitola (ovšem Abúsírské papyry uvádí minimálně čtyři čluny), dva pohřby u Venisovy pyramidy v Sakkáře. Někdy se mezi královské pohřby plavidel Staré říše počítají i dva modely nalezené v Raneferefově pyramidovém komplexu v Abúsíru (viz 3. kapitola, č. 1 a 2), nejspíše kvůli jejich velikosti.

Mezi nekrálovská plavidla (či jejich místa na uložení) lze počítat místnost na 2 čluny v Ptaššepesově mastabě v Abúsíru, podobně byly dva čluny umístěny na střeše Kagemního mastaby. Dále byly pohřby umístěny u pyramid královen – GIa a GIb a u hrobky Chentkaus v Gíze.<sup>148</sup> V roce 2015 byl Českým egyptologickým ústavem objeven nekrálovský člun v jižním Abúsíru datovaný do období 3. dynastie, kterému se podrobněji věnuji ve 3. kapitole této práce.

### 2.3.1 Chufuova bárka I

Chufuova bárka patří k nejvýznamnějším dokladům starověkého lodního stavitelství vůbec. Byla nalezena v roce 1954 u Chufuovy velké pyramidy v Gíze díky tomu, že mladému archeologovi Kamal el-Malakhovi připadalo podezřelé, že se jižní ohradní zeď nachází o pět metrů blíž k pyramidě než zdi ostatní. V té době byly již známy tři Chufuovy jámy na čluny – dvě z nich se nacházely u zádušního chrámu a jedna u vzestupné cesty. Při čištění jižní zdi byly nalezeny velké vápencové bloky uspořádané do obdélníkového tvaru, které ukrývaly další dvě jámy na čluny.<sup>149</sup>

Východní jáma ukrývala slavnou Chufuovu bárku rozloženou na jednotlivé díly. Úkolu zrekonstruovat ji se ujal v roce 1957 Ahmed Youssef Moustafa. Nejednalo se o jednoduchý proces, ale některé okolnosti mu v tomto ohledu napomohly – díly byly v jámě uloženy přibližně v úrovni, ve které pak měly být poskládané (např. spodní části trupu se nacházely úplně dole), na některých součástech byly navíc hieratické značky, které označovaly, do které čtvrtiny člunu patří.<sup>150</sup>

---

<sup>148</sup> Altenmüller 2002, 269-272.

<sup>149</sup> Jenkins 1980, 48-50.

<sup>150</sup> Jenkins 1980, 83-87.

Jedním z náročných problémů bylo například zjistit správný úhel zakřivení „kýlu“, který se skládal ze tří částí. Nakonec byla loď skládána pětkrát, než bylo dosaženo aktuální rekonstrukce. Bárka měla 43,4 metrů na délku, 5,9 metrů na šířku a hloubku 1,78 metru (měřeno v místě maximální šířky). Její ponor byl v místě maximální šířky 1,48 metru a výtlak cca 45 tun. Loď držela pohromadě pomocí systému spojů v podobě čepů a dlabů, a také lan procházejících švy, které byly navíc zajištěny lištami. Žebra podpírají sloupky, které nesou palubní podélník. V zářezech podélníku jsou uchyceny veslařské lavice a palubníky. Na veslařských lavicích spočívají postranní nosníky, které loď dále zpevňují.<sup>151</sup>

Každá strana trupu se skládala z jedenácti částí – kýlový pás (vedle kýlových planěk) se skládal ze tří částí, stejně jako horní obšívkový pás, pás boční obšívky sestával ze dvou částí, mezi ním a kýlovým pásem se ještě na obou stranách lodi nacházejí tři *stealers*. Plaňky na sebe navazují karvelovou obšívkou.<sup>152</sup> Na konci přídi i zádi jsou připevněny tyče ve tvaru kopí, na které se nasadily papyroformní zakončení lodi. K trupovým plaňkám je přivázáno šestnáct žeber, na těch bylo sedm podpěrných sloupků, které nesly podélník.<sup>153</sup> Obšívkový pás a podpůrná dřeva podpírají 66 palubníků, na kterých spočívají palubní nosníky.<sup>154</sup> Na palubě se nachází dva palubní domky. První z nich je na přední palubě, a je podpíráný deseti sloupky. Druhý se nachází přibližně ve středu paluby, skládá se ze dvanácti dřevěných panelů a je uprostřed ještě podpíráný palmoforními sloupky, interiér lze rozdělit na předsíň a hlavní část. Loď měla pět párů vesel a dvě kormidelní vesla.<sup>155</sup>

Jako materiál byly použity různé druhy dřeva – byl identifikován (ovšem ne s absolutní jistotou) habrovec, jalovec, datlovník pouštní (pravděpodobně), cedr, akácie, cicimek trn Kristův a fíkovník egyptský.<sup>156</sup>

I přes veškerou snahu zrekonstruovat bárku co nejpřesněji je minimálně devět kusů dřeva, jejichž lokace a účel zůstaly nejasné.<sup>157</sup>

Testy prokázaly, že loď by teoreticky šlo použít k reálné plavbě.<sup>158</sup> Americký egyptolog Bob Brier uvažuje o vytvoření repliky člunu, pokud možno vyrobeného co nejvěrnější nápodobou původního způsobu stavby. Tento projekt by ovšem narážel na rozličné problémy

---

<sup>151</sup> Jenkins 1980, 94-108.

<sup>152</sup> Jenkins 1980, 100.

<sup>153</sup> Jenkins 1980, 80.

<sup>154</sup> Jenkins 1980, 107.

<sup>155</sup> Jenkins 1980, 103-106.

<sup>156</sup> Lipke 1984, 24-25.

<sup>157</sup> Lipke 1984, 92.

<sup>158</sup> Morabito 2020, 1.

– například nejdelší kus dřeva použitý v Chufuově bárce měří 23 metrů – a na území Libanonu už se nevyskytují dostatečně vysoké cedry – ovšem některé naštěstí rostou například v Anglii.<sup>159</sup>

Hartwig Altenmüller ve svém článku shrnuje nejdůležitější teorie ohledně významu člunů uložených u pyramid.<sup>160</sup> Teorii Selima Hassana, že se jedná o solární bárky,<sup>161</sup> považuje za nepodloženou. Dále uvádí názor Jaroslava Černého, že čtyři čluny u čtyř stran pyramidy směřovaly k čtyřem hlavním směrům, aby na nich zesnulý král mohl jakýmkoliv směrem odplout, pátý člun pak měl mít praktickou pohřební funkci a nést tělo mrtvého panovníka.<sup>162</sup> Ahmed Fakhry přednesl hypotézu, že čluny byly panovníkem užívány v zásvěti.<sup>163</sup> Abdel Moneim Abu Bakr a Ahmed Youssef Mustafa přišli s teorií, že tři z člunů byly určeny na poutě na posvátná místa, čtvrtá byla na korunovační rituály a pátá byla buď pro syny Hora nebo pro transport královské mumie z Memfidy na nekropoli.<sup>164</sup> Zahi Hawass vysvětlil funkci následovně – čluny uložené na jižní straně pyramidy byly solární čluny Chufua v podobě Rea a čluny na východní straně byly pro žijícího krále.<sup>165</sup> Miroslav Verner se domnívá, že čluny byly určeny k přepravě zesnulého v zásvěti a specifický význam se mohl v průběhu Staré říše měnit.<sup>166</sup>

---

<sup>159</sup> Brier 2020 (video).

<sup>160</sup> Altenmüller 2002, 272-273.

<sup>161</sup> Hassan 1946, 55.

<sup>162</sup> Černý 1955, 77-78.

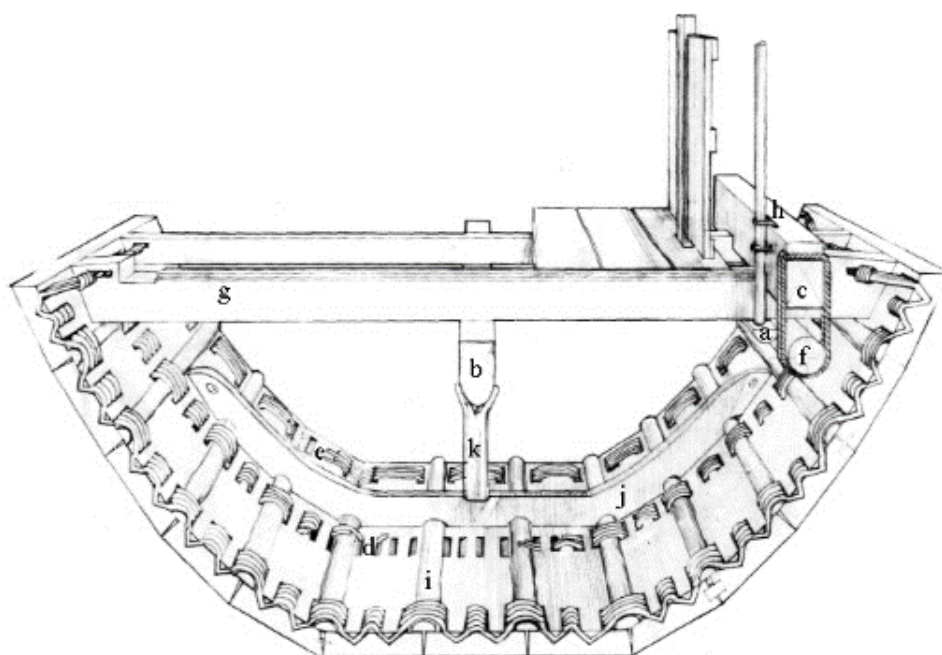
<sup>163</sup> Fakhry 1961, 106.

<sup>164</sup> Abubakr & Mustafa 1971, 1-16.

<sup>165</sup> Hawass 1990, 111-115.

<sup>166</sup> Verner 1992, 602.





(a) hemisférický podélník; (b) centrální podélník; (c) postranní nosníky;  
 (d) otvory ve tvaru V na vázání planěk; (e) otvory ve tvaru V na vázání planěk;  
 (f) spodní aretace postranních nosníků; (g) žlábkovaný palubník; (h) vázání skrz  
 postranní nosníky na upevnění sloupek palubního domku; (i) zajišťovací lišty;  
 (j) žebra; (k) podpěrný sloupek

(Průřez středem lodi. Podle Lipke 1984, 75.)

### 2.3.2 Chufuova bárka II

V druhé jámě u Chufuovy pyramidy se nacházela také loď, což bylo potvrzeno roku 1987. Bohužel se však ukázalo, že se nachází v horším stavu než první bárka. Složení uskladněného materiálu a rozmístění jednotlivých částí plavidla je velmi podobné jako v případě bárky Chufu I.<sup>167</sup>

Zkoumání tohoto plavidla se aktuálně věnuje japonský tým v rámci *Project of the Solar Boat*. Podle zprávy o aktivitách projektu do roku 2019 byly už téměř všechny dřevěné fragmenty lodi vyzvednuty z jámy. Do konce roku 2019 jich bylo téměř 1100 zakonzervováno, skoro všechny tyto části byly také změřeny. V rámci výzkumu jsou vytvářeny modely těchto částí a je využívána i metoda 3D skenování. Fragmenty byly v roce 2019 postupně přesouvány do Grand Egyptian Museum Conservation Center.<sup>168</sup>

<sup>167</sup> Ward 2000, 61-62.

<sup>168</sup> Kurokochi, Yoshimura 2020, 1.

### 2.3.4 Wádí el-Džarf

Wádí el-Džarf je nejkompaktnější a nejstarší nalezený přístavní komplex. Byl postaven za vlády Snofrua v období 2600–2550 př. n. l. V tomto přístavu se nachází molo, které sloužilo i jako kotviště.<sup>169</sup> Právě v tomto kotvišti se nacházelo minimálně 24 vápencových kotev in situ. Další kotvy (cca 100) byly nalezeny v budově č.1, která byla také součástí přístavu. Kotvy byly vyrobeny z vápence nebo z pískovce a jedná se o nejstarší kotvy nalezené v Egyptě.<sup>170</sup>

Kromě kotev byly v přístavu také nalezeny zbytky lodí. Z celkem třiceti galerií jich do roku 2014 bylo prozkoumáno 13. Byly objeveny čepy, lana, fragmenty vesel a trupů lodí, které zde byly skladovány.<sup>171</sup>

## 2.4 Střední říše

### 2.4.1 Čluny z Dahšúru

Nejvýznamnější pohřby plavidel Střední říše pocházejí z lokality Dahšúr, a to z pyramidového komplexu Senusreta III. Jean-Jacques de Morgan, který zde prováděl výzkum, jehož výsledky roku 1895 zveřejnil ve své publikaci *Fouilles à Dahchour: mars – juin 1894*. Uvádí zde nález tří člunů v klenuté místnosti a nález dalších tří člunů v písku cca 100 metrů od nich.<sup>172</sup> Na plánu ve stejné publikaci je nicméně zakresleno pouze pět člunů. Aktuální lokace je známa pouze v případě čtyř člunů – dva se nacházejí ve Spojených státech – jeden v Pittsburgu (Carnegie Museum of Natural History) a jeden v Chicagu (Field Museum of Natural History). Zbylé dva jsou v Egyptském muzeu v Káhiře.<sup>173</sup>

Čluny byly zkonstruovány podobným způsobem – k centrálnímu pásu obšívky byly přidány palubníky, všechny čluny mají lub, palubníky spočívají ve žlábcích vrchního palubníku a dolního okraje lubu. Ve všech člunech byla vesla.<sup>174</sup> Centrální pás obšívky navíc usměrňoval průhybové napětí trupu.<sup>175</sup> Čluny jsou dokladem prvního použití čepovaných spojů v historii konstrukce plavidel.<sup>176</sup>

Nejlépe dochované jsou čluny, které se aktuálně nachází v USA, trochu hůře je na tom

---

<sup>169</sup> Tallet 2014, 4-5.

<sup>170</sup> Viz Nibbi 2002.

<sup>171</sup> Tallet 2014, 7.

<sup>172</sup> Morgan 1895, 81-82.

<sup>173</sup> Creasman 2005, 9.

<sup>174</sup> Ward 1984, 389.

<sup>175</sup> Creasman 2005, 30-32

<sup>176</sup> Creasman 2005, 60.

GC 4925 a v nejhorším stavu je GC 4926.<sup>177</sup>

### ***Čluny z Dahšúru: Člun v Carnegie Museum of Natural History***

Člun uložený v Carnegie Museum of Natural History je dlouhý 9,25 metrů, jeho maximální šířka je 2,43 metru a hloubka 0,78 metru, poměr délky a šířky má 3,8:1. Jako materiál byl použit libanonský cedr (*Cedrus libani*), v menší míře i tamaryšek.

Pás obšívky všech člunů se skládá ze tří planěk spojených tupým spojem. Zád' člunů je cca o 50 cm vyšší než příď. Čluny měly jedenáct nebo dvanáct palubníků, ovšem ne všechny se dochovaly. Palubníky byly nesené podpěrnými sloupky. Štítlice tohoto člunu byly stejně jako u člunu v Chicagu tvořeny třemi plaňkami. Čluny pravděpodobně neměly palubní domky ani podobné struktury, výjimkou je tento člun, který měl dvě tyčky, jež mohly nést například oltářní stolec.<sup>178</sup>

Čluny byly propojeny klasickým čepovaným spojem a lanovým, v některých případech došlo i k dalšímu využití lanoví – např. jím byly palubníky připevněny k trupu, jak dokládá fragment lanoví nalezený mezi třetím palubníkem a horním obšívkovým pásem.

Zřídka byl využit i plátovaný spoj, a to konkrétně na člunu uloženém v Chicagu, a to mezi druhou a třetí plaňkou štítlice. Také se zde vyskytuje poněkud kontroverzní rybinový spoj, který sice byl používán pro konstrukci jiných věcí, ale jeho využití v konstrukci člunů je známo pouze v tomto případě. Je možné, že se jedná o zcela moderní záležitost a rybinové spoje tam byly přidány v rámci rekonstrukce. Ward navrhla, že by to ve skutečnosti mohly být silně zerodované otvory na vázání, které byly v rámci rekonstrukce upraveny právě na rybinové spoje.<sup>179</sup>

Čluny měly dvě vesla nahoře podpíraná stojany, které byly spojeny příčkou, a dole podpíraná příčným palubníkem. Vesla byla dlouhá 3,3–4 metry a zdobená Horovými oky a lotusy. Palubní plaňky byly původně natřeny bílou barvou.<sup>180</sup> Trupy na sobě měly zbytky bílé, červené, modré a černé barvy.

### ***Čluny z Dahšúru: Člun ve Field Museum of Natural History***

Člun aktuálně uložený v Field Museum of Natural History je dlouhý 10,21 metrů, široký 2,37

---

<sup>177</sup> Creasman 2005, 32.

<sup>178</sup> Ward 2000, 84-96.

<sup>179</sup> Ward 2000, 94.

<sup>180</sup> Ward 2000, 94-95.

metru, jeho hloubka dosahuje až 0,72 metru a poměr délka:šířka je 4,1:1. Materiál byl též identifikován jako cedr.<sup>181</sup> Konstrukcí se člun výrazně neliší od člunu v Carnegie Museum of Natural History.

### ***Čluny z Dahšúru: Člun GC 4925***

První ze člunů v Káhiře je označován jako GC 4925 a bývá též nazývaný De Morganův člun. Jeho délka je 10,22 metru, šířka 2,26 metru, hloubka 0,86 metru, poměr délka:šířka je tedy 4,5:1. Byl vyroben z cedru. Od ostatních člunů se odlišuje hned několika prvky: palubníky neměly zádlaby, ale palubní plaňky k nim byly připojeny pomocí dřevěných kolíků, které skrz palubní plaňky procházely. Navíc palubní plaňky byly jen u této lodi delší než vzdálenosti mezi dvěma palubníky.<sup>182</sup> Štítnice nebyly ze tří planěk jako u člunů v USA, ale ze čtyř, stejně tak i u GC 4926.<sup>183</sup>

Zdá se, že většina planěk byla ještě před konstrukcí tohoto člunu použita na něco jiného.<sup>184</sup> Podle Creasmana se zde nachází jediný plátovaný spoj použitý při konstrukci člunů z Dahšúru, ač Ward uvádí, že jediný plátovaný spoj se vyskytuje u člunu ve Field Museum of Natural History.<sup>185</sup>

Creasman rozpoznal na člunu stopy po nástrojích, a to konkrétně po pile, kladivu, dlátě a teslici. Vesla, stojany a podpůrná příčka byly na koncích zdobené motivem Horovy hlavy. Jedno z vesel tohoto člunu bylo zvlášť hezky zdobené, než jeho dekoraci zničily ruce návštěvníků muzea.<sup>186</sup>

### ***Čluny z Dahšúru: Člun GC 4926***

Tento člun je nejvíce poškozený ze všech a drží pohromadě jenom díky moderním opravám.<sup>187</sup> Vzhledem k rozsahu poškození člun tedy proto nevyvolává příliš zájmu badatelů, dokonce ani nebyly odebrány vzorky dřeva pro jeho identifikaci. Každopádně je pravděpodobné, že se také jedná o cedr. Jsou zde přítomny doklady užití stejných nástrojů jako v případě GC 4925. Také se tu vyskytoval stejný typ dekorace v podobě hlav Hora.<sup>188</sup>

---

<sup>181</sup> Ward 2000, 84-85.

<sup>182</sup> Creasman 2005, 26-30.

<sup>183</sup> Ward 2000, 90

<sup>184</sup> Creasman 2005, 36.

<sup>185</sup> Creasman 2005, 50.; Ward 2000, 90.

<sup>186</sup> Creasman 2005, 65-73.

<sup>187</sup> Creasman 2005, 74-78.

<sup>188</sup> Creasman 2005, 78-110.

## 2.4.2 Člun z Abydu

V jižním Abydu u pohřebního komplexu Senusreta III. byl v letech 2014–2016 vykopán člun z období 12. dynastie. Byl uložen v bohatě zdobené struktuře ze sušených cihel, na které se nacházelo více než 120 vyobrazení plavidel. Tato struktura ležela 65 metrů na východ od Senusretova komplexu a její osa je paralelní s ohradní zdí komplexu. Byla objevena Arthurem Weigallem již v letech 1901–1902, on ji ovšem považoval za hrobku.<sup>189</sup> Dno struktury bylo zakřivené do tvaru trupu.

Člun měl odhadem asi osmnáct metrů na délku, maximální šířka byla cca 4 metry, poměr délka:šířka je tedy přibližně 5:1. Bylo zde nalezeno pouhých devět planěk člunu, což je pravděpodobně způsobeno především činností termitů; také je možné, že byla část dřeva ve starověku za účelem opětovného použití vyjmuta z jámy. Dřevo dvou planěk bylo identifikováno jako libanonský cedr (*Cedrus libani*), tyto dvě plaňky byly navíc omítnuty sádrou. Není žádná evidence o spojích.<sup>190</sup>

## 2.3.3 Ajn Suchna

Jedním z dalších přístavů, které byly nalezeny na pobřeží Rudého moře je Ajn Suchna. Tento přístav fungoval od Staré do Nové říše a byl využíván pro expedice do Puntu a na Sinaj.<sup>191</sup> U vstupu do galerie G9 tam byly nalezeny dvě velké vápencové kotvy. V galeriích G2 a G9 byly poté nalezeny pozůstatky dvou cedrových lodí ze Střední říše, které byly rozebrány a uloženy do pěti vrstev planěk ve třech paralelních řadách. Tyto lodě byly spojené čepovanými spoji a vázáním. Vyskytují se zde i dvojité spoje, které indikují, že plavidla byla používána k plavbě po moři. Lodě byly 14–15 metrů dlouhé. Některé kusy dřeva byly interpretovány jako možné pozůstatky vesel či kormidelních vesel.<sup>192</sup>

## 2.4.3 Wádí Gawasis

U lokality Mersa / Wádí Gawasis se nacházel ve Střední říši přístav, který sloužil jako výchozí bod pro expedice do Puntu. Ve skalních galeriích tu bylo nalezeno dřevo použité na konstrukci plavidel. Vyřazené dřevo bylo použito ke stavbě ramp ve vchodu do galerií.<sup>193</sup>

---

<sup>189</sup> Ayrton & Currelly & Weigall 1904, 16-17.

<sup>190</sup> Wegner 2017, 5-29.

<sup>191</sup> Tallet 2012, 148.

<sup>192</sup> Tallet 2012, 150.

<sup>193</sup> Bard & Fattovich 2015, 4-6.

Dalším významným nálezem v lokalitě byla jeskyně, ve které bylo uloženo lanoví. Fragmentů lanoví bylo objeveno cca 500. Lanoví pravděpodobně nebylo vyrobeno dříve než ve 12. dynastii. Materiál je nejspíše rákos obecný (*Phragmites australis*) nebo trst' rákosovitá (*Arundo donax L.*). Lanoví bylo asi použito v souvislosti s plavidly, buď mohlo tvořit pevné lanoví, lana proti průhybovému napětí, nebo lanoví uvázané na palubě při instalaci lana proti průhybovému napětí.<sup>194</sup>

## 2.5 Nová říše

Z období Nové říše se nezachovaly trupy plavidel, jediné archeologické doklady jsou tedy v podobě modelů člunů. Nejvýznamnější modely tohoto období pochází z hrobky Thutmose III., Amehotepa II. a Tutanchamona z Údolí králů.<sup>195</sup>

Nejkomplexněji plavidla Nové říše zpracoval Michael Allen Stephens ve své publikaci *A Categorisation of the Ships and Boats of the Egyptian New Kingdom*, kde je rozdělil do typů ETH 13–ETH 27<sup>196</sup> dle tvaru trupu. – viz příloha č.4.

## 2.6 Pozdní doba

Z Pozdní doby se dochovaly dva čluny – jeden na lokalitě Mataria a druhý v Thonis-Heracleion (toto plavidlo ovšem může pocházet i z Třetího přechodného období, jelikož je datované do období 814–416 př.n.l.)<sup>197</sup> V obou případech se jedná o typ plavidel výrazně odlišný od těch z předchozích období, tento typ byl odborníky označen jako *baris*, popsal ho Herodotus:

*„Lod'ky, na kterých vozí náklady, se dělají z akácie, která je tvarem velice podobná kyrenskému lotosu, a z níž prýští klovatina. Z akácie nařezají prkénka zděli dvou loket, skládají je na sebe jako cihly a loď stavějí tak, že dvouloketní prkna připevňují okolo velikých a silných trámů. Když takovýmto způsobem loď postavili, připevňují na ni svrchu příčné vzpěry. Lodních žeber nepoužívají vůbec; spáry ucpávají zevnitř papyrem. Kormidlo dávají jen jedno a prostrkují je kylem. Stěžeň mají ze dřeva akáciového a plachty z papyru.“<sup>198</sup>*

---

<sup>194</sup> Veldmeijer 2008, 9-39.

<sup>195</sup> Stephens 2022, 3.

<sup>196</sup> ETH – expedient type hull

<sup>197</sup> Belov 2015, 195.

<sup>198</sup> Herodotos II, 96.

## 2.6.1 Lod' z Thonis-Heracleion

Lod' 17, nalezená na lokalitě Thonis-Heracleion patří do souboru osmnácti lodí ze stejného období objevených v tomto potopeném městě.<sup>199</sup> Byla nalezena pod vrstvou písku a hlíny. Byla datována radiokarbonovou metodou do období 804–416 př. n. l., což potvrdily i keramické nálezy.<sup>200</sup> Belov se domnívá, že se jedná o typ plavidla baris a jako podporu této teorie uvádí následující prvky, které lod' sdílí s baris:

- 1) Byla vyrobena z akácie.
- 2) Plaňky jsou naskládáné „jako cihly“.
- 3) Stejně jako v případě baris „*lod' stavějí tak, že dvouloketní prkna připevňují okolo velikých a silných trámů*“.
- 4) „*Když takovýmto způsobem lod' postavili, připevňují na ni svrchu příčné vzpěry*“ – byly nalezeny palubníky procházející skrz.
- 5) „*Spáry ucpávají zevnitř papyrem*“ – mezi švy byl nalezen vegetativní materiál – těsnění.
- 6) „*Kormidlo dávají jen jedno a prostrkují je kýlem*“ – otvor nalezen, byl přítomen i kýl (spíše proto-kýl).
- 7) Byly zde doklady o stěžni.

Naopak se rozchází v tomto ohledu:

- 1) Na rozdíl od Herodotovy baris má žebra.<sup>201</sup>

## 2.6.2 Člun z lokality Mataria

Tento člun byl objeven v roce 1987 cca deset metrů pod povrchem v rámci konstrukčních prací. Třetina člunu byla zničena těžkou technikou. Plavidlo bylo radiokarbonově datováno 2450 ± 50 B. P. Zkoumaná část plavidla byla vyrobena z fíkovníku egyptského (*Ficus sycomorus*), ale při stavbě byly použity minimálně ještě další tři typy dřeva. Zakřivení trupu je podobné jako v případě člunů z Dahšúru. Původní délka plavidla byla cca jedenáct metrů. Dochovala se pouze vnější část trupu. Na každé straně centrálního pásu obšívky bylo patnáct planěk.

---

<sup>199</sup> Belov 2015, 195.

<sup>200</sup> Belov 2015, 195-196.

<sup>201</sup> Belov 2015, 195-207.

Člun se od plavidel z předchozích období liší především systémem vázání planěk. Trup byl totiž spojen kolíkovanými dlaby a čepy – kolíky ovšem nebyly použity všude. Právě využití kolíkových spojů ve stavitelství plavidel se zde v egyptské historii vyskytuje úplně poprvé. Ward se domnívá, že i v případě tohoto plavidla se jedná o typ popsany Hérododem.<sup>202</sup>

---

<sup>202</sup> Ward 2000, 129-135.



## Kapitola 3

Třetí kapitola této práce je v podobě katalogů člunů a modelů člunů nalezených na lokalitě Abúsír. Tento katalog byl zpracován z toho důvodu, že zatím nebyl vytvořen podobný souhrn a některé nálezy nebyly dosud dostatečně publikovány. Na následujících úvodních stránkách bude přiblížen význam a povaha nálezů člunů a modelů člunů objevených v Abúsíru.

### 3.1 Abúsír od Raně dynastické doby do Pozdní doby

Abúsír je jedno z nejdůležitějších pohřebišť starověkého Egypta. Nekrálovské hrobky se zde stavěly už v Raně dynastické době, to dále pokračovalo i ve Staré říši.<sup>203</sup> Nekrálovské hrobky Raně dynastické doby jsou především na tzv. Bonnetově pohřebišti, které se nacházelo na východním břehu abúsírského rybníka.<sup>204</sup> Dále byly v tomto období některé hrobky postaveny na Macramallově pohřebišti v jižním Abúsíru a menší skupina cihlových hrobek se také vyskytuje na severním konci Abúsíru.<sup>205</sup>

Ve 3. dynastii se v Abúsíru staví tzv. hrobky přechodného typu (mají schodiště i šachtu vedoucí do substruktury). Nejstarší z nich je AS 33 v jižním Abúsíru<sup>206</sup>, dále je zde například hrobka Hetepiho, (AS 20)<sup>207</sup> a v kontextu této práce zvlášť důležitá hrobka AS 54 datovaná do vlády Huneje, se kterou je asociovaný nalezený člun AS 80.<sup>208</sup>

Abúsír nabyl velkého významu v 5. dynastii, kdy si zde postavil svůj sluneční chrám panovník Veserkaf.<sup>209</sup> Královské projekty následně pokračovaly stavbou pyramid jeho následníků Sahurea, Neferirkarea (vlastní pyramidu zde měla i jeho manželka Chentkaus II.), Raneferefa a Niuserre. Neferirkareův pravděpodobný nástupce Šepseskare si možná začal stavět pyramidu mezi Sahureovou pyramidou a Veserkafovým slunečním chrámem, nicméně se nedostal dále než k zarovnání terénu a začátku hloubení jámy pro pohřební komoru. Další pyramidou v lokalitě je stavba označovaná jako Lepsius XXIV, která byla postavena za vlády Niuserre a její majitel je neznámý.<sup>210</sup>

Mezi významné hrobky příslušníků královské rodiny patří mastaby členů rodiny panovníka 5. dynastie Džedkarea – princezen Chekeretnebej a Hedžetnebu, prince

---

<sup>203</sup> Verner 2017, 53-63.

<sup>204</sup> Bárta 2020, 87.

<sup>205</sup> Bárta 2020, 88.

<sup>206</sup> Bárta 2020 89.

<sup>207</sup> Bárta 2020, 90.

<sup>208</sup> Bárta 2020, 91.

<sup>209</sup> Jedná se o jediný ze dvou nalezených slunečních chrámů, druhý postavil panovník Niuserre na lokalitě Abú Ghuráb. (Krejčí, Nuzzolo 2020, 108.)

<sup>210</sup> Verner 2017, 53-63.

Neserkauhora a anonymní starší ženy.<sup>211</sup> Dále se zde z tohoto období vyskytuje hrobka označovaná XXV, která byla určena pro princeznu Hanebu a její anonymní dceru.<sup>212</sup> Nedaleko této hrobky se nachází mastaba prince Verkaurea, který byl pravděpodobně nejstarším synem panovníka Niuserrea.<sup>213</sup> Je zde také tzv. Nachtsareovo pohřebiště – skupina čtyř mastab (AC 25, AC 29, AC 30 a AC 31), z čehož hrobka AC 25 pravděpodobně patřila Raneferefovu synovi Nachtsareovi.<sup>214</sup> V centrálním Abúsíru se dále vyskytuje hrobka ženy jménem Nebtejemneferes, která také pravděpodobně patřila ke královské rodině.<sup>215</sup>

Jako příklady nekrálovských hrobek 5. a 6. dynastie lze uvést hrobku Kaopera<sup>216</sup>, hrobku vezíra Ptahšepse<sup>217</sup>, rodinné pohřebiště kněze Šepseskafancha<sup>218</sup>, hrobku Kairese<sup>219</sup>, pohřební komplex vezíra Kara a jeho synů (soudce Inti měl ze synů největší hrobku).<sup>220</sup>

Po konci Staré říše ztrácí lokalita na důležitosti. Především v zádušních chrámech Neferirkarea, Nisuerrea a Sahurea byly nalezeny pohřby z období od pozdní Staré říše do Střední říše.<sup>221</sup> Jeden hrob z tohoto období se nachází i v pyramidovém komplexu Raneferefa.<sup>222</sup> V hrobech v komplexu panovníka Niuserrea byly nalezeno mnoho modelů člunů uvedených v této práci. Na počátku Střední říše byly obnoveny královské kultury, ale nepřežily dlouho a lokalita následně pozbyla své slávy.<sup>223</sup> Dochovalo se přibližně padesát hrobů ze Střední říše, některé z nich patřily právě kněžím vykonávajícím kult v pyramidových komplexech.<sup>224</sup>

Dokladů o aktivitách v období Nové říše v Abúsíru mnoho není, jedná se především o chrám z vlády Ramesse II, který se nachází na okraji pohřebiště jižně od Niuserreova údolního chrámu. V Nové říši se také na lokalitě vyskytoval kult bohyně Sachmety, a to především v Sahureově zádušním chrámu,<sup>225</sup> tento kult pokračoval i v Pozdní době.<sup>226</sup> Blízko pyramidovým komplexům bylo nalezeno několik novoříšských pohřbů,<sup>227</sup> jedna hrobka byla objevena také u abúsírského rybníka.<sup>228</sup>

---

<sup>211</sup> Verner 2017, 53-63.

<sup>212</sup> Verner 2017, 53-63.

<sup>213</sup> Verner, Krejčí 2020, 74-76.

<sup>214</sup> Verner, Krejčí 2020, 76.

<sup>215</sup> Verner, Krejčí 2020, 80.

<sup>216</sup> Bárta 2020, 92.

<sup>217</sup> Bárta 2020, 94.

<sup>218</sup> Bárta 2020, 95.

<sup>219</sup> Bárta 2020, 97.

<sup>220</sup> Bárta 2020, 99.

<sup>221</sup> Kuhn, Tebmann 2020, 125-126.

<sup>222</sup> Kuhn, Tebmann 2020, 127.

<sup>223</sup> Verner 2017, 53-63.

<sup>224</sup> Verner 2020, 38.

<sup>225</sup> Verner 2020, 38.

<sup>226</sup> Bareš 2020, 145.

<sup>227</sup> Mynářová 2020, 141.

<sup>228</sup> Mynářová 2020, 141.

V Pozdní době byly v Abúsíru jihozápadně od pyramid postaveny šachtové hrobky příslušníků elity 26. dynastie.<sup>229</sup> Celkem bylo zaznamenáno pět velkých a 6–8 menších hrobek<sup>230</sup>, zatím byla zkoumána především hrobka admirála Vedžahorresneta, kněze Iufay a generála Menechibnekona<sup>231</sup>, dále také hrobka Vahibremerineita, menší hrobka Padihora, anonymní hrobka AW4 a hrobka Džehutiemhata.<sup>232</sup> Na lokalitě byli v tomto období pohřbíváni i Řekové.<sup>233</sup>

## 3.2 Shrnutí nálezů člunů a modelů člunů Abúsíru

### 3.2.1 Úvod

Cílem této práce bylo představit archeologické doklady člunů a modelů člunů nalezené na lokalitě Abúsír jako celek. Práce přitom nebrala v potaz nepřímé doklady například v podobě textových záznamů, ale soustředila se na samotné nálezy trupů.

Celkem se mi podařilo v literatuře dohledat existenci dvou člunů a 34 modelů člunů, které zde byly nalezeny. Neznamená to ovšem, že by stejný počet byl dosud k dispozici k dalšímu výzkumu – dva modely (č. 21 a 23) byly zničeny ve druhé světové válce, modely č. 24, 25, 26, 27, 28, 31 a 32 byly nalezeny natolik rozpadlé, že po nálezů pravděpodobně ani nebyly uloženy za účelem výzkumu. Člun č. 2 objevený u Neferirkareovy pyramidy byl v podobě pouhých drobných shnilých úlomků a otisku na zemi.<sup>234</sup>

Při vytváření katalogu jsem vycházela ze systému Ann Merriman, která stanovila hlavní<sup>235</sup> a vedlejší atributy<sup>236</sup> modelů člunů, na kterých následně postavila svoji typologii. Já jsem od zařazování do kategorií upustila z důvodu nízké kvality některých modelů, nedostatku informací a poměrně malého rozsahu celkového souboru. Využila jsem pouze její rozdělení na hlavní a vedlejší atributy za účelem větší přehlednosti katalogu.

Modely člunů jsem seřadila podle stáří od nejstaršího po nejmladší, následně jsem uvedla inventární či nálezové číslo (záleží, co bylo zrovna k dispozici), poté jsem zaznamenala místo nálezů a následně ho specifikovala. Dále jsem uvedla dataci a aktuální umístění. Následně jsem zhodnotila stav nálezů – stanovila jsem několik stupňů: fragmentární zbytky, velmi poškozené, poškozené a mírně poškozené. Poté jsem uvedla materiál, délku, šířku a výšku

---

<sup>229</sup> Bareš 2020, 147.

<sup>230</sup> Bareš 2020, 149.

<sup>231</sup> Verner 2020, 38.

<sup>232</sup> Viz Coppens & Smoláriková 2009.

<sup>233</sup> Verner 2020, 39.

<sup>234</sup> Verner 2013, 714.

<sup>235</sup> Merriman 2011, 15-22.

<sup>236</sup> Merriman 2011, 22-30.

nálezu a popis tvaru trupu. Následně jsem vyjmenovala hlavní a vedlejší atributy modelů člunů (viz výše) a prvky, které ani do jedné z těchto kategorií nespádají, jsem uvedla v kolonce Další. Poté jsem uvedla bibliografii nálezu a dostupné fotografie či nákresy. Pokud něco z výše uvedeného nebylo k dispozici, položku jsem vynechala.

S čluny jsem pracovala podobným způsobem, pouze jsem navíc uvedla orientaci pohřbu, doprovodné artefakty, stopy po nástrojích, význam nálezu, strukturu pohřbu, informace o systému plaňkování, spojích a vázání, žebroví, palubě a veslovacích lavicích. V případě člunu č. 2 z Neferirkareova pyramidového komplexu nebyla většina těchto informací k dispozici vzhledem k jeho fragmentárnímu stavu.

### 3.2.2 Datace a umístění

Oba nalezené čluny jsou datovány do Staré říše. Modelů ze Staré říše je třináct (navíc ještě dvě vesla označená jako č. 3–5a a 3–5b). Jeden model byl datován do První přechodné doby, sedmnáct dalších modelů do Střední říše a dva pochází z Pozdní doby. Datování modelu č. 13 je sporné, viz níže.

Člun nalezený v jižním Abúsíru a označovaný jako AS 80 je datovaný do 3. dynastie, což jej dělá jediným dosud objeveným člunem z 3. dynastie,<sup>237</sup> fragmenty člunu uloženého u jižní stěny Neferirkareovy pyramidy jsou datovány do 5. dynastie.<sup>238</sup>

Modely člunů se staly součástí pohřební výbavy střední třídy až v První přechodné době, ve Střední říši bývají asociovány s pohřby panovníků či vysokých hodnostářů.<sup>239</sup> Nejinak je tomu i v případě Abúsíru, pět modelů člunů a dva modely vesel byly nalezeny v Raneferefově pyramidovém komplexu (č.1–5, 3–5a, 3–5b), jeden model byl nalezen v mastabě prince Verkaurea (č. 13), sedm modelů v komplexu princezny Šeretnebtj (č. 6–12 a jeden model (či spíše jeho fragmenty – dochovalo se pouze veslo a figurky posádky) byl objeven v hrobě 6 v Niuserreově zádušním chrámu (č. 14). Přestože nálezy modelů ze Staré říše nejsou tak časté, v Abúsíru jich byl nalezen podobný počet jako ze Střední říše, což pravděpodobně odráží význam lokality v období Staré říše.

Datování modelu nalezeného ve Verkaureově mastabě (č. 13) je problematické. Pokud by patřil k pohřbům v substruktuře mastaby, byl by datovaný do 8. až 6. století př. n. l. V tomto období ovšem dřevěné modely člunů nebyly běžnou součástí pohřební výbavy.<sup>240</sup> Jestliže se jedná o součást pohřební výbavy prince Verkaurea, byl by datovaný do Staré říše. Reisner sice

---

<sup>237</sup> Inglis 2020, 4-5.

<sup>238</sup> Verner 2013, 714.

<sup>239</sup> Merriman 2011, 118.

<sup>240</sup> Krejčí 2022, 74-75; viz také Aston 2009, 389-396.

uvádí, že se ve Staré říši dřevěné papyroformní modely člunů ještě nevyskytují,<sup>241</sup> ovšem v dnešní době je již známo několik důkazů opaku (lze uvést například EM JE 63192, EM JE 63193, EM JE 56386, EM JE 56387; všechny uvedené jsou datované do 6. dynastie).<sup>242</sup> Je možné, že model pochází z První přechodné doby nebo ze Střední říše, ale jednalo by se (společně s figurkou 62/AC26/2008, která k modelu pravděpodobně patří) o jediný nález z tohoto období v hrobce AC26 a jejím okolí.<sup>243</sup> Domnívám se proto, že nelze vyloučit, že model pochází ze Staré říše.

V hrobě mR 25 v Niuserreově zádušním chrámu byl nalezen model pravděpodobně pocházející z První přechodné doby (č. 15). Dalšíh sedmnáct modelů (č. 16-32) je ze Střední říše, všechny byly nalezeny v Niuserreově zádušním chrámu, z toho čtyři v hrobě mR 6 (č. 16-19), dva v hrobě mR 43 (č. 31 a 32), dva v hrobě mR 1 (č. 22 a 23), dva v hrobě mR 8 (č. 25 a 25), dva v hrobě mR 15 (č. 26 a 27), jeden v hrobě mR 17 (č. 28), dva v hrobě mR 30 (č. 29 a 30), dva v hrobě mR 43 (č. 31 a 32).

Další nálezy modelů člunů pochází až z období Pozdní říše. Jeden se nacházel v Iufaově hrobce (č. 33) a jeden v Menechibnekonově hrobce (č. 34).

Původně tato práce počítala i s pěti fragmenty člunů, které podle Ann Merriman měly být nalezeny v chrámu panovníka Neferirkarea,<sup>244</sup> ovšem osobní komunikace s paní Merriman vyjasnila, že došlo k omylu a ve skutečnosti se jedná o malé fragmenty člunů nalezené v Raneferefově komplexu (č. 3, 4, 5, 3-5a, 3-5b).

### 3.2.3 Specifikace umístění

Člun z jižního Abúsíru byl objeven dvanáct metrů jižně od mastaby AS 54, se kterou je asociován. Neferirkareův Jižní člun byl u jižní stěny Neferirkareovy pyramidy, v její severojižní ose.

Modely člunů byly většinou nalezeny jako součást pohřební výbavy v pohřební komoře, Reisner se domnívá, že umístění modelů v pohřební komoře se vyvinulo z vyobrazování rozličných scén v obětní komoře a stejně jako tyto scény má za účel poskytnout zesnulému vše potřebné pro posmrtný život.<sup>245</sup>

Co se týče abúsírských modelů člunů ze Staré říše, dva (č. 1 a 2) byly umístěny v uzavřené místnosti v Raneferefově zádušním chrámu, v tomto chrámu byly nalezeny i další

---

<sup>241</sup> Krejčí 2022, 75; viz také Reisner 1913, 19.

<sup>242</sup> Merriman 2011, 158-160.

<sup>243</sup> Krejčí 2022, 75.

<sup>244</sup> Merriman 2011, 157.

<sup>245</sup> Reisner 1913, 1-2.

tři menší modely (č. 3–5). Tři modely (č. 6–8) byly nalezeny v uzavřené struktuře AS 69b v komplexu princezny Šeretnebtj. Jediné modely (celkem pět: č. 9–12, 14) ze Staré říše umístěné v pohřební komoře byly nalezeny in situ v šachtě 2 hrobky AS 68d (č. 9–12), jeden byl nalezen v nice v severní stěně pohřební komory hrobu 6 v Niuserreově zádušním chrámu (č. 14).

Model z Verkaureovy mastaby (č. 13) byl nalezen na začátku chodby zlodějů (AC26–10), která spojuje pohřební komoru s kaplí.

V První přechodné době a Střední říši bylo již umísťování modelů do pohřební komory poměrně zažité, v hrobě mR 25 v Niuserreově zádušním chrámu byl nalezen jeden model (č. 15), další čtyři byly v témže chrámu v hrobě mR 6 na zemi (č. 16–19). Dva modely byly v hrobce mR 42 u Niusereova zádušního chrámu uloženy přímo na rakvi (č. 20–21), další dva modely byly v hrobě mR 1 (č. 22 a 23). Modely č. 24 a 25 se v hrobě mR 8 vyskytovaly na jižním konci volného prostranství na východní straně. Na východní straně rakve byly uloženy tři modely, přičemž dva (č. 26 a 27) v hrobě mR 15 a jeden v hrobě mR 17. U východní stěny pohřební komory byly modely č. 29 a 30, a to v hrobě mR 30. V hrobě mR 43 byly nalezeny dva modely – jeden z nich ležel na sarkofágu a druhý na zemi mezi tímto sarkofágem a východní stěnou pohřební komory.

Modely z Pozdní doby se nacházely v poměrně odlišných kontextech. Model z Iufaovy hrobky (č. 33) byl umístěn v západním rohu místnosti R<sub>m</sub>, zatímco model z Menechibnekonovy hrobky (č. 34) byl nalezen ve vstupu z jižní vedlejší šachty do horizontální chodby vedoucí do pohřební komory.

### 3.2.4 Počet

Zatím nebyl nalezen další člun, který by mohl být asociován s mastabou AS 54, takže lze předpokládat, že člun AS 80 tam byl jediný. Jiná je situace v případě člunu uloženého u Neferirkareovy pyramidy, protože textové záznamy, které ho nazývají Jižním člunem také zmiňují Severní člun, který se pravděpodobně nacházel na sever od pyramidy, ale z důvodu obav z nestability místa se neuskutečnil pokus o jeho nalezení.<sup>246</sup>

V celém souboru modelů se celkem vyskytuje sedm párů modelů (modelů nalezených ve stejném kontextu), dvě trojice, dvě čtveřice a šest modelů nalezených samostatně bez přítomnosti dalších modelů.

Dvojice modelů jsou v pohřební výbavě běžnou záležitostí – většinou se jedná

---

<sup>246</sup> Verner 2013, 714.

o plachetnici na plavbu proti proudu a veslici pro plavbu po proudu.<sup>247</sup> Altenmüller intepretoval dvojice plavidel jako noční a denní bárku, přičemž plachetnice představuje bárku noční a veslice denní.<sup>248</sup> S touto intepretací nesouhlasí Tarek el-Awady, který argumentuje, že toto vysvětlení nesedí na vyobrazení flotily ze vzestupné cesty Sahurea, kde jsou oba hlavní čluny vyobrazeny s napnutou plachtou a ve dne.<sup>249</sup> Přichází s vlastní intepretací, že čluny jsou dva, jelikož odkazují na panovníkovo navštěvování svatyně bohyně Horního a Dolního Egypta – Vadzet a Nechbet – nebo na navštěvování chrámů božstev pod ochranou těchto bohyně. Panovník je zobrazen v podobě Hora a čluny, které oba hlavní papyroformní čluny následují, patří Šmsw – „následovníkům Hora“.<sup>250</sup> Je otázkou, nakolik lze aplikovat toto vysvětlení na modely člunů, je třeba také vzít v potaz, že náboženské představy a pohřební zvyklosti se v průběhu staroegyptských dějin značně měnily.

V souboru z Abúsíru se vyskytují dvě trojice člunů, v prvním případě se jedná o tři nepřiliš výrazné zbytky tří trupů z Raneferefova zádušního chrámu (č. 3–5). Druhý případ je mnohem zajímavější, jelikož jsou to modely velmi zachovalé (č.6–8), a navíc umístěné ve zvláštní struktuře, která nebyla přímo asociována s pohřbem (ovšem nacházela se přímo nad hrobkou Nefera, kde byly nalezeny modely č. 9–12).<sup>251</sup> Hana Vymazalová a Mohamed Megahed se proto domnívají, že tyto modely mohly mít podobnou funkci jako reliéfy, které mohou vyobrazovat rozličné scény výroby či užívání člunů a mohou také symbolizovat cestu zesnulého na západ nebo do náboženských center.<sup>252</sup>

Čtveřice modelů jsou také dvě, v prvním případě se jedná o nepřiliš detailně zpracované staroříšské modely z hrobky Nefera (č. 9–12), v jejichž případě vzhledem k jejich kvalitě nemá příliš smysl uvažovat o významu počtu, ovšem mohlo se jednat o dvě dvojice modelů uložené ve stejném kontextu. V případě druhé čtveřice (č. 16–19) není pochyb, že se jedná o dvě dvojice, jelikož jeden model byl poháněn pádly (č. 16), jeden vesly (č. 18) a dva modely mají vztyčený stěžeň (č. 17 a 19), jako pohon zde tedy sloužila plachta.

---

<sup>247</sup> Reisner 1913, 3.

<sup>248</sup> Altenmüller 2002, 280.

<sup>249</sup> Awady 2009, 236.

<sup>250</sup> Awady 2009, 236-239.

<sup>251</sup> Vymazalová & Megahed 2014, 34.

<sup>252</sup> Vymazalova & Megahed 2014, 33-34.

### 3.2.5 Materiál

Zbytky obou člunů nalezených na lokalitě Abúsír byly vyrobeny ze dřeva, v případě prvního člunu AS 80 se jednalo konkrétně o akácii, zbytky dřeva Neferirkareova Jižního člunu byly identifikovány jako cedr.

Modely člunů mohly být vyrobeny z rozličných materiálů – kupříkladu ze dřeva, keramiky, kamene, kovu, či slonoviny.<sup>253</sup>

Drtivá většina modelů (27) z Abúsíru byla vyrobena ze dřeva. U několika dalších (7) nebyl v publikaci Heinricha Schäfera (1908) uveden materiál, ale lze předpokládat, že se jednalo také o dřevo. Výjimkou jsou modely pocházející z Pozdní doby, které jsou oba vyrobené z nilského bahna.

### 3.2.6 Rozměry

Délka člunu AS 80 byla při nalezení 16,9 metrů, jeho původní délka pravděpodobně dosahovala 18–19 metrů, dosahoval šířky 2,2 metru a hloubky 0,6 metru. Člun v Neferirkareově pyramidovém komplexu byl dlouhý přibližně 10 metrů.

Největších rozměrů z celého souboru modelů dosahují dva modely z Raneferefova zádušního chrámu (č. 1 a 2) – délka prvního z nich je 387 cm a dosahuje šířky 30,5 cm. Druhý model byl nalezen ve dvou fragmentech, z čehož větší z nich dosahoval délky 190,5 cm a šířky 49 cm.

Modely člunů podobných rozměrů byly objeveny například u jižní ohradní zdi mastaby Imhotepa z 12. dynastie v Lištu. Jednalo se též o dva modely, větší z nich byl z jednoho kusu dřeva a dosahoval délky 275 cm, zatímco menší člun byl zkonstruován z jednotlivých planěk (konstrukcí napodoboval skutečné plavidlo) a dosahoval délky 195 cm a šířky 41 cm.<sup>254</sup>

Nejmenším modelem z Abúsíru, jehož délka je známá, je model z Iufaovy hrobky (č. 33), který dosahuje pouhých 14 cm na délku, 3,3 cm na šířku a 2,6 cm na výšku.

### 3.2.7 Povaha nálezů

Člun AS 80 z jižního Abúsíru byl jedinečným nálezem, a to nejen z toho důvodu, že se jedná o jediný doklad člunu z 3. dynastie – také některé jeho konstrukční prvky jsou jedinečné. Jedná se o jediný dochovaný trup s neporušeným těsněním, šněrováním a příčnými pruty. Díky skvěle zachovanému tvaru plavidla lze rekonstruovat většinu plaňkování. Konstrukce člunu je navíc přechodem mezi konstrukčními metodami 1. a 4. dynastie. Člun nalezený v Neferirkareově

---

<sup>253</sup> Reisner 1913, 4.

<sup>254</sup> Lythgoe 1915, 10-12.



pyramidovém komplexu je výjimečný spíše svou samotnou existencí než konstrukčními prvky, byl totiž dochován natolik fragmentárně, že se toho o jeho konstrukci nedá mnoho zjistit.

Téměř všechny modely člunů ze Staré říše postrádají kvalitu a detaily, výjimkou jsou tři čluny nalezené v komplexu Šeretnebej v AS 69b (č.6–8), které byly nalezeny se souborem osmnácti vesel a kormidelních vesel. První z tohoto souboru (č. 6) je z těchto modelů největší, má tupou příď a zád', ploché dno, otvory na vesla sloužící jako veslové výkroje, štítnice, a především dva nosníky na zádi, které pravděpodobně sloužily jako podpory pro kormidelní vesla. Podobné nosníky nejsou doloženy příliš často – lze uvést například nosník na modelu EM-Kaemsenu 240-2, který pochází ze Sakkáry z 6. dynastie – i v tomto případě ale nosník vypadá poměrně odlišně.<sup>255</sup> Druhý model z tohoto neobvyklého souboru (č. 7) má papyroformní tvar a štítnice, třetí (č. 8) má stejně jako model č. 6 ploché dno, štítnice a dva příčné nosníky na podporu kormidelních vesel, jeho příď je ovšem výrazně užší než zád'.

Dva velké Raneferefovy čluny (č. 1 a 2) mohou být významné ještě v jednom ohledu – profesor Miroslav Verner se domnívá, že čepy v přídi a zádi indikují, že by se mohlo jednat o stejný typ plavidla jako je Chufuova bárka.<sup>256</sup>

Za pozornost stojí ještě model člunu nalezený ve Verkaureově mastabě (č. 13), který má papyroformní konec (pravděpodobně příď).

Modely člunů z První přechodné doby a Střední říše jsou obecně v mnohem větší kvalitě a s více detaily než staroříšské modely. Na rozdíl od staroříšských modelů také mají posádku v podobě malých dřevěných figurek – figurky se vyskytují celkem u třinácti modelů (č. 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 29, 30).

Zajímavé jsou především velmi detailní modely z Herišefhotepova hrobu mR 6 v Niuserreově zádušním chrámu (č. 16–19). Jako příklad lze uvést model č. 16. Tento model je 64 cm dlouhý a 12,5 cm široký. Jeho hnědožlutý trup je jednolitý, příď i zád' jsou papyroformní, zád' je mírně vyš než příď. Na palubě je namalováno devět palubníků a centrální podélník červenou barvou (dochází tak k převedení třídimenzionálního prvku do roviny). Model má štítnice s červeným pruhem na vnitřní straně. Dále má také jednoduchý stěžeň, který se ovšem na fotografii z publikace Heinricha Schäfera (1908) ještě nevyskytuje, aktuálně ho Ägyptisches Museum u Universität Leipzig pravděpodobně se stěžněm vystavuje, jak dokládá fotografie z roku 2010. Stěžeň podírala konstrukce, která je zde pouze namalována (podobně jako palubníky). Model má obdélníkový přístřešek na zádi, který podpírají čtyři sloupky se zakončením v podobě papyrového pupenu. Pod přístřeškem sedí sám Herišefhotep, na přídi

---

<sup>255</sup> Merriman 2011, 157.

<sup>256</sup> Verner 1992, 592–594.

stojí lodivod, za ním klečí osm pádlujících lodníků – někteří mají dosud v rukou pádla a na zádi klečí kormidelník ovládající kormidelní pádlo.

Modely z Pozdní doby (č. 33 a 34) se výrazně liší od modelů z předchozích období. Oba jsou vyrobeny z nilského bláta a nemají příliš mnoho detailních prvků, což je způsobeno zřejmě povahou materiálu. Model z Iufaovy hrobky (č. 33) je nejmenší z celého souboru. Stojí na podstavci, který indikuje, že se mohlo jednat o nějakou posvátnou bárku. Model z hrobky Menechibnekona (č. 34) byl nalezen rozpadlý na tři části. Má výrazně zvýšenou před i záď a ploché dno.

### **3.2.8 Shrnutí**

Soubor dvou člunů a 34 modelů člunů nalezených na lokalitě Abúsír je zajímavým dokladem o plavidlech starověkého Egypta. Lze zde pozorovat rozličné typy plavidel a jejich vývoj v průběhu dějin. Abúsír se v tomto ohledu představuje jako lokalita s rozmanitými nálezy, přičemž některé jsou zcela jedinečné, zatímco jiné alespoň značně přínosné dalšímu výzkumu tohoto aspektu staroegyptské společnosti.

Za nejdůležitější položky následujícího katalogu lze jednoznačně označit člun AS 80 a Jižní člun v Neferirkareově pyramidovém komplexu. Z modelů člunů si zvláštní pozornost zasluhují především velké modely z Raneferefova pyramidového komplexu (č. 1 a 2), tři modely z komplexu princezny Šeretnebtj (č. 6–8), čtyři modely z Herišefhotepova hrobu mR 6 v Niuserreově zádušním chrámu (č. 9–12) a modely z Pozdní doby (č. 33 a 34).<sup>257</sup>

---

<sup>257</sup> Modelům člunů z Pozdní doby se výzkumníci dosud příliš nevěnovali, dokonce i rozsáhlý katalog Ann Merriman končí Třetí přechodnou dobou.

## 3.3 Katalog člunů a modelů člunů Abúsíru

### 3.3.1 Čluny

Číslo: 1

Označení: AS 80

Místo nálezů: jižní Abúsír

Specifikace místa nálezů: 12 metrů jižně od mastaby AS 54, ke které patří<sup>258</sup>

Datace: Stará říše, 3. dynastie, doba vlády Huneje – původně určeno dle asociace s AS 54, později potvrzeno keramikou nalezenou v plavidle a radiokarbonovým datováním (výsledek radiokarbonového datování: 2706 – 2570 BCE (63.2%))<sup>259</sup>

Aktuální umístění: Abúsír (znovupohřbeno)<sup>260</sup>

Stav: velmi poškozené, před a zad nedochovány, z většiny planěk zbyly jen malé fragmenty, příčiny poškození: struktura z 6. dynastie narušila jižní část trupu (šachta 8 od AS 84 protíná přímo centrální část trupu, šachty 1 AS 84 a šachta 3 AS 84b moc blízko – narušily taflový podklad), vyschnutí, hmyz<sup>261</sup>

Materiál: dřevo – akácie (*Vachellia nilotica*)<sup>262</sup>

Délka: 16,9 m – původní délka mohla být 18-19 m<sup>263</sup>

Šířka: 2,2 m<sup>264</sup>

Hloubka: 0,6 m<sup>265</sup>

Trup: plaňkovaný, spojený vázáním a spoji

Nález: ČEgÚ, 2015; odkryto v letech 2015-2016

Orientace pohřbu: východozápadní<sup>266</sup>

Doprovodné artefakty: keramika – několik téměř nepoškozených pivních džbánů a keramické fragmenty, není jisté zda byly uloženy záměrně<sup>267</sup>

---

<sup>258</sup> Inglis 2020, 24.

<sup>259</sup> Inglis 2020, 33-34.

<sup>260</sup> Inglis 2020, 27.

<sup>261</sup> Inglis 2020, 41-42.

<sup>262</sup> Inglis 2020, 258.

<sup>263</sup> Inglis 2020, 256.

<sup>264</sup> Inglis 2020, 256.

<sup>265</sup> Inglis 2020, 256.

<sup>266</sup> Inglis 2020, 35.

<sup>267</sup> Inglis 2020, 33.

Stopy po nástrojích: nalezeny stopy po dlátech<sup>268</sup>

### **Význam nálezů**

Jedná se o jediný nález pohřbu člunu z 3. dynastie a jediný dochovaný trup s neporušeným těsněním, šněrováním a příčnými pruty. Zachoval se tvar plavidla a lze rekonstruovat většinu plaňkování. Konstrukce člunu je přechodem mezi konstrukčními metodami 1. a 4. dynastie.<sup>269</sup>

### **Struktura pohřbu**

Neexistují doklady o tom, že by pohřeb člunu měl střechu. Uvnitř trupu se nacházel písek a tafla, z čehož jemný písek mohl být navátý před uložením do hrobu – možná byl člun před pohřbením vystaven z důvodu kultických aktivit. Toto máme doloženo v případě člunů uložených u Neferirkarovy pyramidy – dle záznamů byly před uložením navštěvovány kněžími. Trup člunu byl podpírán kameny na strategických místech, díky čemuž se zachoval jeho tvar.<sup>270</sup>

### **Plaňkování**

Plavidlo mělo obšívku z krátkých planěk, které byly 5-6 cm silné, 10,8-40,1 cm široké a ty které šly změřit byly 0,87-4,43 metrů dlouhé.<sup>271</sup> Plaňky nebyly rovné – jejich tvar se odvíjí od struktury samotného stromu.<sup>272</sup> Rozmístění planěk bylo podobné jako v případě Chufuovy bárky.<sup>273</sup> Postup plaňkování byl podle Inglise následující:

- 1) Stavitel určil základní design plavidla a stanovil délku a šířku dna plavidla;
- 2) Byly zkonstruovány 3 plaňky dna – střední obdélníková a 2 postranní trojúhelníkové
- 3) Plaňky dna byly spojeny a jejich konce byly ohnuty za účelem stanovení tvaru trupu;
- 4) Plaňkování boků plavidla;
- 5) Zarovnání horního okraje plaňkování;
- 6) Konec stavění po sekcích, 4. a 5. pás obšívky vedou od konce ke konci<sup>274</sup>

### **Spoje a vázání**

Člun byl spojen čepovanými spoji, vázáním, čelními tupými spoji na sraz, čelními šikmými spoji na sraz a příčnými švy.

Dlaby čepovaných spojů měřily 2,5-5,1 cm na délku, 0,9-1,3 cm na šířku, a byly 4,0-4,5 cm hluboké. Skoro žádné čepy se nezachovaly. Čepované spoje byly umístěny mezi dlaby

---

<sup>268</sup> Inglis 2020, 264.

<sup>269</sup> Inglis 2020, 553.

<sup>270</sup> Inglis 2020, 35-40.

<sup>271</sup> Inglis 2020, 258.

<sup>272</sup> Inglis 2020, 44.

<sup>273</sup> Inglis 2020, 268.

<sup>274</sup> Inglis 2020, 276-277.

na vázání.<sup>275</sup>

Dlaby na vázání ve tvaru L spojovaly obšívku. Před samotným vázáním byla do dlabů umístěna palmová vlákna, která sloužila jako těsnění.<sup>276</sup> Někde se vyskytovaly i dlaby ve tvaru T, U, či čepy procházející skrz – a to na místech, kde byly užší plaňky nebo byly potřeba komplexní spoje. Dlaby byly průměrně 7,74 cm dlouhé a 1,68 cm široké.<sup>277</sup>

Vázání bylo vyrobené z datlovníku pravého (*Phoenix dactylifera*), každá šňůra byla vyrobena z 2 vláken příze. Skrz dlab byly protaženy 4 šňůry najednou.<sup>278</sup>

Dále se zde vyskytovalo příčné proutí, jehož význam je nejasný, možná bylo součástí vázání, nebo zabraňovalo zapletení vláken těsnění do švů, nebo vytvářelo kostru pro oplocení či štítnice, je též možné, že mělo pouhý symbolický význam.<sup>279</sup>

### **Žebrovní**

Na čele planěk obšívky se vyskytovaly dlaby ve tvaru V či U, které pravděpodobně sloužily k připevnění žeber člunu, přímé doklady žeber ovšem nebyly nalezeny. Jednalo se o čtyř-dlaby složené z 2 dlabů ve tvaru V či U (tedy 4 otvory). Na připevnění žebra byly potřeba sety 4 čtyř-dlabů.<sup>280</sup>

### **Paluba a veslovací lavice**

Nebyly nalezeny žádné doklady o tom, že člun měl palubu nebo veslovací lavice.<sup>281</sup>

Inglis 2020, 22-46, 256-322, 542-560.

---

<sup>275</sup> Inglis 2020, 261-264.

<sup>276</sup> Inglis 2020, 291.

<sup>277</sup> Inglis 2020, 282-285.

<sup>278</sup> Inglis 2020, 278.

<sup>279</sup> Inglis 2020, 295-302.

<sup>280</sup> Inglis 2020, 318-322.

<sup>281</sup> Inglis 2020, 44.



Figure 2: Orthophoto of the fully excavated Abusir Boat (AS 80) (image by D. Inglis).

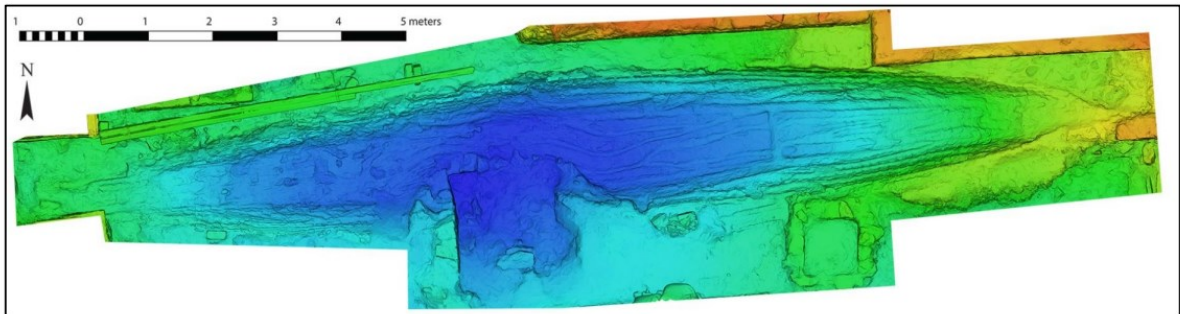


Figure 3: Digital elevation map of the fully excavated Abusir Boat (AS 80) (image by D. Inglis).

(Inglis 2020, 23.)

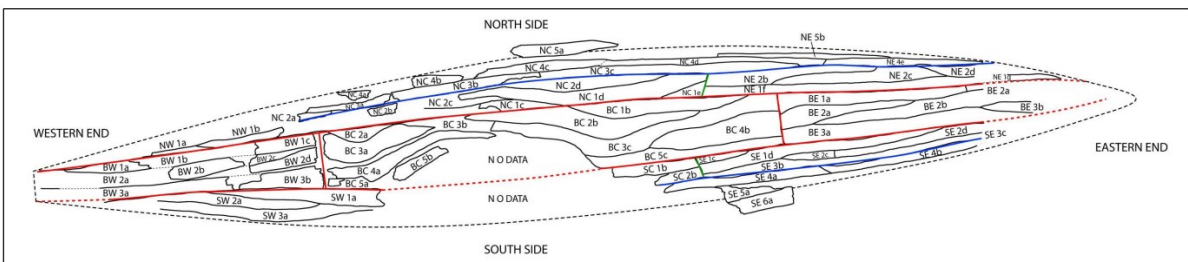


Figure 86: Planking plan of the Abusir Boat. Red outlines designate the three bottom sections of the vessel (illustration by D. Inglis and V. Morriss).

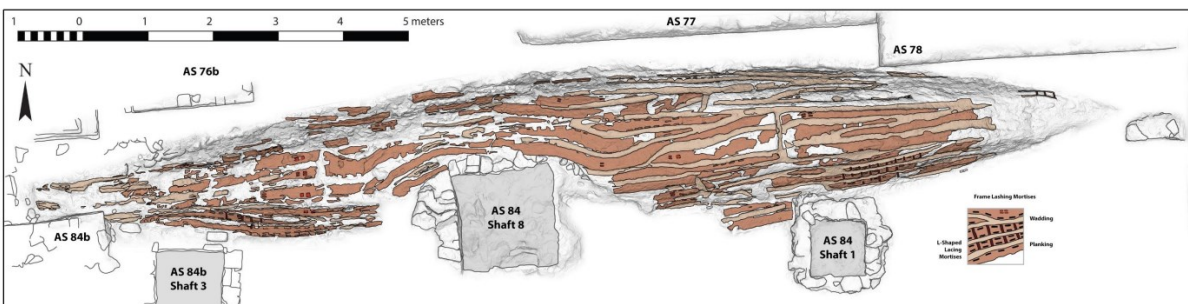


Figure 87: Hull remains of the Abusir Boat (illustration by V. Morriss and D. Inglis).

(Inglis 2020, 257.)

## Číslo: 2

Označení: Jižní člun – podle papyrového archivu z Neferirkareova zádušního chrámu<sup>282</sup> měl Neferirkare Jižní a Severní člun (hledání Severního člunu neproběhlo kvůli obavám z poškození pyramidy)<sup>283</sup>

Místo nálezů: Neferirkareův pyramidový komplex

Specifikace místa nálezů: u jižní stěny Neferirkareovy pyramidy, v její severojižní ose<sup>284</sup>

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: fragmentární zbytky, pouze drobné shnilé úlomky a otisk na zemi<sup>285</sup>, odkryto pouze 12 metrů pohřbu z důvodu nízké stability<sup>286</sup>

Materiál: dřevo – cedr<sup>287</sup>

Délka: cca 10 m<sup>288</sup>

Trup: plaňkovaný

Nález: ČEgÚ

Orientace pohřbu: východozápadní<sup>289</sup>

### Význam nálezů

Jedná se o jediný dosud nalezený člun v Abúsíru asociovaný s královským pohřbem.

### Struktura pohřbu

Člun byl umístěn v cihlové struktuře ve tvaru člunu, která byla pravděpodobně původně zastřešena dřevěnými prkny.<sup>290</sup> Byla dlouhá cca 30 metrů, široká 5 metrů s maximální hloubkou 5 metrů.<sup>291</sup>

Verner 1992, 588-589.

Verner 2013, 714-717.

---

<sup>282</sup> Čluny jsou zmíněny na 2 fragmentech: 31 A (Egyptské muzeum v Káhiře) a 31 B (Britské muzeum).

<sup>283</sup> Verner 2013, 714.

<sup>284</sup> Verner 2013, 714.

<sup>285</sup> Verner 2013, 714.

<sup>286</sup> Verner 1992, 588.

<sup>287</sup> Verner 2013, 714.

<sup>288</sup> Verner 2013, 714.

<sup>289</sup> Verner 2013, 714.

<sup>290</sup> Verner 2013, 714.

<sup>291</sup> Verner 1992, 589.



Verner 2016, 19-20.

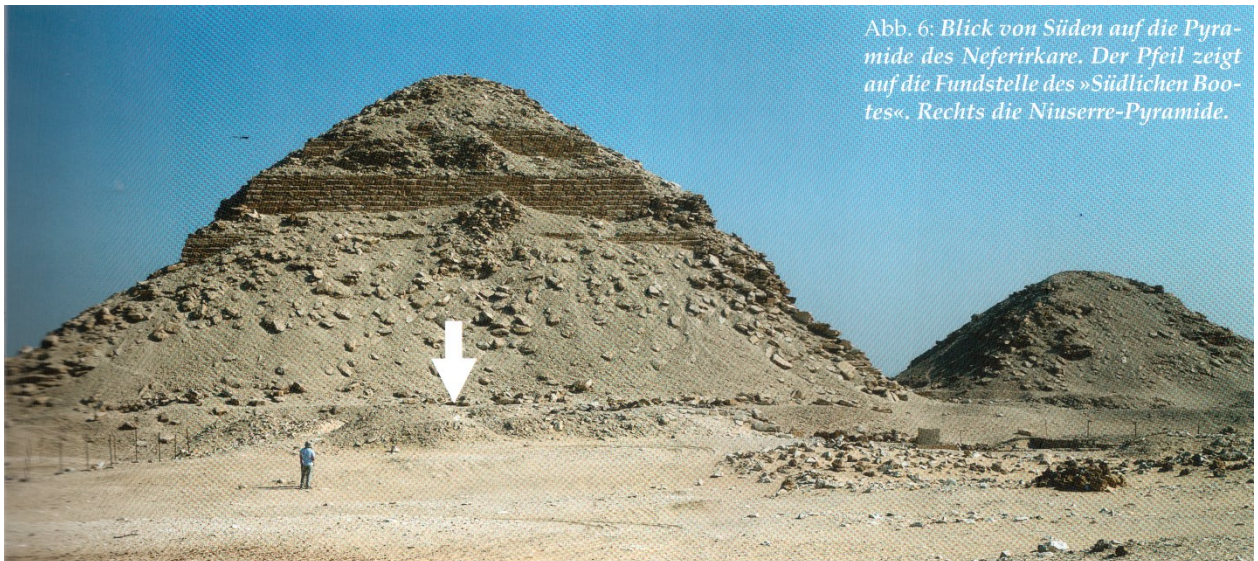
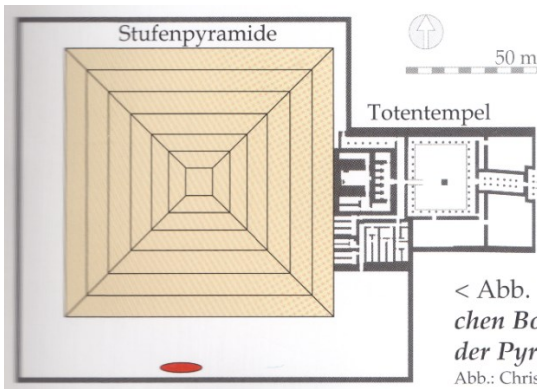


Abb. 6: Blick von Süden auf die Pyramide des Neferirkare. Der Pfeil zeigt auf die Fundstelle des »Südlichen Bootes«. Rechts die Niuserre-Pyramide.



< Abb. 7: Position des »Südlichen Bootes« an der Südseite der Pyramide des Neferirkare.  
Abb.: Christine Mende, nach M. Verner

(Místo nálezu Jižního člunu; Verner 2016, 19.)

Abb. 8 >:  
*Nord-Süd-Schnitt  
mit den verwitterten  
Resten des »Südlichen  
Bootes«.*

Foto: © Czech Institute of  
Egyptology (Aufnahme:  
Milan Zemina)



(Severojižní řez se zbytkem Jižního člunu; Verner 2016, 19.)



### 3.3.2 Modely člunů

#### Číslo: 1

Označení: PSM 1068/I/84<sup>292</sup>

Místo nálezů: Raneferefův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: v uzavřené místnosti společně s č. 2

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Aktuální umístění: Port Said Museum, Egypt

Stav: velmi poškozené, spálené ve starověku

Materiál: cedrové dřevo

Délka: 387 cm

Šířka: 30,5 cm

Trup: jednolitý trup, ostrý outor, papyroformní zakončení trupu – chybí, podle Venera stejný typ trupu jako u Chufuovy bárky

Vedlejší atributy: ploché dno

Archiv ČEgÚ 1984;

Merriman 2011, 157;

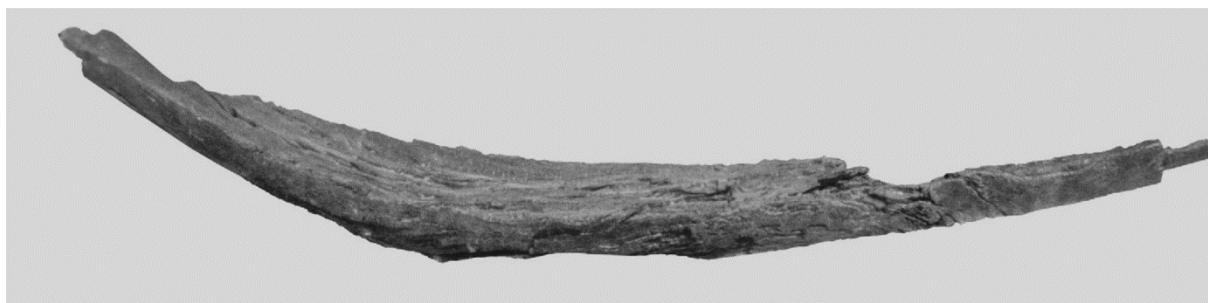
Verner 1986, 155;

Verner 1992, 592-594, Fig. 6, Pl. XXXIX;

Verner 2006, 40-41, 49, 143-145.

Verner 2013, 714-717, Fig. 4;

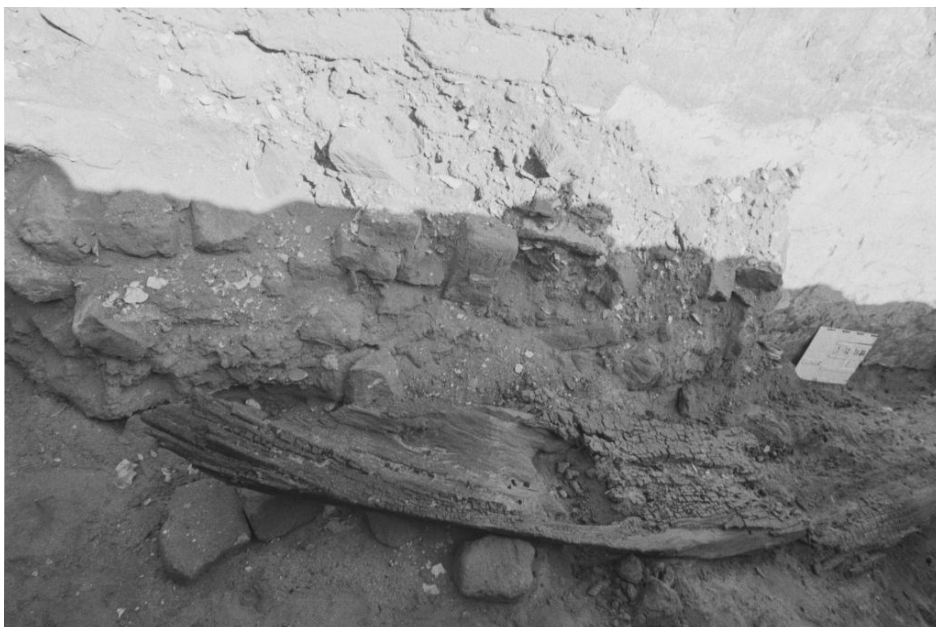
Verner 2016, 16-25, Abb. 10-12.



(Verner 2013, 717.)

---

<sup>292</sup> V případě nedostupnosti inventárního čísla – jako například zde – je uvedeno nálezové číslo.



(Archiv ČEgÚ 1984.)

**Číslo: 2**

Označení: 1069/I/84

Místo nálezů: Raneferefův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: v uzavřené místnosti společně s č. 1

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Aktuální umístění: Port Said Museum, Egypt

Stav: fragmentární zbytky, spálené ve starověku

Materiál: cedrové dřevo

Délka prvního fragmentu: 190,5 cm

Šířka prvního fragmentu: 49 cm

Tloušťka prvního fragmentu: 15 cm

Délka druhého fragmentu: 107 cm

Šířka druhého fragmentu: 17 cm

Tloušťka druhého fragmentu: 13 cm

Trup: zachovány 2 fragmenty trupu

Archiv ČEGÚ 1984;

Merriman 2011, 157;

Merriman, osobní komunikace 2023, e-mail.

Verner 1986, 155;

Verner 1992, 592-594;

Verner 2006, 40-41, 49, 143-145.

Verner 2013, 714-717.

Verner 2016, 16-25.



(Archiv ČEgÚ 1984.)

**Číslo: 3**

Označení: 817-j/I/84

Místo nálezů: Raneferefův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: 817/I/84, spolu se sochami zajatců, modely č. 4 a 5 a fragmenty vesel 3-5a a 3-5b

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: fragmentární zbytky

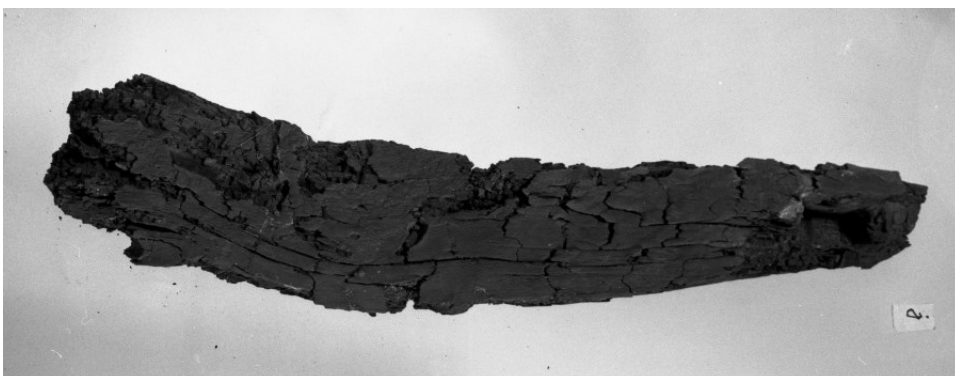
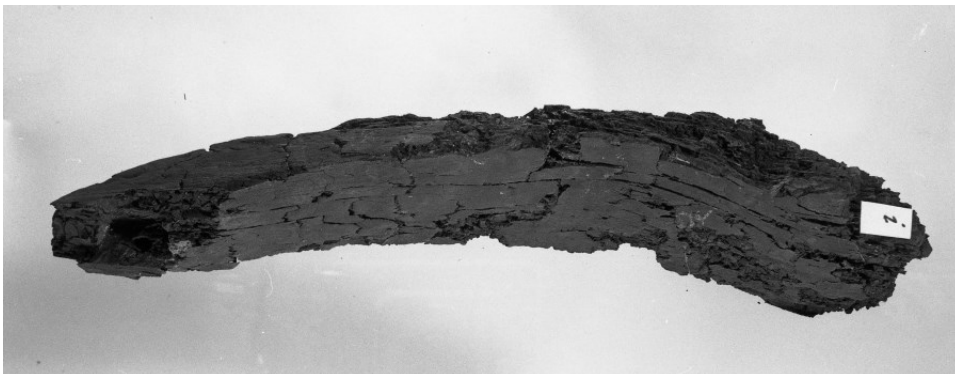
Materiál: dřevo

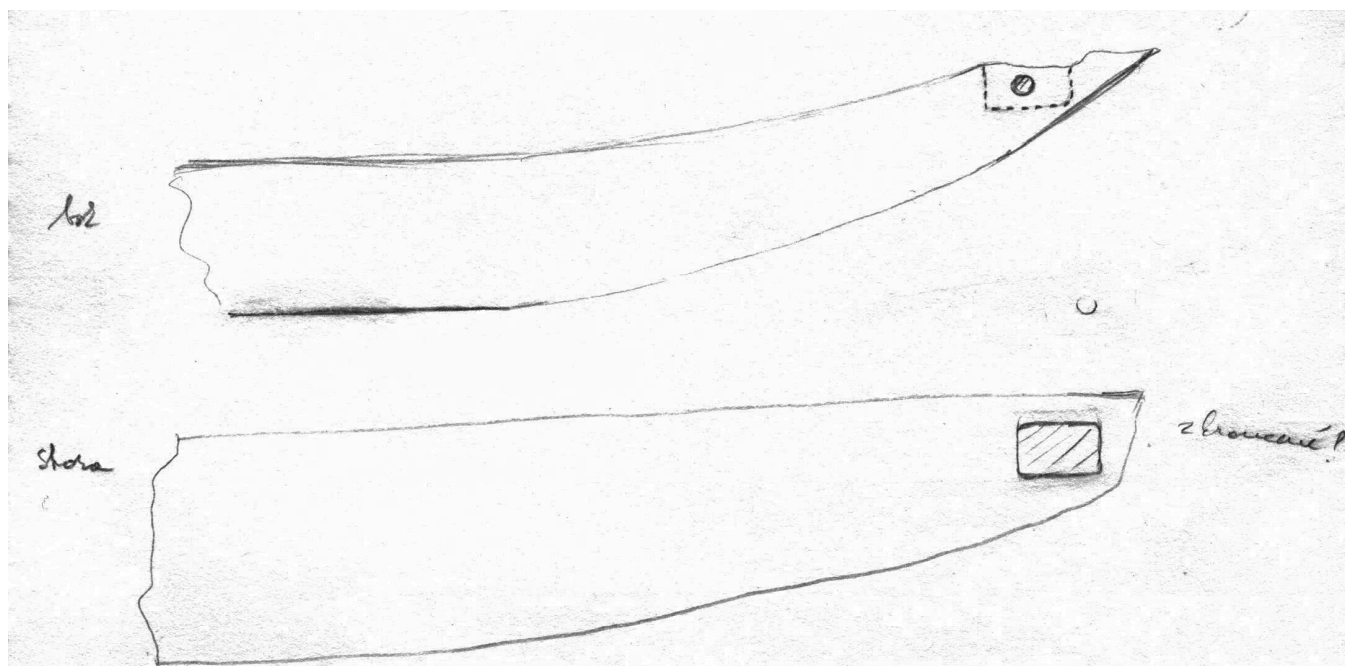
Délka: 30 cm

Šířka: 6,5 cm

Trup: jednolitý trup, dochována pouze střední část a zád', čep na zádi

Archiv ČEGÚ 1984.





(Archiv ČEgÚ 1984.)

**Číslo: 4**

Označení: 817-k/I/84

Místo nálezu: Raneferefův zádušní chrám

Specifikace místa nálezu: 817/I/84, spolu se sochami zajatců, modely č. 3 a 5 a fragmenty vesel 3-5a a 3-5b

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: velmi poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 53 cm

Šířka: 6 cm

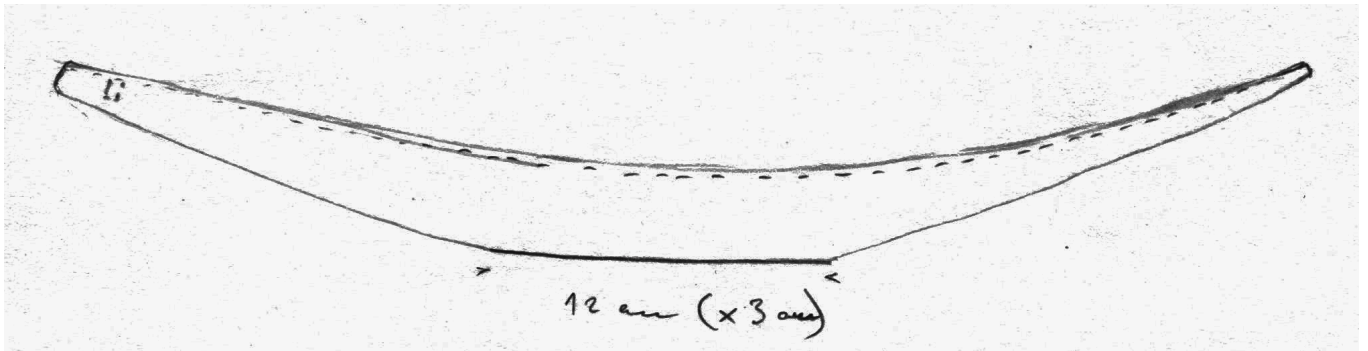
Trup: jednolitý trup, část ulomena, v zádi čep

Vedlejší atributy: ploché dno, štítnice

Archiv ČEGÚ 1984.







(Archiv ČEgÚ 1984.)



**Číslo: 5**

Označení: 817-I/I/84

Místo nálezů: Raneferefův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: 817/I/84, spolu se sochami zajatců, modely č. a 4 a fragmenty vesel 3-5a a 3-5b

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: velmi poškozené

Materiál: dřevo

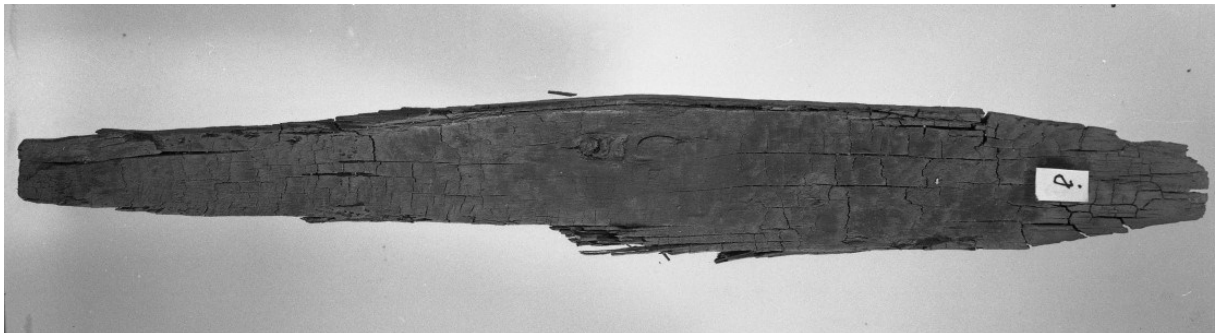
Délka: 36,5 cm

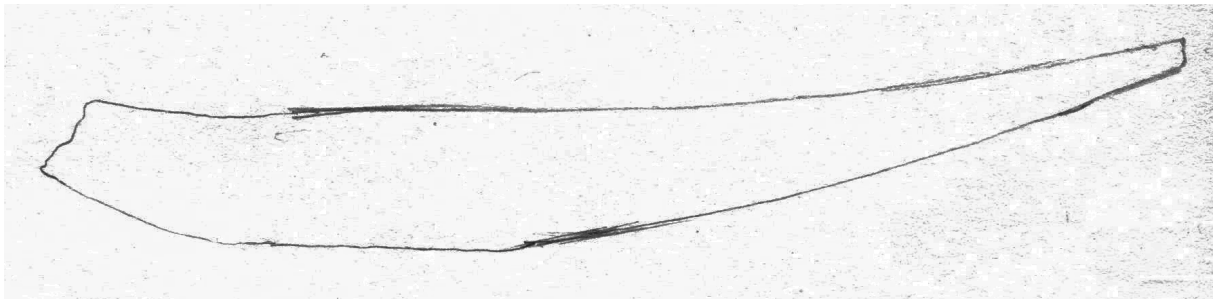
Šířka: 5 cm

Trup: jednolitý trup, zád' chybí

Vedlejší atributy: ploché dno

Archiv ČEGÚ 1984.





(Archiv ČEgÚ 1984.)

**Číslo: 3-5a**

Označení: 817-n/I/84

Místo nálezu: Raneferefův zádušní chrám

Specifikace místa nálezu: 817/I/84, spolu se sochami zajatců, modely č. 3, 4 a 5 a fragmentem vesla 3-5b

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: fragmentární zbytky

Materiál: dřevo

Délka: 14,5 cm

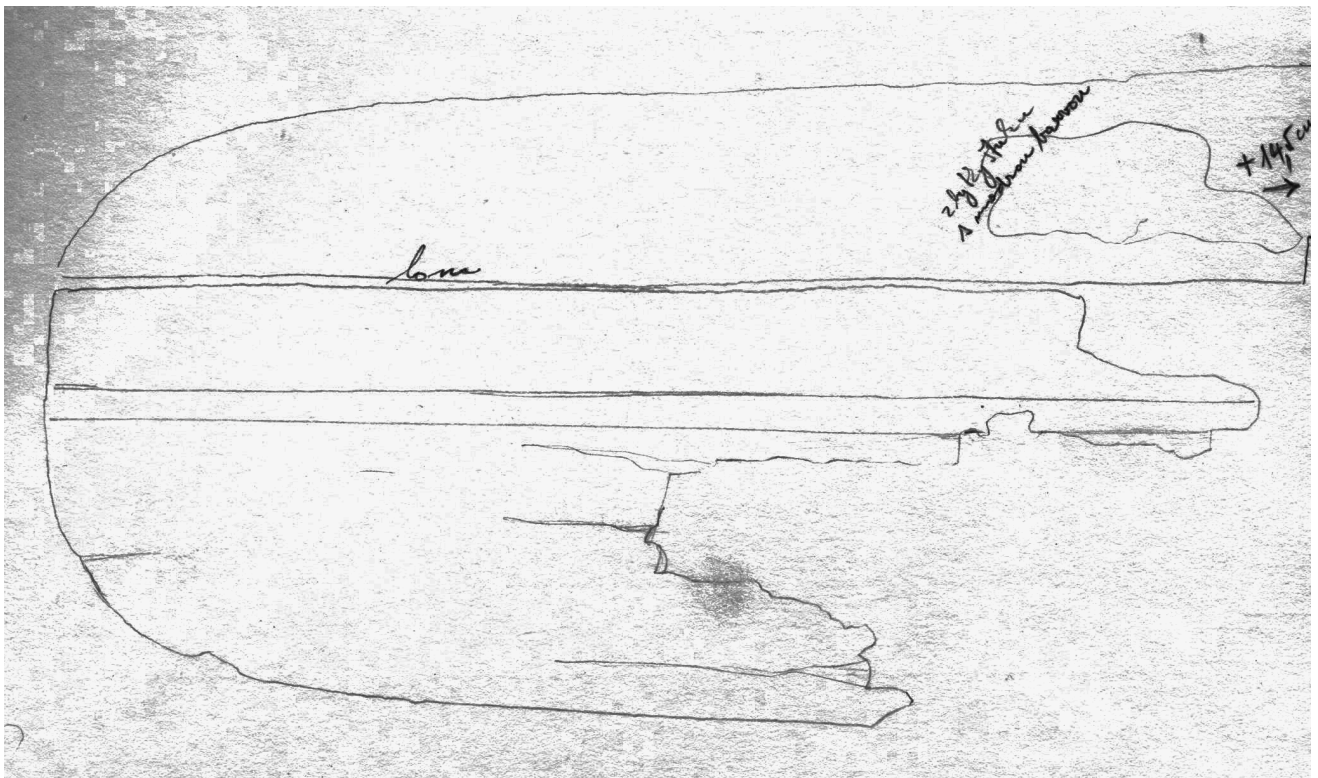
Šířka: 8,5 cm

Tloušťka: 0,5 cm

Popis: veslo se zbytky štuku s modrou barvou, rozlomené na 2 části

Archiv ČEGÚ 1984;

Verner – Merriman, osobní komunikace 2000, e-mail.





(Archiv ČEgÚ 1984.)

**Číslo: 3-5b**

Označení: 817-o/I/84

Místo nálezů: Raneferefův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: 817/I/84, spolu se sochami zajatců, modely č. 3, 4 a 5 a fragmenty vesla 8-10a, nikoliv v podpodložní vrstvě, ale na vrchu popelovité

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: fragmentární zbytky

Materiál: dřevo

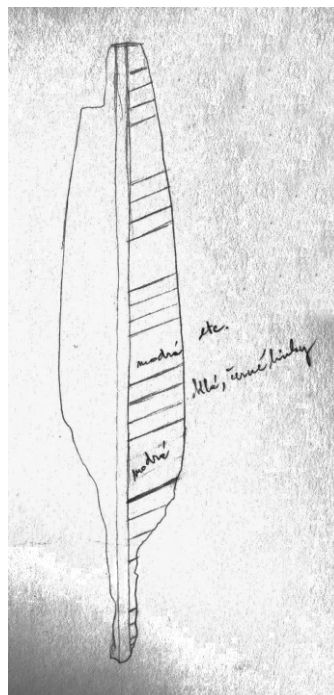
Délka: 40 cm

Šířka: 7 cm

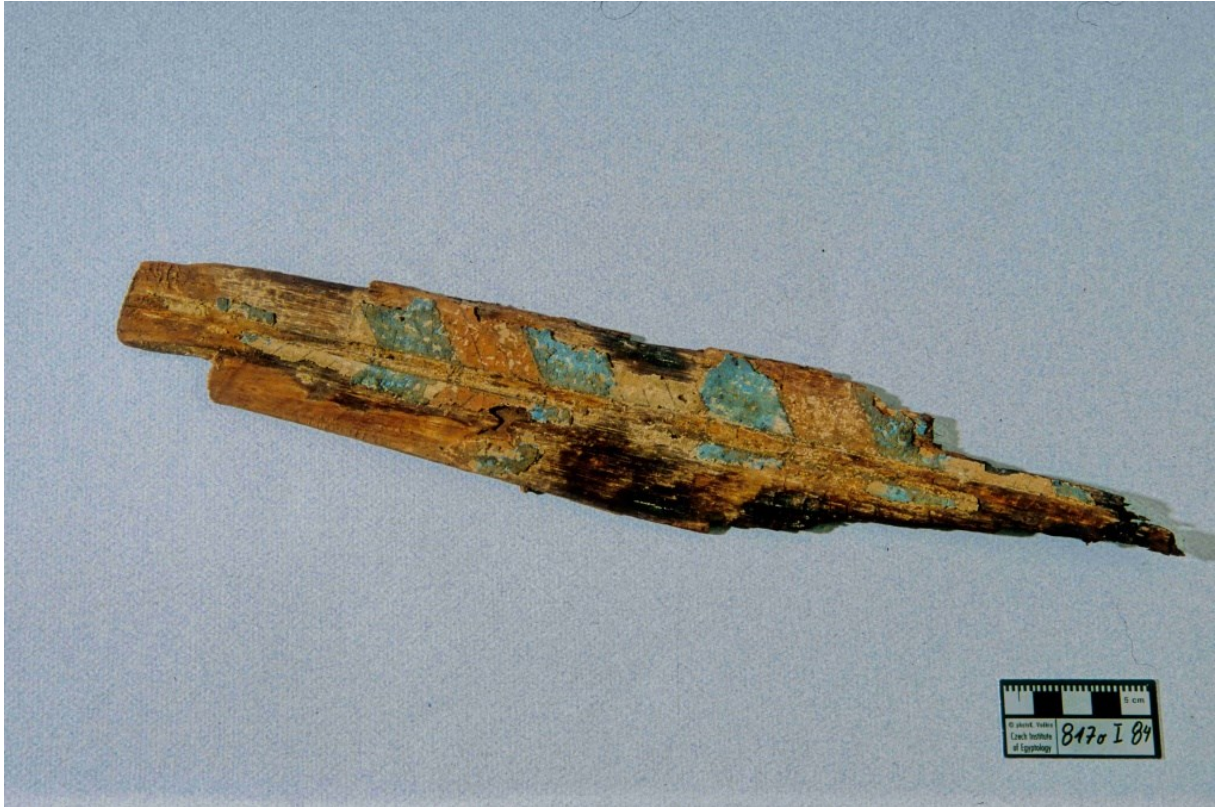
Tloušťka: 0,5 cm

Popis: veslo se zbytky polychromie na štuku – modrá, bílá, černá

Archiv ČEGÚ 1984.







(Archiv ČegÚ 1984.)

## Číslo: 6

Označení: no. 134/AS69b

Místo nálezů: komplex princezny Šeretnebtj – AS 69b

Specifikace místa nálezů: společně s č. 8 a 9 a souborem 18 vesel / kormidelních vesel

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: mírně poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 64 cm

Šířka: 17 cm

Výška: 16 cm

Trup: jednolitý trup, tupá před' a zád'

Vedlejší atributy: ploché dno, 2 příčné nosníky na podporu kormidelních vesel, štítnice, otvory na vesla sloužící jako veslové výkroje (7 na každé straně)

Další: společně s modely č. 6, 7 a 8 bylo nalezeno 18 vesel / kormidelních vesel

Megahed 2019, 126-127;

Vymazalová & Megahed 2013, 78-81, Fig. 1-4;

Vymazalová & Megahed 2014, 33-34, Fig. 14.



(uprostřed; Megahed 2019, 126.)





(uprostřed; Megahed 2019, 127.)



**Číslo: 7**

Označení: no. 134/AS69b

Místo nálezu: komplex princezny Šeretnebtj – AS 69b

Specifikace místa nálezu: společně s č.7 a 9 a souborem 18 vesel / kormidelních vesel

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: mírně poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 64,3 cm

Šířka: 10,3 cm

Výška: 12,2 cm

Trup: papyroformní trup

Vedlejší atributy: štítnice

Další: společně s modely č. 6, 7 a 8 bylo nalezeno 18 vesel / kormidelních vesel

Megahed 2019, 126-127;

Vymazalová & Megahed 2013, 78-81, Fig. 1-4;

Vymazalová & Megahed 2014, 33-34, Fig. 14.

Fotografie: viz č. 6, na první fotografii vlevo, na druhé vpravo

**Číslo: 8**

Označení: no. 134/AS69b

Místo nálezu: komplex princezny Šeretnebtj – AS 69b

Specifikace místa nálezu: společně s č. 7 a 8 a souborem 18 vesel / kormidelních vesel

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: mírně poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 50 cm

Šířka: 13,5 cm

Výška: 9 cm

Trup: tupá před' a zád', zád' širší než před'

Vedlejší atributy: ploché dno, 2 příčné nosníky na podporu kormidelních vesel, štítnice

Další: společně s modely č. 6, 7 a 8 bylo nalezeno 18 vesel / kormidelních vesel

Megahed 2019, 126-127;

Vymazalová & Megahed 2013, 78-81, Fig. 1-4;

Vymazalová & Megahed 2014, 33-34, Fig. 14.

Fotografie: viz č. 6, na první fotografii vpravo, na druhé vlevo

**Číslo: 9**

Označení: 194/AS68d/2012

Místo nálezu: AS 68d

Specifikace místa nálezu: in situ v pohřební komoře v šachtě 2 hrobky AS 68d, umístěno na zemi u jihovýchodního rohu místnosti, nalezeno společně s č. 11, 12, 13 a fragmenty dřeva

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: velmi poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 42 cm

Šířka: 8 cm

Výška: 3,5 cm

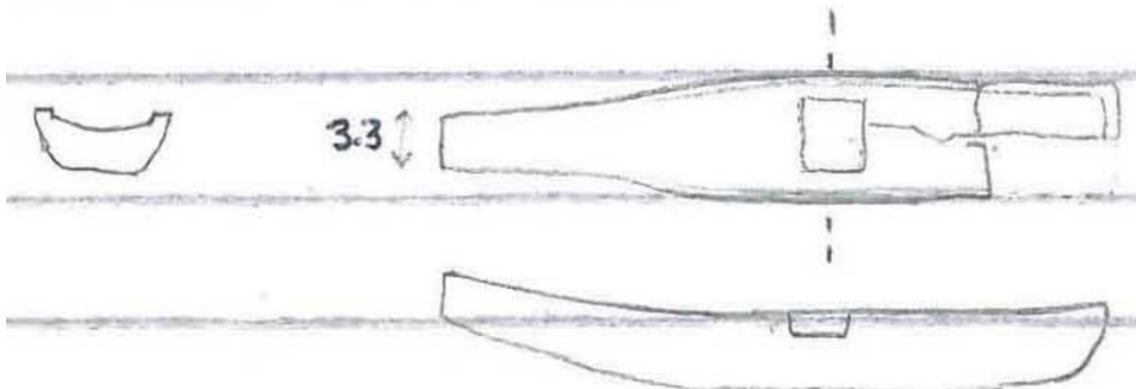
Trup: úzká před, široká zad, zbytky bílé barvy na trupu

Vedlejší atributy: ploché dno, štítnice

Archiv ČEgÚ 2012;

Bárta 2013, 24;

Bárta 2014, 30.





(Archiv ČEgÚ 2012.)

**Číslo: 10**

Označení: 194/AS68d/2012

Místo nálezů: AS 68d

Specifikace místa nálezů: in situ v pohřební komoře v šachtě 2 hrobky AS 68d, umístěno na zemi u jihovýchodního rohu místnosti, nalezeno společně s č. 10, 12, 13 a fragmenty dřeva

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 41,5 cm

Šířka: cca 8 cm

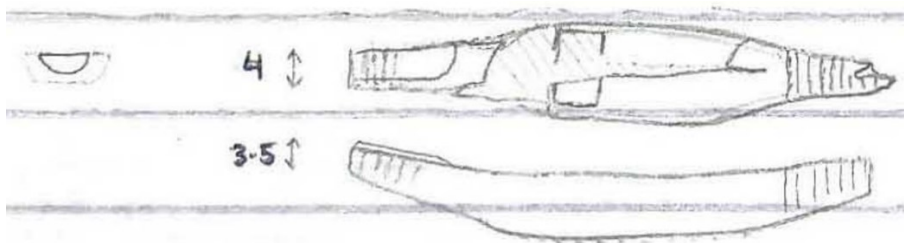
Výška: 3-3,5 cm

Trup: papyroformní před a zad, zbytky bílé barvy na trupu

Archiv ČEGÚ 2012;

Bárta 2013, 24;

Bárta 2014, 30.







(Archiv ČEgÚ 2012.)

**Číslo: 11**

Označení: 194/AS68d/2012

Místo nálezů: AS 68d

Specifikace místa nálezů: in situ v pohřební komoře v šachtě 2 hrobky AS 68d, umístěno na zemi u jihovýchodního rohu místnosti, nalezeno společně s č. 10, 11, 13 a fragmenty dřeva

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 41,5 cm

Šířka: 5-7 cm

Výška: max. 4 cm

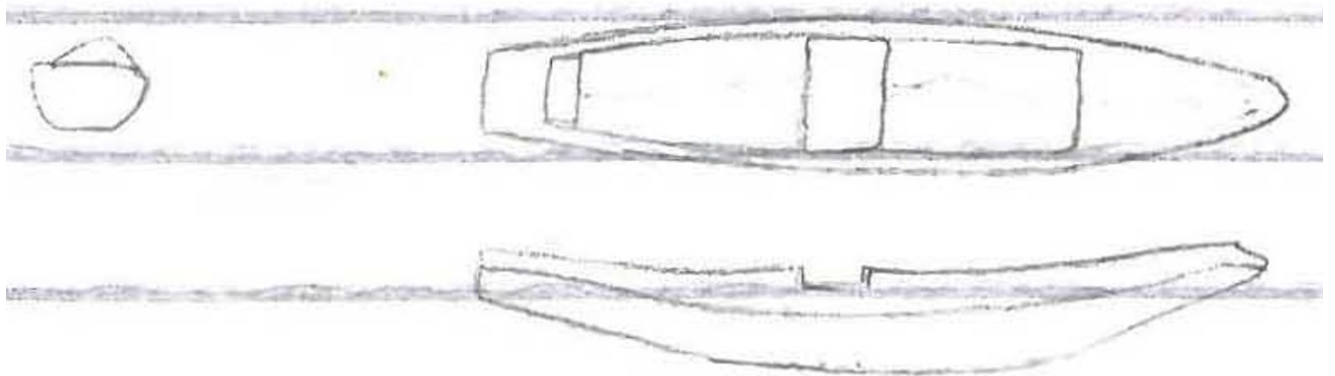
Trup: oblá příd', tupá zád' širší než příd', zbytky bílé barvy na trupu

Další: veslařská lavice

Archiv ČEgÚ 2012;

Bárta 2013, 24;

Bárta 2014, 30.







(Archiv ČEgÚ 2012.)



**Číslo: 12**

Označení: 194/AS68d/2012

Místo nálezů: AS 68d

Specifikace místa nálezů: in situ v pohřební komoře v šachtě 2 hrobky AS 68d, umístěno na zemi u jihovýchodního rohu místnosti, nalezeno společně s č. 10, 11, 12 a fragmenty dřeva

Datace: Stará říše, 5. dynastie

Stav: velmi poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 23,5 cm

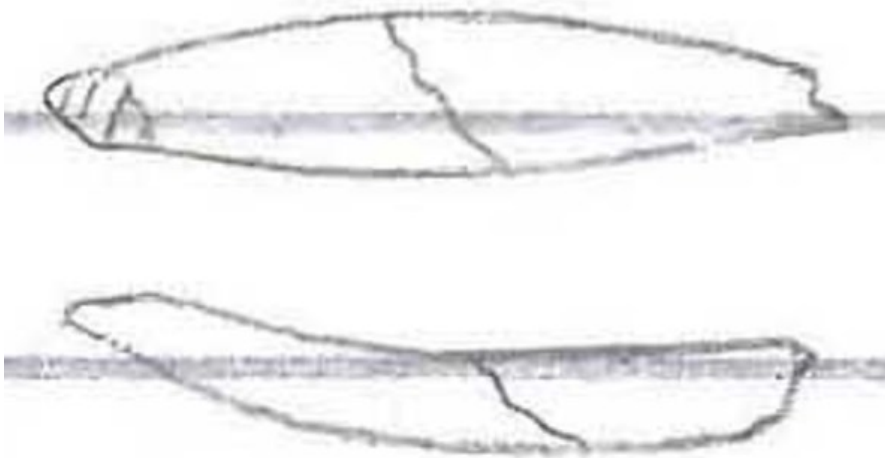
Šířka: 4,5 cm

Výška: 3 cm

Archiv ČEGÚ 2012;

Bárta 2013, 24;

Bárta 2014, 30.





(Archiv ČEgÚ 2012.)

## Číslo: 13

Označení: 60/AC26/2008

Místo nálezů: Verkaureova mastaba (AC 26)

Specifikace místa nálezů: začátek chodby zlodějů (AC26-10), která spojuje pohřební komoru s kaplí, 0,9 metru od západní zdi kaple (AC 26-5), společně s dřevěnými rakvemi a částmi pohřební výbavy

Datace: Stará říše / První přechodná doba / Střední říše

Stav: poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 31 cm

Šířka: 6,8 cm

Výška: 6,7 cm

Trup: papyroformní příd, odlomená zád' – chybí

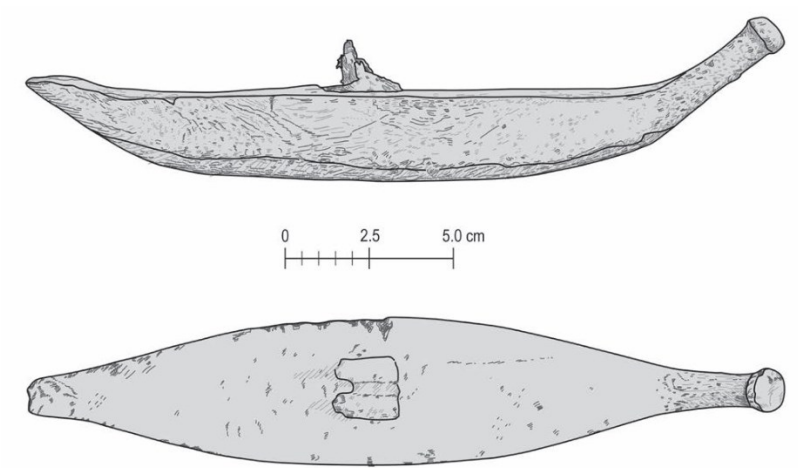
Figurky posádky: 1 figurka – dochovány pouze zbytky chodidel připevněné k palubě, v kapli nalezen fragment figurky, který by mohl k modelu patřit (62/AC26/2008)

Krejčí, Brukner Havelková, Peterková Hlouchová, et al. 2022, 74-77, Pl. 3.21.

Coppens, Janák, & Smoláriková, 272, Fig. 4;



(Krejčí, Brukner Havelková, Peterková Hlouchová, et al. 2022, Pl. 3.21)



(Krejčí, Brukner Havelková, Peterková Hloučová, et al. 2022, 75.)



(Krejčí, Brukner Havelková, Peterková Hloučová, et al. 2022, 76.)

**Číslo: 14**

Místo nálezů: Hrob 6, Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: v nice v severní stěně komory

Datace: Stará říše, 6. dynastie

Stav: fragmentární zbytky, dochováno pouze kormidelní veslo a figurky posádky

Materiál: dřevo

Figurky posádky: špatně dochované dřevěné figurky mužů

Další: malé kormidelní veslo

Schäfer 1908, 8.

**Číslo: 15**

Označení: ÜM B.941

Místo nálezu: Hrob mR 25 (Impy I), Niuserreův zádušní chrám

Datace: První přechodné období, 10. dynastie

Aktuální umístění: Übersee-Museum Bremen, Německo

Stav: velmi poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 77 cm

Šířka: 15 cm

Výška: 10,5 cm

Trup: Jednolitý žlutý trup, ostrý outor, zakončení ve tvaru papyroformních svazků (1 chybí) – připojeno čepovaným spojem

Vedlejší atributy: štítnice – s červeným pruhem, 2 otvory na podpěru kormidelního vesla, otvor po palubníku podpírajícím kormidelní veslo na lubu

Figurky posádky: stojící lodivod, sedící kormidelník, 2 námořníci

Další: na přídi pravoboku jméno majitele v hieroglyfech a oko

Göttlicher & Werner 1971, Tbl XLVIII.4;

Martin 1991, 37-42;

Merriman 2011, 180;

Porter & Moss 1974, 347;

Schäfer 1908, 96-98, Abb.154-155b;

Tooley 1989, 27, 148.





(Schäfer 1908, 97.)

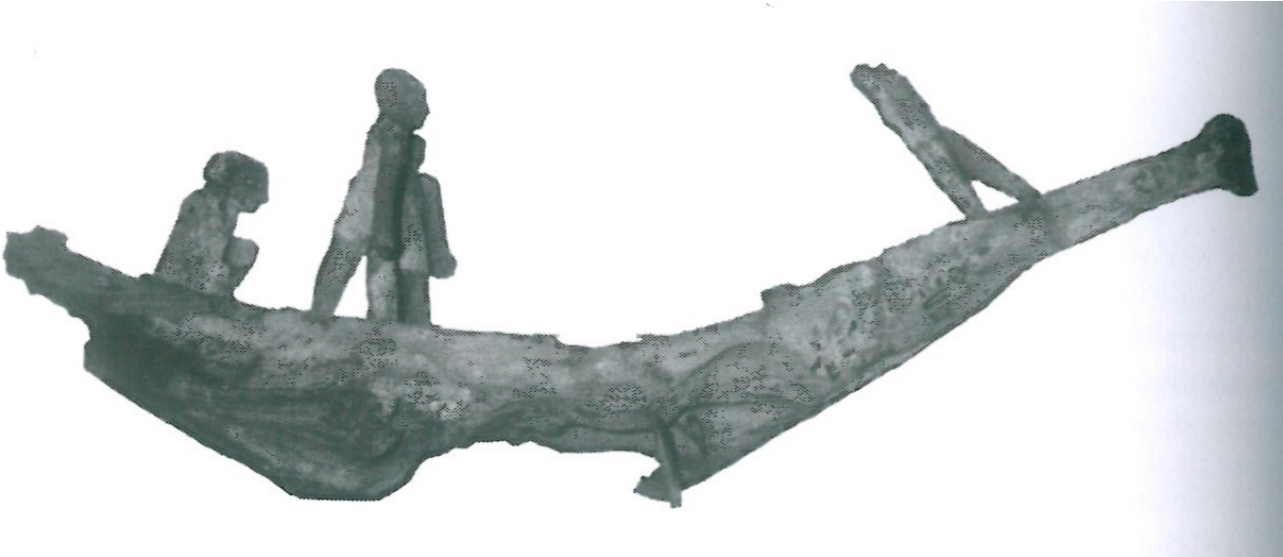


Abb. 155a und b: mR 25. Segelboot des Empe I.

Abb. 155a. Aufsichten auf das Vorderteil.

Abb. 155b. Aufsicht auf den erhaltenen Teil des Bootes.

(Schäfer 1908, 97.)



(Merriman 2011, 180.)

## Číslo: 16

Označení: ÄMUL Inv. 37

Místo nálezů: Hrob mR 6 (Herišefhotep), Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: na zemi s modely č. 17, 18, 19 a vybavením modelu

Datace: Střední říše, 11. dynastie

Aktuální umístění: Ägyptisches Museum, Universität Leipzig, Německo

Stav: mírně poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 64 cm

Šířka: 12,5 cm

Trup: jednolitý tmavý hnědožlutý trup, dekorativní papyroformní zakončení trupu na zádi i na přídi v podobě papyrových svazků s květy

Hlavní atributy: palubníky – 9, namalované červené, centrální podélník – namalovaný červený

Vedlejší atributy: kulaté dno, štítnice s vnitřním červeným pruhem, jednoduchý stěžeň, podpěra

stěžeň: namalované červené krátké palubníky napříč člunu s delšími namalovanými červenými podélníky, které vytváří obdélník

Figurky posádky: Herišefhotep sedící pod přístřeškem na červeném sedátku, stojící lodivod,

klečící kormidelník s kormidelním pádlem, 8 klečících pádlujících lodníků – někteří mají pádla

Další: obdélníkový přístřešek (hnědožlutý vršek a bílý spodek), 4 sloupky se zakončením v podobě papyrového pupenu, kormidelní pádlo, pádla

ÄMUL Record Card;

Breasted, Jr 1948, 75.A.3;

Göttlicher & Werner 1971, Tbl L.1;

Krauspe 1976, 30, no. 42/2;

Leibovitch 1967-1968, 14, Pl. II.B.;

Merriman 2011, 248;

Porter & Moss 1974, 346;

Schäfer 1908, d, 73-74, Abb. 115-117;

Tooley 1989, 58, 157-158;

Wikipedia 2010, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).





(Merriman 2011, 248.)

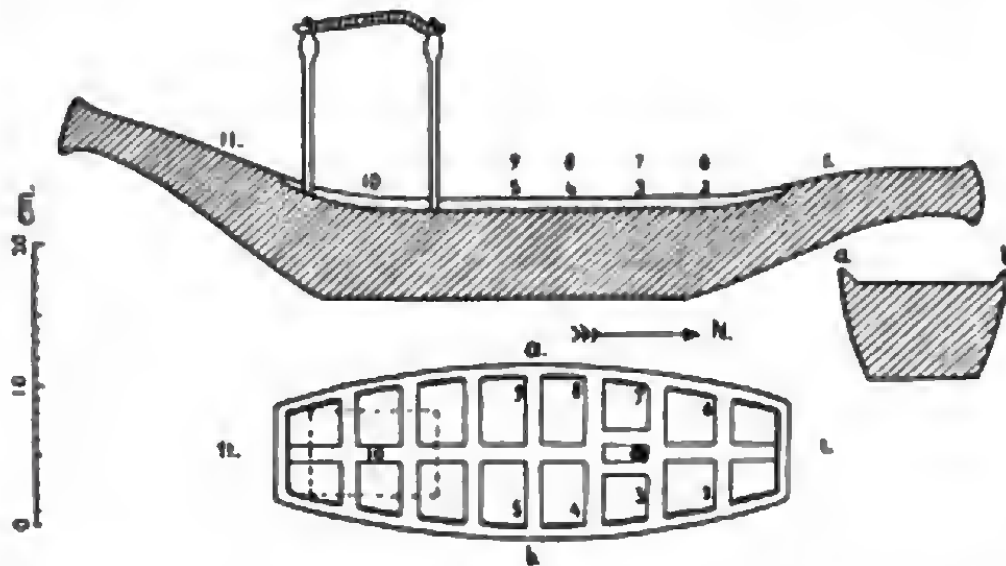


Abb. 117: mR 6. Längsschnitt, Querschnitt und Aufsicht eines Ruderbootes des Hery-sche-hotp I.

(Schäfer 1908, 74.)



(Wikipedia 2010, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).)

## Číslo: 17

Označení: ÄMUL Inv. 35

Místo nálezů: Hrob mR 6 (Herišefhotep), Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: na zemi s modely č. 16, 18, 19 a vybavením modelu

Datace: Střední říše, 11. dynastie

Aktuální umístění: Ägyptisches Museum, Universität Leipzig, Německo

Stav: mírně poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 54 cm

Šířka: 16 cm

Trup: Jednotlivý tmavý hnědožlutý trup, dekorativní papyroformní zakončení trupu na zádi i na přídi v podobě papyrových svazků s květy

Hlavní atributy: palubníky – 9, namalované červené, centrální podélník – namalovaný červený

Vedlejší atributy: kulaté dno, štítnice s červeným pruhem, jednoduchý stěžně, podpěra stěžně: namalované červené krátké palubníky napříč člunu s delšími namalovanými červenými podélníky, které vytváří obdélník, malé otvory v lubu na přichycení upínaček nebo stěhů pro stabilizaci stěžně

Figurky posádky: Herišefhotep sedící pod přístřeškem na červeném sedátku, stojící lodivod, sedící kormidelník s kormidelním pádlem, 5 námořníků – 3 stojící, 2 sedící

Další: obdélníkový přístřešek (hnědožlutý vršek a bílý spodek), 3 sloupky – 2 nahrazené, 1 originální se zakončením v podobě papyrového pupenu

ÄMUL Record Card;

Breasted, Jr 1948, 77.B.2;

Göttlicher & Werner 1971, Tbl XLIX.1;

Krauspe 1976, 30, no. 43/1;

Merriman 2011, 249;

Porter & Moss 1974, 346;

Schäfer 1908, f, 76-78, Abb. 121-123;

Tooley 1989, 58, 158;

Wikipedia 2010, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).



(Merriman 2011, 249.)

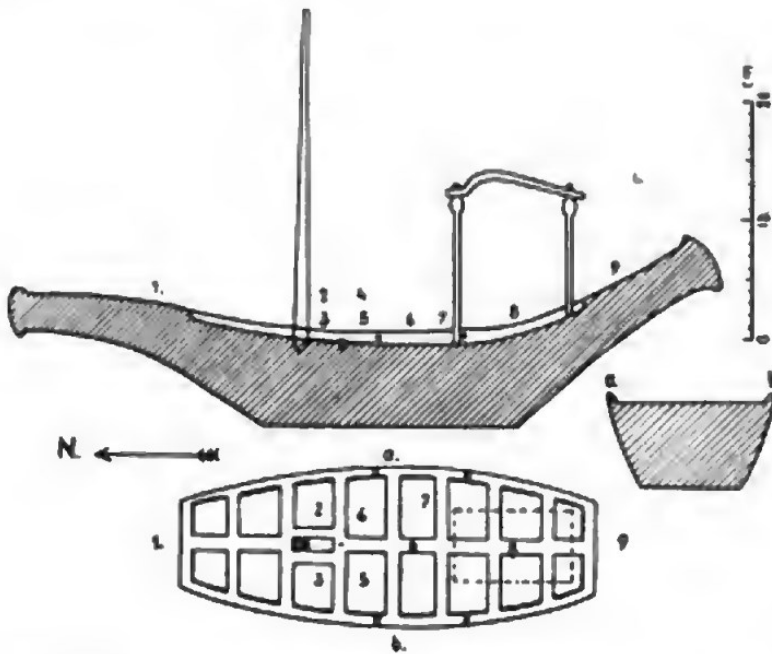


Abb. 123: ~mR 6. Längsschnitt, Querschnitt und Aufsicht eines Segelbootes des Heresche-hotp I.

(Schäfer 1908, 78.)





(Wikipedia 2010, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).)

## Číslo: 18

Označení: ÄMUL Inv. 38

Místo nálezů: Hrob mR 6 (Herišefhotep), Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: na zemi s modely č. 16, 17, 19 a vybavením modelu

Datace: Střední říše, 11. dynastie

Aktuální umístění: Ägyptisches Museum, Universität Leipzig, Německo

Stav: mírně poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 63 cm

Šířka: 20 cm

Trup: Jednolitý žlutohnědý trup, špičatá příď

Hlavní atributy: palubníky – 8, namalované červené, centrální podélník – namalovaný červený, vyztužená záďová struktura – velký blok s drážkou

Vedlejší atributy: kulaté dno, 2 otvory na uchycení kormidelního vesla, štitnice s pruhem, otvory na lana sloužící jako veslové výkroje, jednoduchý stěžeň, červený stojan na kormidelní veslo – červený, podpěry stěžně: namalované červené krátké palubníky napříč člunu s delšími namalovanými červenými podélníky, které vytváří obdélník a červená namalovaná čtvercová konstrukce s utahovacím kolíkem

Figurky posádky: Herišefhotep sedící pod přístřeškem, stojící lodivod, sedící kormidelník, 8 veslařů

Další: hnědožlutý zaoblený přístřešek s červeným okrajem a motivem černobílé zvířecí kůže, 6 sloupků - 1 chybí, 1 zlomený, kormidelní veslo s černými a bílými pásy - v době nálezů mělo kormidelní páku, 8 vesel

ÄMUL Record Card;

Breasted, Jr 1948, 84.E.3;

Göttlicher & Werner 1971, Tbl XLIX.3;

Krauspe 1976, 30, no. 42/1;

Merriman 2011, 334;

Porter & Moss 1974, 346;

Schäfer 1908, 71-73, Abb. 111-113;

Tooley 1989, 58, 149;

Wikipedia 2008, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).



(Merriman 2011, 334.)

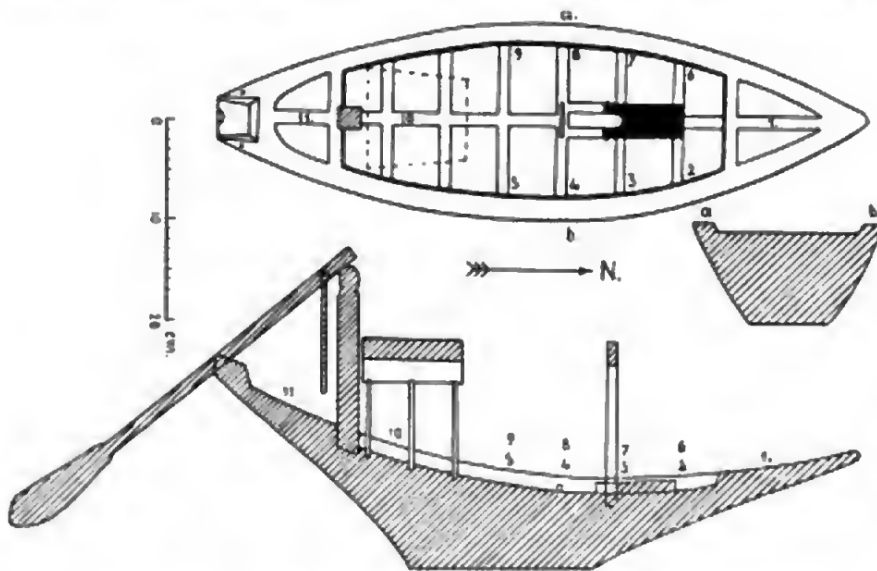


Abb. 113: mR 6. Aufsicht, Querschnitt und Längsschnitt eines Ruderbootes des Here-sche-hotp I.



Abb. 114: mR 6. Leiste auf dem vierten Deckbalken im Ruderboot des Here-sche-hotp I.

(Schäfer 1908, 72.)









(Wikipedia 2008, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).)

## Číslo: 19

Označení: ÄMUL Inv. 36

Místo nálezů: Hrob mR 6 (Herišefhotep), Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: na zemi s modely č. 16, 17, 18 a vybavením modelu

Datace: Střední říše, 11. dynastie

Aktuální umístění: Ägyptisches Museum, Universität Leipzig, Německo

Stav: mírně poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 60 cm

Šířka: 14 cm

Trup: Jednolitý žlutohnědý trup, špičatá příď

Hlavní atributy: palubníky – 9, namalované červené, centrální podélník – namalovaný červený, vyztužená záďová struktura – velký blok s drážkou

Vedlejší atributy: kulaté dno, 2 otvory na uchycení kormidelního vesla, štitnice s pruhem, jednoduchý stěžň, červený stojan na kormidelní veslo – červený, podpěry stěžně: namalované červené krátké palubníky napříč člunu s delšími namalovanými červenými podélníky, které vytváří obdélník a červená namalovaná čtvercová konstrukce s utahovacím kolíkem, malé otvory v lubu na přichycení upínaček nebo stěhů pro stabilizaci stěžně

Figurky posádky: Herišefhotep sedící pod přístřeškem, stojící lodivod, 6 námořníků - 3 stojící, 3 sedící

Další: hnědožlutý zaoblený přístřešek s červeným okrajem a motivem černobílé zvířecí kůže, 6 sloupků - 2 chybí, červené kormidelní veslo – v době nálezů mělo kormidelní páku

ÄMUL Record Card;

Breasted, Jr 1948, 84.E.3;

Göttlicher & Werner 1971, Tbl XLIX.1;

Krauspe 1976, 30, no. 43/2;

Merriman 2011, 335;

Porter & Moss 1974, 346;

Schäfer 1908, 75-76, Abb. 111-113;

Tooley 1989, 58, 149;

Wikipedia 2010, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).



(Merriman 2011, 335.)

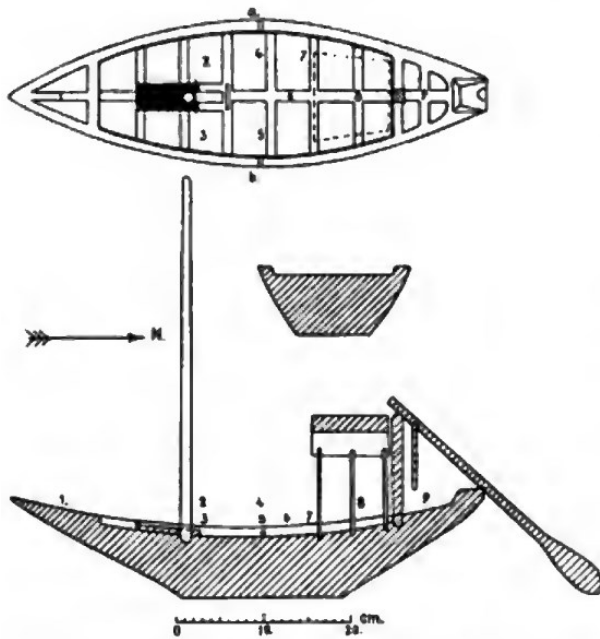


Abb. 120: mR 6. Aufsicht, Querschnitt und Längsschnitt eines Segelbootes des Here-sche-hotp I.



(Schäfer 1908, 76.)



(Wikipedia 2010, [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).)

**Číslo: 20**

Označení: EM 17/3/23/2

Místo nálezů: Hrob mR 42 (Impy II), u Niuserreova zádušního chrámu

Specifikace místa nálezů: Na rakvi společně s modelem sýpky a člunu (č. 21)

Datace: Střední říše, 11. dynastie

Aktuální umístění: Egyptské muzeum v Káhiře, Egypt

Stav: poškozené

Materiál: dřevo

Trup: Jednolitý žlutohnědý trup, špičatá příď

Hlavní atributy: palubníky – namalované červené, centrální podélník – namalovaný červený, vyztužená záďová struktura – malý blok

Vedlejší atributy: kulaté dno, štítlice, otvor na jednoduchý stěžeň, stojan na kormidelní veslo – červený

Figurky posádky: lodivod, sedící kormidelník, 2 stojící námořníci, kněz – drží tabulku

Další: 2 tyče v otvorech paluby

Borchardt 1904, 21-22, Abb. 6;

Merriman 2011, 326;

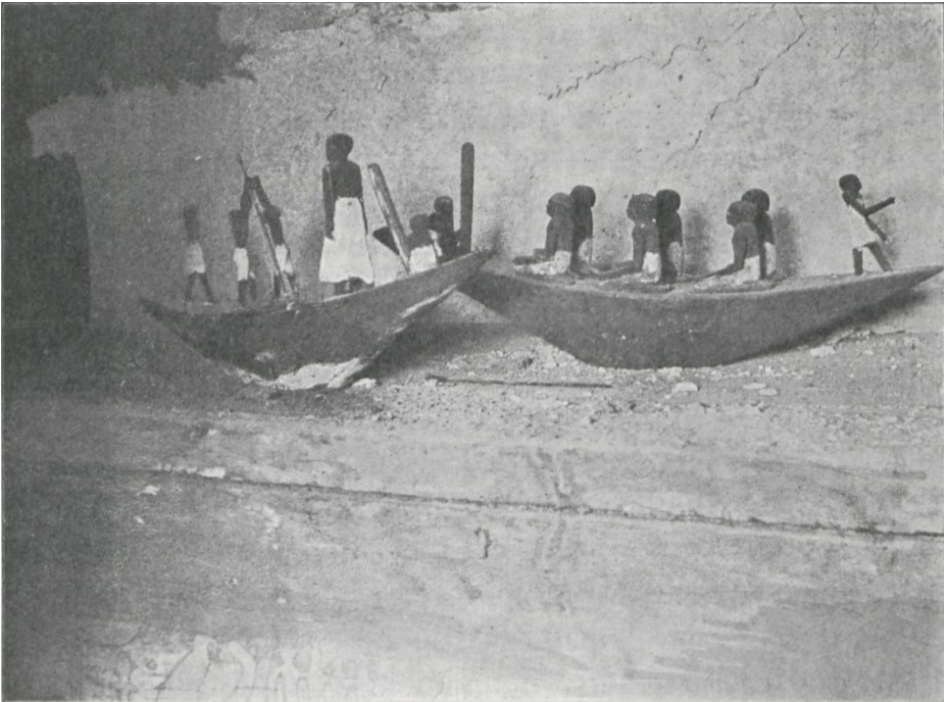
Porter & Moss 1974, 347;

Schäfer 1908, 103-107, Abb. 166.





(Merriman 2011, 326.)



(model vlevo; Borchardt 1904, 22.)

## Číslo: 21

Označení: GASU Impy II

Místo nálezů: Hrob mR 42 (Impy II), u Niuserreova zádušního chrámu

Specifikace místa nálezů: Na rakvi společně s modelem sýpky a člunu (č. 20)

Datace: Střední říše, 11. dynastie

Aktuální umístění: zničeno ve 2. sv. v. (předtím Greifswald Archäologische Studiensammlung der Universität, Německo)

Stav: poškozené

Materiál: dřevo

Trup: jednolitý žlutohnědý trup, špičatá příď

Hlavní atributy: palubníky – namalované, centrální podélník – namalovaný, vyztužená záďová struktura – malý blok

Vedlejší atributy: kulaté dno, štítnice, otvor na jednoduchý stěžň, stojan na kormidelní veslo

Figurky posádky: sedící kormidelník, lodivod (chybí), 6 klečících veslařů

Borchardt 1904, 21-22, Abb. 6;

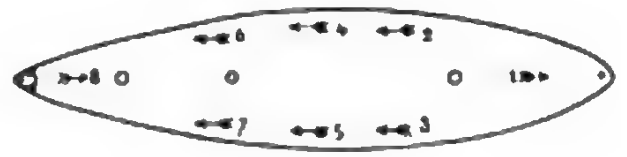
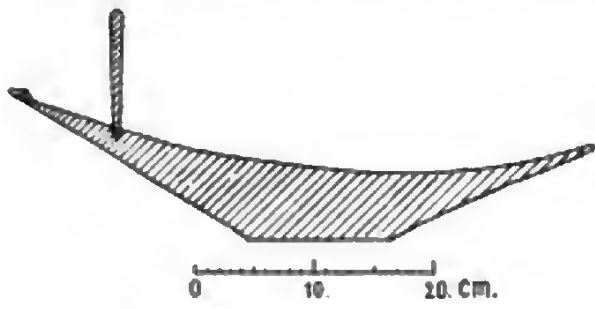
Merriman 2011, 327;

Porter & Moss 1974, 347;

Schäfer 1908, 103-107, Abb. 170-171.







(Schäfer 1908, 106.)

**Číslo: 22**

Označení: HÄI 934

Místo nálezu: Hrob mR 1 (Eu-M-Achwet), Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezu: společně s č. 23

Datace: Střední říše, 12. dynastie

Aktuální umístění: Sammlung des Ägyptologischen Instituts, Heidelberg, Německo

Stav: poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 62 cm

Šířka: 12,6 cm

Výška: 7,9 cm

Trup: jednolitý červený trup, špičatá příď

Hlavní atributy: palubníky – 7, namalované červené, centrální podélník – namalovaný červený, vyztužená zád'ová struktura – malé zakroucení

Vedlejší atributy: kulaté dno, štítnice s červeným pruhem a veslovými výkroji, otvor na stojan na kormidelní veslo, čelen v podobě trámu připevněného k přídi s rozštěpeným zakončením

Figurky posádky: lodivod – chybí, kormidelník – chybí, veslaři – chybí, 2 malé figurky – pravděpodobně služebníci

Archiv Sammlung des Ägyptologischen Instituts 2023;

Merriman 2011, 349;

Porter & Moss 1974, 346;

Schäfer 1908, 18-39, Abb. 42-43.

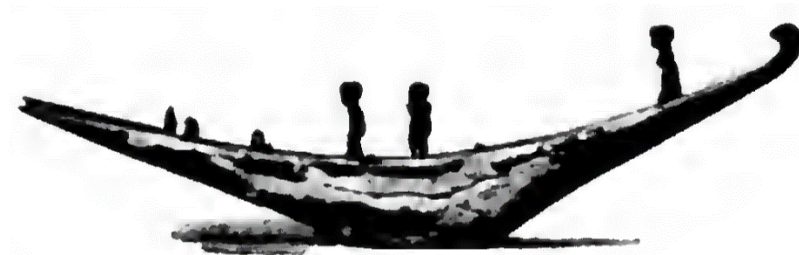


Abb. 42: mR 1. Ruderschiff.

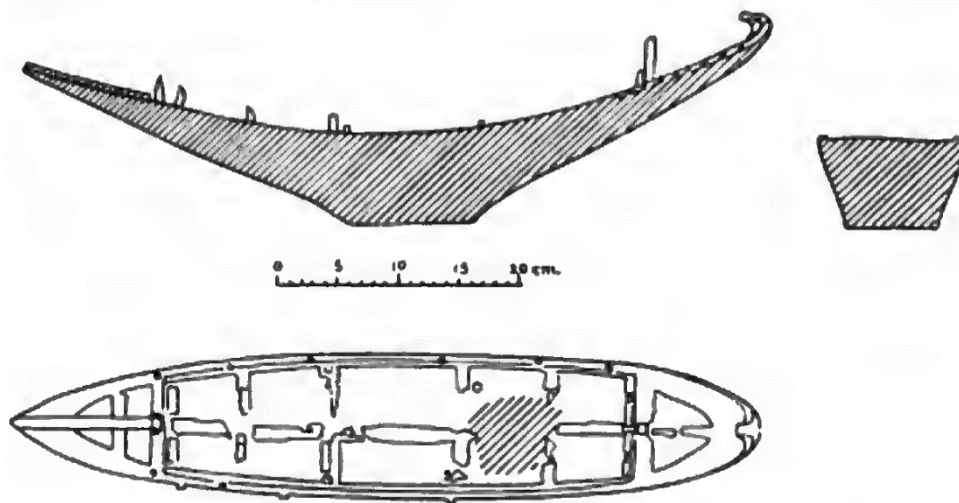


Abb. 43: mK t. Längsschnitt, Querschnitt und Aufsicht des Ruderschiffes.

(Schäfer 1908, 38.)





(Archiv Sammlung des Ägyptologischen Instituts 2023.)

**Číslo: 23**

Označení: HMVV 1126.05

Místo nálezů: Hrob mR 1 (Eu-M-Achwet), Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: společně s č. 22

Datace: Střední říše, 12. dynastie

Aktuální umístění: zničeno v 2. sv. v., předtím v Hamburg Museum für Volkerkunde und Vorgeschichte, Německo

Stav: poškozené

Materiál: dřevo

Délka: 60 cm

Trup: jednolitý hnědožlutý trup, špičatá příď

Hlavní atributy: palubníky – 10, namalované červené, centrální podélník – namalovaný červený, vyztužená záďová struktura – zakroucení

Vedlejší atributy: kulaté dno, štítnice s červeným pruhem a veslovými výkroji, otvor na jednoduchý stěžň, otvor na stojan na kormidelní veslo, podpěra stěžně: namalované červené krátké palubníky napříč člunu s delšími namalovanými červenými podélníky, které vytváří obdélník; čelen – chybí, zesílené vázání kolem paluby – černé, představující prošívání

Figurky posádky: lodivod – chybí, kormidelník – chybí, 10-12 veslařů – chybí

Merriman 2011, 362;

Porter & Moss 1974, 346;

Schäfer 1908, 18-39, Abb. 44-45.





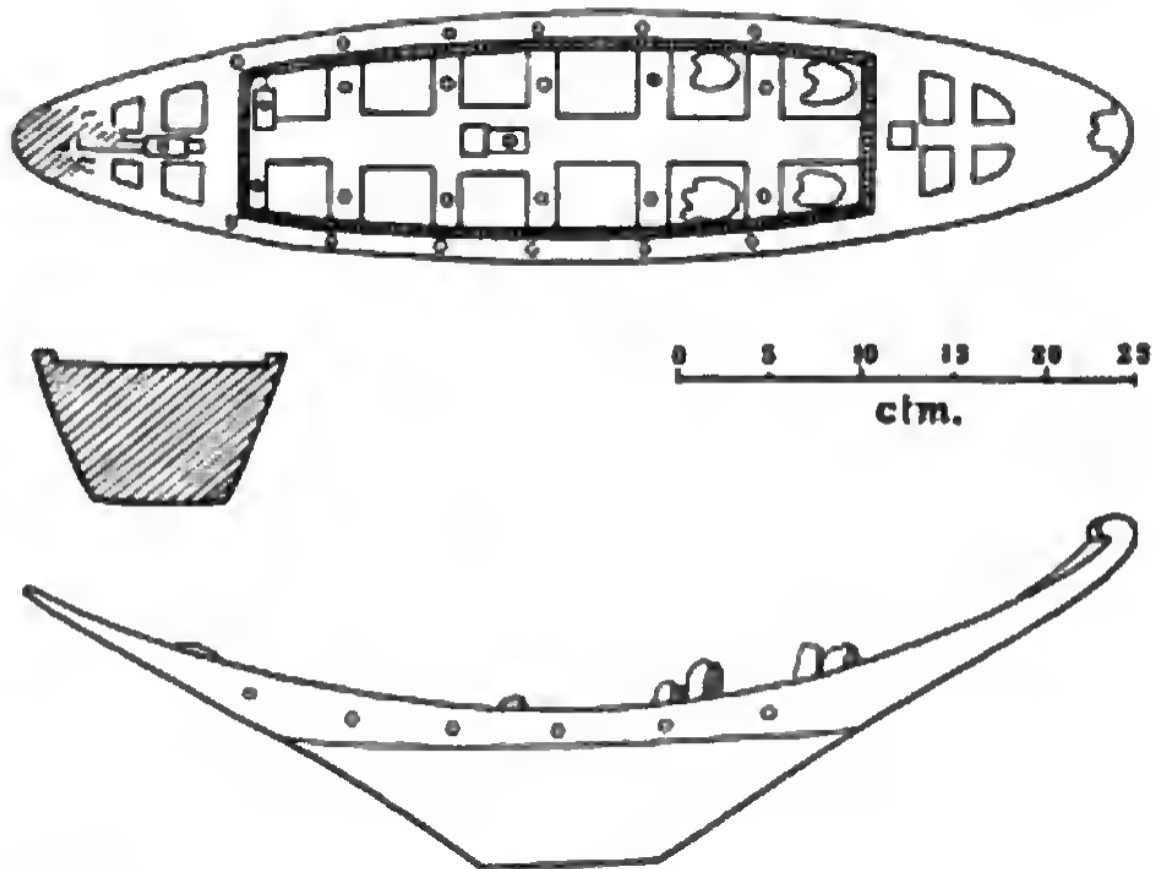


Abb. 45. mR t. Segelschiff: Aufsicht, Querschnitt und Seitenansicht.  
(Schäfer 1908, 362.)

**Číslo: 24-25**

Místo nálezu: Hrob mR 8, Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezu: Na jižním konci volného prostranství na východní straně

Datace: Střední říše

Stav: veslice – fragmentární zbytky, plachetnice - při doteku se okamžitě rozpadla

Popis: veslice a plachetnice

Schäfer 1908, 82-88, Abb. 136.

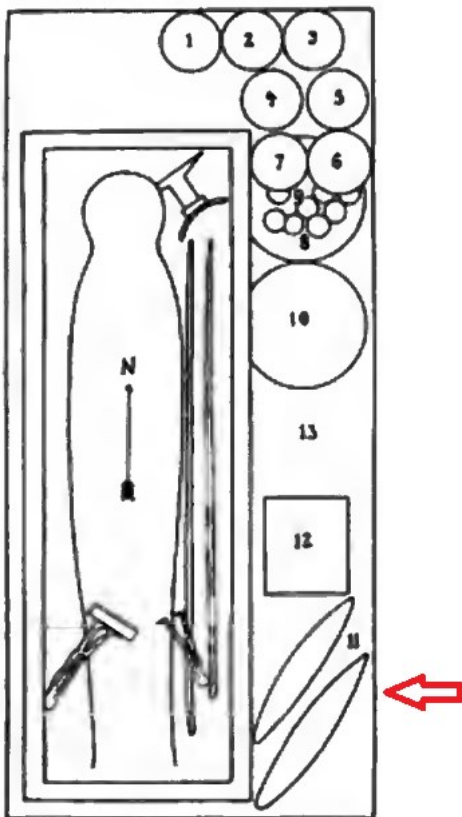


Abb. 136: mR 8. Schematische Skizze der Lage der Fundstücke im Grabe des Heryshe-hotp II.

(Schäfer 1908, 82.)



**Číslo: 26-27**

Místo nálezu: Hrob mR 15, Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezu: na východní straně rakve, uprostřed, vedle sebe

Datace: Střední říše

Popis: 2 modely člunů

Schäfer 1908, 90.

**Číslo: 28**

Místo nálezů: Hrob mR 17, Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: na východní straně rakve, cca uprostřed

Datace: Střední říše

Stav: fragmentární zbytky (sotva rozpoznatelný pozůstatek)

Schäfer 1908, 94.

**Číslo: 29-30**

Označení: Berlin 18150, Berlin 18151 (jeden zachovaný konec z každého modelu)

Místo nálezů: Hrob mR 30, Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezů: u východní stěny komory

Datace: Střední říše

Aktuální umístění: Berlín, Německo (?)

Stav: velmi poškozené

Materiál: dřevo

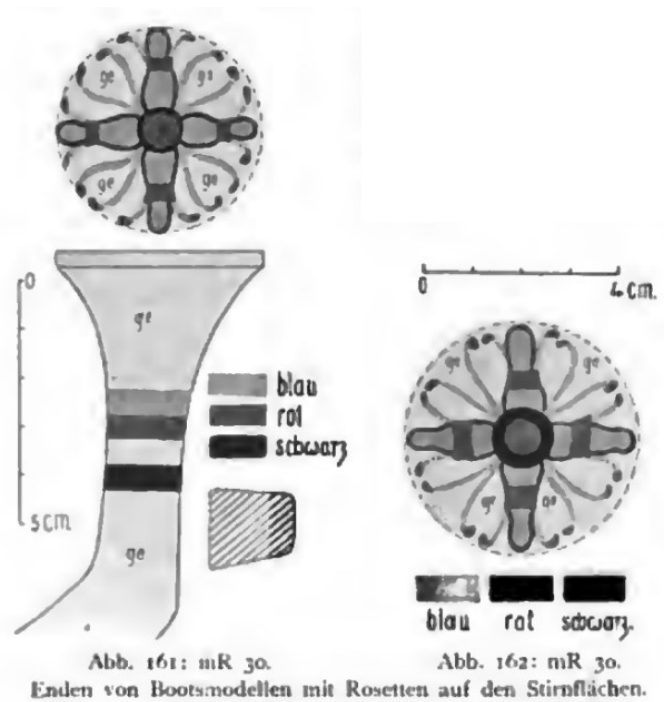
Trup: jeden z trupů zelený, zakončení přídě a zádě svislé – na konci dekorativní modro-červeně-černé rozety

Figurky posádky: stojící námořník ze dřeva držící v jedné ruce kus plátna (asi plachty), výška 13 cm, červené tělo, černé vlasy, bílá zástěra – Berlin 18148, klečící námořník ze dřeva – Berlin 18149

Další: jeden z modelů měl baldachýn s mumii uvnitř

Schäfer 1908, 100-101, Abb. 161-162.

(Berlin 18150 a Berlin 18151; Schäfer 1908, 100.)



**Číslo: 31**

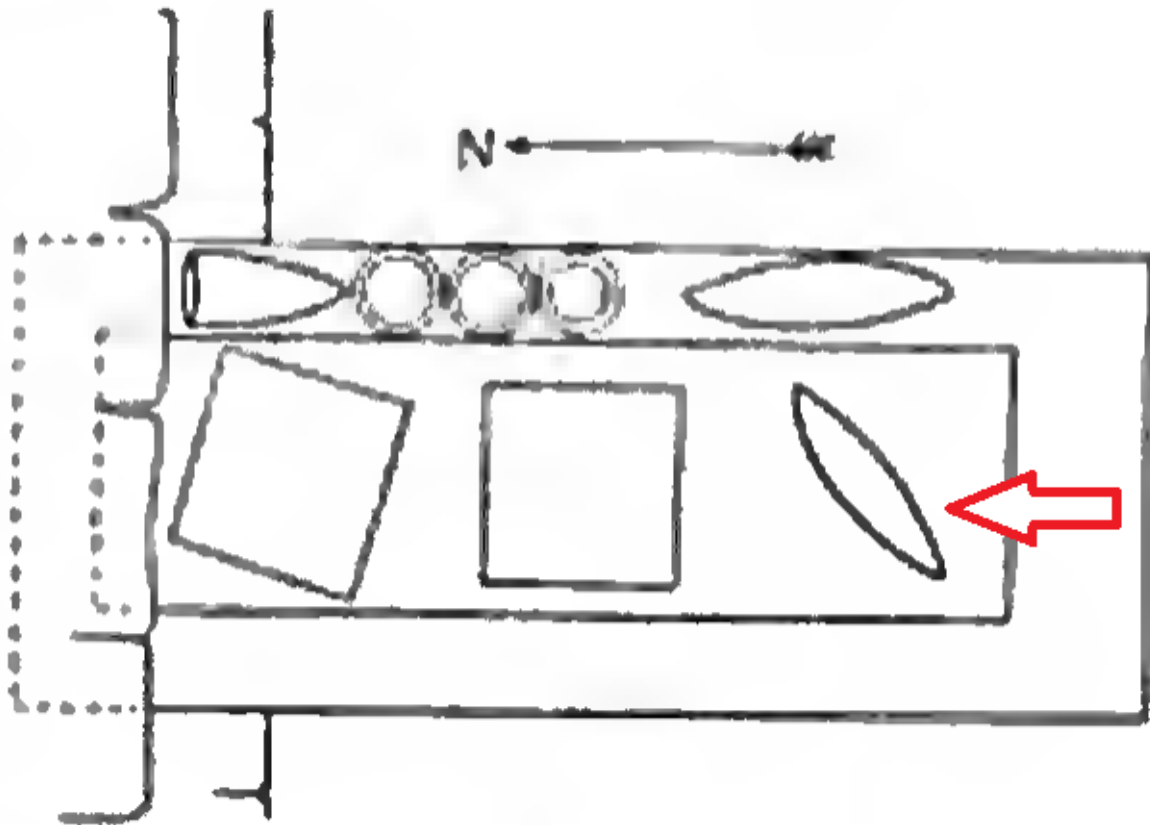
Místo nálezu: Hrob mR 43, Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezu: na sarkofágu u paty, vedle sarkofágu č. 32

Datace: Střední říše

Stav: fragmentární zbytky

Schäfer 1908, 107, Abb. 172.



**Abb. 172: mR 43.  
Grundriß des Grabes mit Sarg  
und Beigaben.**

(Schäfer 1908, 107.)

**Číslo: 32**

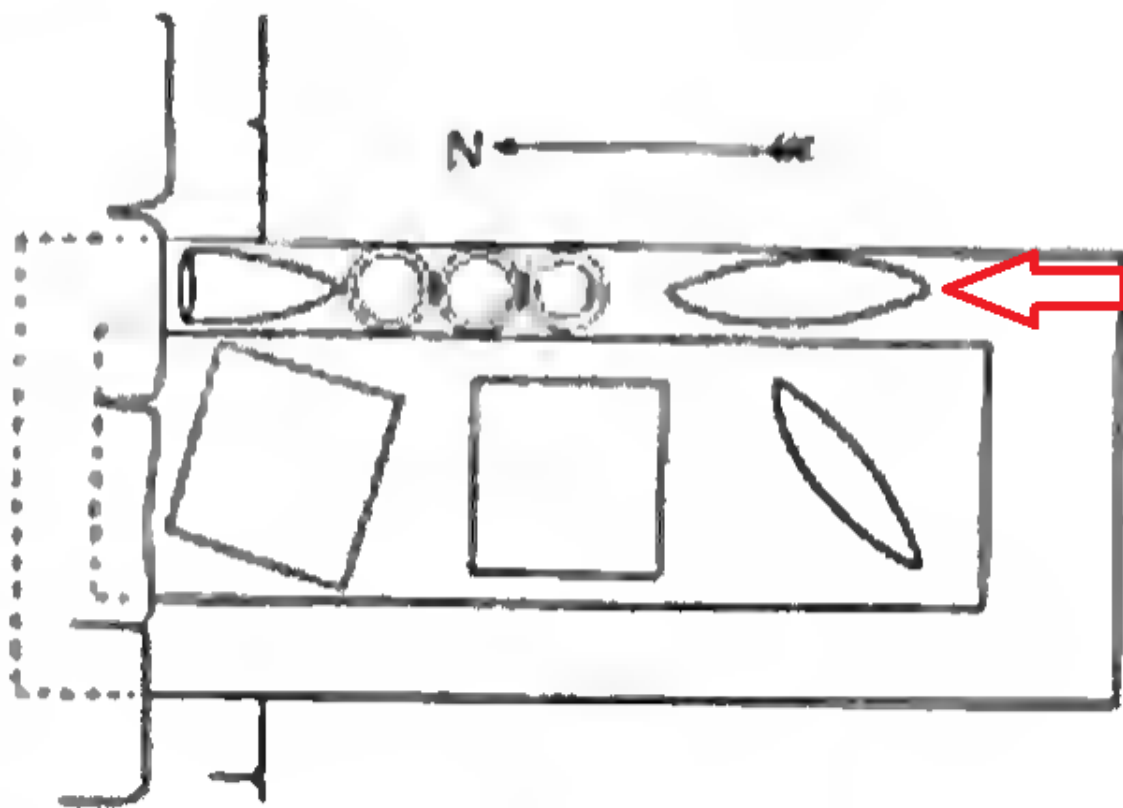
Místo nálezu: Hrob mR 43, Niuserreův zádušní chrám

Specifikace místa nálezu: na zemi u paty sarkofágu, mezi sarkofágem a východní stěnou komory, vedle na sarkofágu č. 31

Datace: Střední říše

Stav: fragmentární zbytky

Schäfer 1908, 107, Abb. 172.



**Abb. 172: mR 43.  
Grundriß des Grabes mit Sarg  
und Beigaben.**

(Schäfer 1908, 107.)

**Číslo: 33**

Označení: 127/R/01

Místo nálezů: Iufaova hrobka

Specifikace místa nálezů: místnost R<sub>m</sub>, západní roh, ve vrstvě tmavého písku smíchaného se zbytky rozdrčené tafly a hliněných cihel

Datace: Pozdní doba, 26. dynastie

Stav: poškozené

Materiál: nilské bahno smíchané s vápencovým prachem, nevypálené

Délka: 14 cm

Šířka: 3,3 cm

Výška: 2,6 cm

Trup: ulomená zadní část

Vedlejší atributy: štítnice

Další: podstavec

Bareš & Smoláriková 2008, 234, 372.



(Bareš & Smoláriková 2008, 372.)

**Číslo: 34**

Označení: 615/S/03

Místo nálezu: Menechibnekonova hrobka

Specifikace místa nálezu: vstup z jižní vedlejší šachty do horizontální chodby vedoucí do pohřební komory, společně s vešbtem (614/S/03), model orientován severojižně se dnem na západ

Datace: Pozdní doba, 26. dynastie

Stav: poškozené

Materiál: tmavé nilské bahno, nevypálené

Délka: 26 cm

Šířka: 7 cm

Výška: 6,5 cm

Trup: jednolitý trup, zvýšená před' a zád', model rozlomený

Vedlejší atributy: ploché dno

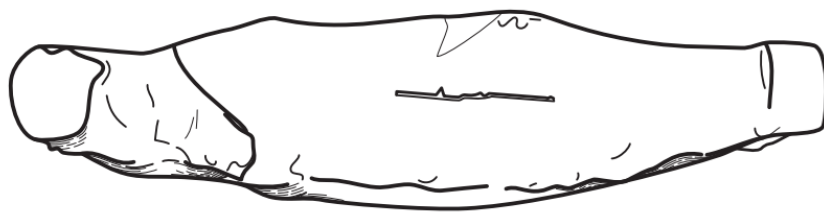
Bareš & Smoláriková 2011, 65-66, 250, 306, 331-333.



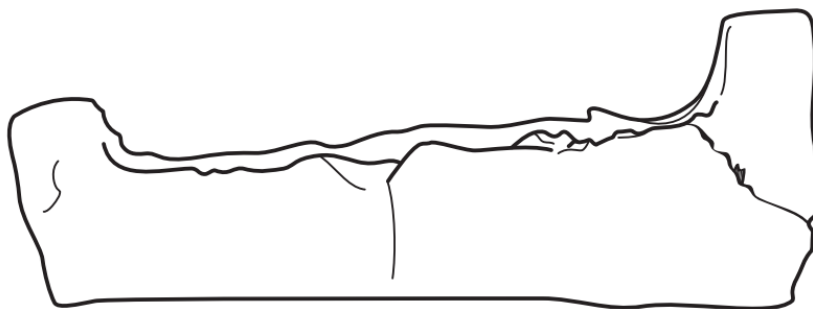
(model člunu v původní pozici; Bareš & Smoláriková 2011, 333.)



615/S/02



e



0 5 10 cm

(Bareš & Smoláriková 2011, 306.)

## Závěr

Tato práce zkoumá problematiku plavidel starověkého Egypta, se zvláštním zaměřením na čluny a modely člunů v oblasti lokality Abúsír. V úvodní kapitole představují základní literatura týkající se tématu, materiály, konstrukce a klasifikace staroegyptských plavidel. Zahrnuty jsou informace o používání šáchoru papírodárného a konstrukci papyrových člunů, včetně jejich klasifikace, stejně jako využití dalších druhů rostlin. Důraz je také kladen na potenciální využití kůže při stavbě plavidel. Kapitola pokračuje zkoumáním využití dřeva a konstrukce dřevěných plavidel, zahrnuty jsou i experimentální rekonstrukce. Dále jsou popsány materiály používané na výrobu lanoví a plachet, a jsou představeny stavební a měřicí nástroje využívané při stavbě plavidel. Kapitulu uzavírá přehled významných klasifikací plavidel starověkého Egypta.

Druhá kapitola prezentuje rozmanité nálezy dokumentující vývoj plavidel od pravěku až po Pozdní dobu. Zohledněn je význam skalního umění a jsou představeny různé příklady vyobrazení plavidel pravěku a Predynastické doby. Mimo skalní umění se tak jedná například o čluny na látce z Gebelenu, čluny na stěnách hrobky 100 v Hierakonpoli, čluny na noži z Gebel el-Araku a neobyčejně detailně provedený model člunu E.86. Z Raně dynastického období jsou zmíněny čluny z Abydu, jakož i čluny ze Sakkáry, Abú Rawáše, Heluánu a Abú Ghurábu. Práce se zaměřuje také na bárky Chufua a přístav Wádí el-Džarf, reprezentující období Staré říše. Ve Střední říši jsou rozebírána plavidla z Dahšúru, Abydu a lokality Ajn Suchna a Wádí Gawasis. Okrajově je pozornost věnována i Nové říši, kde jsou typy plavidel podle klasifikace Michaela Allena Stephense shrnuty v příloze. Z Pozdní doby je zmíněn nález lodě 17 z Thonis-Heracleion a člunu z lokality Mataria.

Závěrečná třetí kapitola nejprve krátce popisuje lokalitu Abúsír a poté provádí analýzu člunů a modelů člunů nalezených na této lokalitě. Na závěr této kapitoly je prezentován katalog obsahující dva čluny a 34 modelů člunů, který poskytuje přehled o archeologických dokladech plavidlech v této oblasti.

Tato práce nastiňuje problematiku staroegyptských plavidel a především představuje jedinečný soubor člunů a modelů člunů nalezených v Abúsíru.

## Příloha č. 1: Materiály na výrobu plavidel

| LATINA                                       | ČEŠTINA                              | EGYPTŠTINA |
|--|--------------------------------------|------------|
| <b>Domácí druhy</b>                          |                                      |            |
| acacia nilotica / acacia arabica             | akácie arabská                       | snDt       |
| acacia tortilis                              | akácie zkroucená                     | ksbt       |
| ceratonia siliqua L.                         | rohovník obecný                      | nDm        |
| phoenix dactylifera                          | datlovník pravý                      | bnrt       |
| hyphaene thebaica                            | duma thébská                         | mAmA       |
| desmotachya bipinnata                        |                                      |            |
| juniperus phoenicea                          | jalovec fénický                      | wan        |
| cyperus papyrus                              | šáchor papírodárný                   |            |
| mimusops laurifolia                          |                                      | šwb        |
| zizyphus spina-Christi                       | cicimek trn Kristův                  | nbs        |
| ficus sycomorus                              | fíkovník egyptský                    | nht        |
| tamarix sp.                                  | tamaryšek                            | jsr        |
| salix subserrata Willd., salix safsaf Forst. |                                      | trt        |
| <b>Zavlečené druhy</b>                       |                                      |            |
| fraxinus ornus                               | jasan zimnář                         |            |
| buxus longifolia                             |                                      |            |
| cedrus libani                                | cedr libanonský                      | aš? mrw?   |
| cupressus sempervirens                       | cypriš stálezelený                   |            |
| dalbergia melanoxylon                        | "africký grenadill"                  | hbny       |
| ulmus procera                                | "Atinia", jilm vysoký                |            |
| abies cilicia or abies alba                  | jedle siciljská, nebo jedle bělokorá | aš?        |
| carpinus betulus                             | habr obecný                          |            |
| juniperus excelsa                            | jalovec ztepilý                      | aš? mrw?   |
| juniperus communis                           | jalovec obecný                       | aš? mrw?   |
| quercus cerris                               | ďub cer                              | jnrn       |
| quercus coccifera                            | ďub kermesový                        | jnrn       |
| pinus halepensis                             | borovice halepská                    | aš?        |
| pinus pinea                                  | borovice pinie                       | aš?        |
| pinus nigra                                  | borovice černá                       | aš?        |
| taxus baccata                                | tis červený                          |            |
| <b>Materiály na výrobu lanoví</b>            |                                      |            |
| cyperus papyrus                              | šáchor papírodárný                   |            |
| desmostachya bipinnata                       |                                      |            |
| hyphaene thebaica                            | duma thébská                         | mAmA       |

(Podle Ward 2000, 15-31.)

## Příloha č. 2: Katalog modelů člunů

| Číslo | Označení       | Místo nálezů                                       | Datace  | Materiál      |
|-------|----------------|--|---|---------------|
| 1     | PSM 1068/I/84  | Ranferefův zádušní chrám                           | Stará říše, 5. dynastie                                       | cedrové dřevo |
| 2     | 1069/I/84      | Ranferefův zádušní chrám                           | Stará říše, 5. dynastie                                       | cedrové dřevo |
| 3     | 817-j/I/84     | Ranferefův zádušní chrám                           | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 4     | 817-k/I/84     | Ranferefův zádušní chrám                           | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 5     | 817-l/I/84     | Ranferefův zádušní chrám                           | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 3-5a  | 817-n/I/84     | Ranferefův zádušní chrám                           | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 3-5b  | 817-o/I/84     | Ranferefův zádušní chrám                           | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 6     | 134/AS69b      | komplex princezny Šeretnebej – AS 69b              | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 7     | 134/AS69b      | komplex princezny Šeretnebej – AS 69b              | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 8     | 134/AS69b      | komplex princezny Šeretnebej – AS 69b              | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 9     | 194/AS68d/2012 | komplex princezny Šeretnebej – AS 68d              | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 10    | 194/AS68d/2012 | komplex princezny Šeretnebej – AS 68d              | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 11    | 194/AS68d/2012 | komplex princezny Šeretnebej – AS 68d              | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 12    | 194/AS68d/2012 | komplex princezny Šeretnebej – AS 68d              | Stará říše, 5. dynastie                                       | dřevo         |
| 13    | 60/AC26/2008   | Verkaureova mastaba AC 26 (T)                      | Stará říše, 5. dynastie / První přechodná doba / Střední říše | dřevo         |
| 14    |                | Hrob 6, Niuserreův zádušní chrám                   | Stará říše, 6. dynastie                                       | dřevo         |
| 15    | ÜM B.941       | Hrob mR 25 (Impy I), Niuserreův zádušní chrám      | První přechodná doba, 10. dynastie                            | dřevo         |
| 16    | ÄMUL Inv. 37   | Hrob mR 6 (Herišefhotep), Niuserreův zádušní chrám | Střední říše, 11. dynastie                                    | dřevo         |

|    |              |  |                               |       |
|----|--------------|--|-------------------------------|-------|
| 17 | ÄMUL Inv. 35 | Hrob mR 6<br>(Herišefhotep),<br>Niuserreův zádušní chrám | Střední říše,<br>11. dynastie | dřevo |
| 18 | ÄMUL Inv. 38 | Hrob mR 6<br>(Herišefhotep),<br>Niuserreův zádušní chrám | Střední říše,<br>11. dynastie | dřevo |
| 19 | ÄMUL Inv. 36 | Hrob mR 6<br>(Herišefhotep),<br>Niuserreův zádušní chrám | Střední říše,<br>11. dynastie | dřevo |
| 20 | EM 17/3/23/2 | Hrob mR 42 (Impy II), u Niuserreova zádušního chrámu     | Střední říše,<br>11. dynastie | dřevo |
| 21 | GASU Impy II | Hrob mR 42 (Impy II), u Niuserreova zádušního chrámu     | Střední říše,<br>11. dynastie | dřevo |
| 22 | HÄI 934      | Hrob mR 1 (Eu-M-Achwet),<br>Niuserreův zádušní chrám     | Střední říše,<br>12. dynastie | dřevo |
| 23 | HMVV 1126.05 | Hrob mR 1 (Eu-M-Achwet),<br>Niuserreův zádušní chrám     | Střední říše,<br>12. dynastie | dřevo |
| 24 |              | Hrob mR 8,<br>Niuserreův zádušní chrám                   | Střední říše                  |       |
| 25 |              | Hrob mR 8,<br>Niuserreův zádušní chrám                   | Střední říše                  |       |
| 26 |              | Hrob mR 15,<br>Niuserreův zádušní chrám                  | Střední říše                  |       |
| 27 |              | Hrob mR 15,<br>Niuserreův zádušní chrám                  | Střední říše                  |       |
| 28 |              | Hrob mR 17,<br>Niuserreův zádušní chrám                  | Střední říše                  |       |
| 29 | Berlin 18150 | Hrob mR 30,<br>Niuserreův zádušní chrám                  | Střední říše                  | dřevo |
| 30 | Berlin 18151 | Hrob mR 30,<br>Niuserreův zádušní chrám                  | Střední říše                  | dřevo |
| 31 |              | Hrob mR 43,<br>Niuserreův zádušní chrám                  | Střední říše                  |       |

|    |          |  |                              |  |
|----|----------|--|------------------------------|--|
| 32 |          | Hrob mR 43,<br>Niuserreův zádušní<br>chrám | Střední říše                 |  |
| 33 | 127/R/01 | Iufaova hrobka                             | Pozdní doba,<br>26. dynastie | nilské bahno<br>smíchané s<br>vápencovým<br>prachem,<br>nevytápěné |
| 34 | 615/S/03 | Menechibnekonova<br>hrobka                 | Pozdní doba,<br>26. dynastie | tmavé nilské<br>bahno,<br>nevytápěné                               |

### **Příloha č. 3: Výkladový slovník**

Tento krátký výkladový slovník vysvětluje námořnické termíny použité v práci a další termíny užitečné pro studium staroegyptských plavidel. Čerpáno bylo z: Steffy 1994, Stephens 2012, Layton, Clissold, & Miller 1994, Inglis 2020, Belov 2015 a Hnaihen 2020. V případě neuvedení zdroje se jedná o vlastní definici autorky.

#### **Kýl a kýlové plaňky / Keel and keel planks**

**Kýl / keel** – hlavní podélná součást většiny trupů, páteř trupu ke které jsou připojena žebra (Steffy 1994.)

**Proto-kýl / proto-keel** – centrální pás obšívky, který je výrazně tlustší než kýlový pás a plaňky trupu, je tlustší než kýlová plaňka, ale méně než pravý kýl, může vyčnívat pod spodní část trupu (Inglis 2020.)

**Kýlová plaňka / keel plank** – centrální plaňka trupu, která bývá tlustší než zbytek planěk (Steffy 1994.)

#### **Žebra / frames**

**Žebra / podlahové řezivo / Frames / Floor timber** – příčné řezivo, které definuje tvar trupu plavidla a navazují na něj plaňky a vnitřní obšívka (Steffy 1994; Stephens 2012.)

#### **Plaňky / Planks**

**Plaňka / Plank** – dřevěné prkno, část trupu tvořící obšívku

**Obšívka / Planking** – vnější obložení trupu (Steffy 1994.)

**Pás obšívky / (Planking) strake** – spojitá řada planěk vedoucích od příde k zádi (Steffy 1994.)

**Karvelová obšívka / Carvel built** – plaňky, spojené tak, že se vzájemně nepřekrývají (na rozdíl od klinkrové obšívky) (Steffy 1994.)

**Kýlový pás / Garboard strake** – pás obšívky vedle kýlu (nebo kýlové plaňky) (Steffy 1994.)

**Horní pás obšívky / Sheer strake** – hlavní pás obšívky plavidla, jsou k němu připevněny palubníky (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Stealers** – pás obšívky, který je spojen se dvěma pruhy plátování, které se zúžily (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

#### **Štítlice a lub / Bulwark and gunwale**

**Štítlice / bulwark** – bok plavidla nad úrovní paluby (Steffy 1994.)

**Lub / gunwale** – horní okraj boku plavidla (Steffy 1994.)

#### **Podélníky, palubníky a příslušenství / Stringers, deck beams and related parts**

**Centrální podélník / Stringer** – stringer je obecný název pro podélné řezivo připevněné k žebřům (Steffy 1994.)



**Palubníky / Beams** – řezivo připevněné napříč lodí, podpírá palubu a zajišťuje příčnou sílu plavidla (Steffy 1994.)

### **Paluba / Deck**

**Paluba / Deck** – plaňky, které překrývají palubníky a vedou po celé délce trupu, či po části trupu (Stephens 2012.)

**Palubní kabina / Deck house** – z větší části uzavřená konstrukce na palubě plavidla

### **Příd', zád' a jejich nástavce / Bow, stern and their finials**

**Příd' / Bow** – přední část trupu od části kde se boky plavidla zakřívují dovnitř až na konec (Steffy 1994.)

**Zád' / Stern** – zadní část trupu od části kde se boky plavidla zakřívují dovnitř až na konec

**Nástavce přídě či zádě / Bow or stern finials** – dřevěná prodloužení nasazená na příd' a zád' dřevěného plavidla za účelem imitace papyrového plavidla (Stephens 2012.)

### **Kormidelní vesla, vesla a příslušenství / quarter rudders, oars and related parts**

**Kormidelní veslo / Rudder** – řezivo nebo více řeziv určeno na rotaci kolem osy za účelem kontroly plavby plavidla v plném proudu (Steffy 1994.)

**Veslo / Oar** – veslovací nástroj vyrobený ze dřeva (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Kormidelní páka / Tiller** – páka na vrcholu kormidelního vesla, jejíž ovládním je ovládáno kormidelní veslo (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Pádlo / Paddle** – krátké veslo držené v rukách, nepřipevněné k plavidlu (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Držadlo vesla / Oar handle** – část vesla, kterou veslař drží

**Stojan na kormidelní veslo / Rudder post** – stojan, ke kterému je připevněno kormidelní veslo

**Žerd' vesla / Loom** – část vesla mezi držadlem a listem (Stephens 2012.)

**List vesla / Blade** – široká, plochá část vesla, která se vkládá do vody (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Pojistné lano / Preventer rope** – lano přivázané k veslům a připevněné k lanovým okům, nebo na palubě k loss, také používáno k nastavení vesel na požadovanou vzdálenost při veslování (Stephens 2012.)

**Lanové oko / Grommet** – smyčka lana k různým účelům, připevněná k trupu může sloužit k omezení pohybu žerdí ručně držených vesel; při připevnění k veslovým kolíkům zajišťuje vesla při veslování (Stephens 2012.)

**Veslový výkroj / Rowlock** – tyče ve tvaru U, do kterých je vložena žerd' vesla při veslování (Stephens 2012.)

**Veslový kolík / Thole pin** – kolík v lubu plavidla, který slouží jako opěrný bod pro veslo, které

je k němu připevněno smyčkou, nebo popruhem (Steffy 1994, Stephens 2012)

**Kormidelní páka / Tiller** – řezivová hřídel zasazená do žerdi kormidelního vesla za účelem snadnějšího ovládní kormidelníkem (Stephens 2012.)

### **Plachta a takeláž / sail and rigging**

**Plachta / Sail** – plátno či jiný materiál používané pro pohon plavidla silou větru (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Stěžeň / Mast** – svislá dřevěná tyč, jejíž účelem je nést plachtu a potřebná ráhna (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Jednoduchý stěžeň / Pole mast** – stěžeň skládající se z pouze jednoho kusu řeziva (Stephens 2012)

**Dvojitý stěžeň / Bipod mast** – stěžeň skládající se z dvou kusů řeziva (Stephens 2012)

**Trojité stěžeň / Tripod mast** – stěžeň skládající se ze tří kusů řeziva, velmi stabilní (Stephens 2012)

**Kozlík / Mast shoe / Tabernacle** – sestava řeziv, která podpírala stěžeň na úrovni paluby (Steffy 1994)

**Příčné tyče / Cross bars** – dřevěné prvky umístěné přes tyče dvojitého stěžně za účelem posílení stěžně (Stephens 2012)

**Zadní stěh / Backstay** – lano zajišťující stěžeň proti naklánění dopředu větrem (Stephens 2012)

**Sekundární zadní stěhy / Secondary backstays** – lana zajišťující společně se zadním stěhem stěžeň proti naklánění dopředu větrem, rozkládají sílu táhnoucí stěžeň dopředu do co největší oblast trupu (Stephens 2012)

**Bulina / Bowline** – lano zajišťující okraje plachty k přídi, udržující okraj plachty plochý (Stephens 2012)

**Zvratičky / Braces** – lana připevněná k okrajům ráhna, užívána k natočení plachty v požadovaném úhlu k větru (Stephens 2012)

**Přední stěh / Forestay** – lano vedoucí z vrcholu stěžně a připevněné k přídi, určené k podpírání stěžně (Stephens 2012.)

**Zdviž / Halyard** – lano užívané ke zdvihnutí či snížení ráhna a plachty (Stephens 2012.)

**Zadní lemy / Leeches** – okraje plachty (Stephens 2012.)

**Topenanty / Lifts** – lana umístěná do vnějších oblastí ráhna za účelem rozložení váhy (Stephens 2012.)

**Otěže / Sheets** - lana připevněná k okrajům peně/vratipeně (boom), užívána k natočení plachty v požadovaném úhlu k větru (Stephens 2012.)

**Upínačky / Shrouds** – lana vedoucí ze stěžně na palubu zabraňující bočnímu pohybu stěžně

(Stephens 2012.)

**Pevné lanoví / Standing rigging** – upevněná takeláž podpírající stěžň – přední stěhy, zadní stěhy a sekundární zadní stěhy (Stephens 2012.)

**Ráhno / Yard** – tyč zavěšená centrálně před stěžněm, je na ní zavěšena plachta (Stephens 2012.)

**Peň / vratipeň / Boom** – tyč, ke které je připevněna spodní část plachty, Egypťané ji buď nechali volně viset, nebo ji připevnili ke stěžni křížovým vázáním (Stephens 2012.)

### **Typy plavidel / Types of watercraft**

**Vor / Raft** – dřevo svázané dohromady pro transport na vodě (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Člun / Boat** – malé plavidlo většinou nevhodné pro plavbu na moři (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Lod' / Ship** – velké plavidlo určené pro plavbu na moři (Layton, Clissold, & Miller 1994.)

**Baris** – řecký výraz pro typ člunu popsáný Hérododem (Belov 2015.)

**Quffa** – arabský výraz vycházející z akkadského slova *quppu* (košík) označující malé plavidlo podobné koraklu (Hnaihen 2020.)

**Monoxyl / Dugout** – člun vyrobený z jednolitě klády (Inglis 2020.)

### **Další**

**Lávka / Gangplank** – plaňka užívaná k nalodění a vylození

**Rohatinka / Cleat** – dřevěný prvek ve tvaru T, ke kterému je připevněno lano (Stephens 2012.)

**Lano proti průhybovému napětí / Hogging truss** – napnuté lano, která se táhne po délce plavidla a je připevněna k jeho koncům, aby působilo proti průhybovému napětí trupu (Stephens 2012.)

## **Příloha č.4: Typy plavidel Nové říše**

### **ETH 13 – Reisnerův typ VIII**

ETH 13 má zakřivený zužující se trup. Zád' i příď' je prodloužená za účelem ochrany při nárazu, navíc to mohlo umožňovat snadnější vyloďení. Centrální část paluby byla níže než štítnice. Plavidlo mělo dvě kormidelní vesla v kormidelních stojanech spojených zajišťovacím trámem. Trup byl strukturálně slabý. Plavidlo mělo ceremoniální využití.<sup>293</sup>

### **ETH 14 (a)**

ETH 14 (a) má zakřivený, asymetrický profil. Přední část se zužuje do komolé přídě. Zád' má krátký rozštěp na umístění kormidelního vesla. Plavidlo má strukturálně slabý trup. Bylo využíváno pro rozličné účely – například na festival Opet, ale je doloženo i jako válečná či níkladní loď.

### **ETH 14 (b)**

ETH 14 (b) má zakřivený, asymetrický profil. Přední část se zužuje do komolé přídě. Zád' má dlouhý rozštěp na umístění kormidelního vesla. Plavidlo má strukturálně slabý trup. Bylo využíváno pro rozličné účely – například na festival Opet, ale je doloženo i jako válečná či níkladní loď.<sup>294</sup>

### **ETH 15**

ETH 15 má zakřivený symetrický profil, paluba a štítnice jsou stejné jako u ETH 13. Přední část se zužuje do komolé přídě. Zád' se ostře zužuje a je zakončena papyrovým květem. Plavidlo mělo jedno nebo dvě kormidelní vesla. V případě válečného využití byla na přídi hlava lva (pravděpodobně odkazující na Sechmet), tento prvek navíc chránil plavidlo při nárazu. Plavidlo bylo využíváno v pohřebních průvodech, na převoz vína a jako válečná loď.<sup>295</sup>

### **ETH 16**

ETH 16 má zakřivený, asymetrický profil – podobně jako ETH 14, přední část zužující se do komolé přídě, zád' ostře se zužující do úzkého prodloužení směrem nahoru – to umožňovalo nalodit se na loď nepřítele ze zádi i z přídi. Na přídi je hlava lva (asi Sechmet) – sloužila jako posílení proti nárazu. Plavidlo mohlo být poháněno vesly i plachtou (jednoduchý stěžeň – na vršku kuželovité vraní hnízdo ve kterém byl muž s prakem, plachta s volným spodním lemem). Na přídi a na zádi byly pravděpodobně obranné konstrukce. Plavidlo mělo štítnice a 1 kormidelní veslo ovládané kormidelní pákou, v jednom případě je vyobrazen kormidelní stojan. Trup je velmi podobný ETH 15. Jedná se o slavné lodě vyobrazené v Medínet Habu jak bojují

---

<sup>293</sup> Stephens 2022, 11-14.

<sup>294</sup> Stephens 2022, 14-19.

<sup>295</sup> Stephens 2022, 19-20.

proti mořským národům.<sup>296</sup>

### **ETH 17 – Puntské lodě**

ETH 17 má zakřivený, zužující se trup s prodlouženími – jako ETH 13. Prodloužení přídě je krátké, směřující nahoru a zakončené tvarem ostří nože - mohlo pomoci při otáčení. Prodloužení zádě je zakřivené dovnitř a zakončené papyrovým květem, což mohlo sloužit jako ochrana před vlnami. Plavidlo má lano proti průhybovému napětí (*hogging truss*) a stojan na kormidelní veslo. Jedná se o lodě z Hatšepsutiny flotily plující do Puntu.<sup>297</sup>

### **ETH 18 – nákladní plavidlo**

ETH 18 má plochou centrální palubu, krátkou komolou příd' a dovnitř zakřivenou zád', která je zakončená papyrovým květem. Mělo lano proti průhybovému napětí a dvě kormidelní vesla. Bylo doprovázeno plavidly ETH 13, které ho táhly a usměřňovaly směr jeho plavby. Bylo využíváno k transportu obelisků Hatšepsut.<sup>298</sup>

### **ETH 19 – Vesperhet – posvátné ceremoniální plavidlo**

ETH 19 má zakřivený, zužující se trup a hodně dekorací. Zád' se zužuje směrem nahoru, příd' i zád' jsou dekorovány obrazy bohů. Uprostřed paluby byla zdobená svatyně, další náboženské symboly byly všude na palubě. Mělo dvě kormidelní vesla. Většinou bylo táhnuto jiným plavidlem, někdy též poháněno vesly. Bylo využíváno jako posvátné plavidlo.<sup>299</sup>

### **ETH 20 – mnš-lodě**

ETH 20 má těžký zakřivený trup. Má vztyčené nástavce na přídi a na zádi. Jsou zde dvě kormidelní vesla. Je zde ráhno a vratipeň, které jsou rovné na rozdíl od egyptských, některé měly vrání hnízdo. Je přítomna tyčková ohrada, která zabraňovala vypadnutí. Trup byl natolik robustní, že nevyžadoval lano proti průhybovému napětí. u. Jedná se o jediný typ cizineckého plavidla, který byl Egypťany prokazatelně využíván. Plavidla byla využívána pro přepravu malých obelisků, Ramesse III je poslal do Puntu, byly využity i v boji.<sup>300</sup>

### **ETH 21 – kachní člun**

ETH 21 má zvyšující a zužující se zád' a příd', příd' je zakončená nástavcem ve tvaru kachny nebo husy. Vzadu od středu lodi je malá svatyně nebo kiosek, peří zdobí zád' a svatyni, zád' zdobí stuhy, svatyně je dekorována papyrem. Plavidlo má stojan na kormidelní veslo, kormidelní veslo má nahoře korunu atef. Plavidlo bylo využíváno v kontextu náboženských

---

<sup>296</sup> Stephens 2022, 21-24.

<sup>297</sup> Stephens 2022, 24-26.

<sup>298</sup> Stephens 2022, 26-29.

<sup>299</sup> Stephens 2022, 29-33.

<sup>300</sup> Stephens 2022, 33-34

ceremoniálních procesí – hlavně Opet jako „nákladní loď božských obětí“.<sup>301</sup>

### **ETH 22 – Mesektet – noční člun**

ETH 22 má zakřivený nástavec na zádi a korálkový závěs na přídi. Je přítomno zábradlí, pod nímž se nachází dekorativní peří. Jsou zde dvojité stojany na kormidelní vesla, kormidelní vesla jsou dvě. Plavidlo je někdy vyobrazeno i s plachtou.<sup>302</sup>

### **ETH 23 – Tutanchamonovo plavidlo s rybím ocasem**

ETH 23 je typ plavidla s trupem vyvinutým z tvaru papyrového plavidla. Má zužující se zakřivený trup, příď má komolý zaoblený konec a svrchu je plochá, profil zádě je podobný, ale končí v plošince připomínající rybí ocas. Jsou zde dva otevřené kiosky – jeden na přídi a jeden na zádi. Plavidlo má palubní domek, na jehož střechu vedou schody, dvě kormidelní vesla a plachtu. Mělo ceremoniální využití.<sup>303</sup>

### **ETH 24 – Tutanchamonovo papyroformní plavidlo**

ETH 24 má zakřivený zužující se trup. Zád' je pravděpodobně trošku vyšší než příď. Zád' i příď jsou zakončeny plochými papyroformními nástavci ve tvaru papyrových květů. Jsou zde krátké sekce zvýšené paluby na zádi a na přídi, nízké štítnice. Zád' i příď jsou zakončeny plochými papyroformními nástavci ve tvaru papyrových květů. Plavidlo bylo poháněno odrážením tyčí nebo tažením. Trup byl nabarven zeleně, vázání žlutě.<sup>304</sup>

### **ETH 25 – Nešmet (a)**

ETH 25 (a) je papyroformní plavidlo s nahoru zakřiveným trupem, zužující se směrem k přídi a zádi, které jsou zakončené v dovnitř zakřivených papyrových květech směřujících dolů. Má dvě kormidelní vesla se stojany. Bylo to plavidlo boha Nuna, Usir v něm cestoval během usirovského festivalu v Avaridě.

### **ETH 25 – Nešmet (b)**

ETH 25 (b) je papyroformní plavidlo s nahoru zakřiveným trupem, zužující se směrem k přídi a zádi, které jsou zakončené v dovnitř zakřivených papyrových květech směřujících proti sobě. Má dvě kormidelní vesla se stojany, někdy plachtu, uprostřed plavidla mohla být vysoká ohrada. Bylo to plavidlo boha Nuna, Usir v něm cestoval během usirovského festivalu v Avaridě.<sup>305</sup>

### **ETH 26 – plavidlo s kachní hlavou (papyroformní)**

ETH 26 je doloženo pouze jedním důvěryhodným dokladem v podobě nástěnné scény. Další

---

<sup>301</sup> Stephens 2022, 34-37.

<sup>302</sup> Stephens 2022, 37-42.

<sup>303</sup> Stephens 2022, 42-45.

<sup>304</sup> Stephens 2022, 45.

<sup>305</sup> Stephens 2022, 45-49.

doklad je model plavidla, jehož nástavce (jeden v podobě kachní hlavy jsou ovšem pravděpodobně připevněny až v moderní době.<sup>306</sup>

### **ETH 27 – hypotetický druhý typ syrského plavidla**

ETH 27 má různé podoby trupu. Má štítnice a nevyklý typ lávky, v jednom případě je vyobrazeno i vraní hnízdo. Na palubě je přítomno lano proti průhybovému napětí.<sup>307</sup>

---

<sup>306</sup> Stephens 2022, 49.

<sup>307</sup> Stephens 2022, 49-52.



## **Bibliografie: Kapitola 1 a úvod**

Bareš, L.

2020. „Šedesát let českých (československých) archeologických výzkumů v Abúsíru“, *Pražské Egyptologické Studie* 24, pp. 49–63.

Belov, A.

2015. „Did ancient Egyptian ships have keels? The Evidence of Thonis–Heracleion Ship 17“, *International Journal of Nautical Archaeology* 44 (1), pp. 74–80.

Bradbury, L.

1996. „Kepen–boats, Punt Trade, and a Lost Emporium“, *Journal of the American Research Center in Egypt* 33, pp. 37–60.

Breasted, J. H.

1918. „The Earliest Boats on the Nile“, *Journal of Egyptian Archaeology* 4, pp. 174–177.

Brunner–Traut, E.

1975. „Drei altägyptische Totenboote und vorgeschichtliche Bestattungsgefäße (Negade II)“, *Revue d'égyptologie* 27, pp. 41–55.

Creasman, P. P.

2012. „Review: Merriman, A. (2011). *Egyptian Watercraft Models from the Predynastic to Third Intermediate Periods*. BAR International Series 2263. Oxford: Archaeopress“, *Journal of Ancient Egyptian Interconnections* 4 (1), pp. 57–58.

Creasman, P. P.

2015. „Exposing Ancient Egyptian Shipbuilder's Secrets“, in: Graves–Brown, C. & Goodridge, W. (eds.), *Egyptology in the Present: Experiential and Experimental Methods in Archaeology*, pp. 13–37. Swansea: The Classical Press of Wales.

Darnell, J. C.

1984. „The Annotation“, *Göttinger Miszellen*, 83, pp. 17–26.

de Garis Davies, N.

1935. „The Egyptian Expedition 1934–1935: the Work of the Graphic Branch of the Expedition“, *Bulletin of the Metropolitan Museum of Art* 30 (11.2), pp. 46–57.

Düring, N.

1995. *Materialien zum Schiffbau im Alten Ägypten*, Berlin: Achet [Abhandlungen des Deutschen Archäologischen Instituts Kairo, Ägyptologische Reihe 11].

Ejstrud, B.

2012. *Seven Boats: Assessing the Performance of Ancient Boats*, Denmark: University of Southern Denmark.

Faulkner, R. O.

1941. „Egyptian Seagoing Ships“, *The Journal of Egyptian Archaeology*, 26 (1), pp. 3–9.

Gale, R. – Gasson, P. – Hepper, N. – Killen, G.

2000. „Wood“, in: Nicholson, P. T. & Shaw, I. (eds.), *Ancient Egyptian Materials and Technology*, pp. 334–371. Cambridge: Cambridge University Press.

Hayes, W. C.

1953. *The Scepter of Egypt: A Background for the Study of the Egyptian Antiquities in the Metropolitan Museum of Art, I. From the Earliest Times to the end of the Middle Kingdom*, New York: Harper; Metropolitan Museum of Art.

Harrell, J. A. – Lewan, M. D.

2002. „Sources of Mummy Bitumen in Ancient Egypt and Palestine“, *Archaeometry*, 44 (2), pp. 285–293.

Heyerdahl, T.

1974. *Výpravy Ra*. Prague: Mladá fronta.

Hirsch, A. P.

2013. „Ancient Egyptian Cubits – Origin and Evolution“. Dissertation Thesis, University of

Toronto.

Hnaihen, K. H.

2020. „River Transport in Mesopotamia (5900–539 BC)“, *Światowit* 59, pp. 141–151.

Jenkins, N.

1980 *The Boat Beneath the Pyramid: King Cheops' Royal Ship*. London; New York: Thames and Hudson; Holt, Rinehart and Winston.

Johnstone, P.

1980. *The Sea–Craft of Prehistory*. Prepared for publication by S. McGrail. London and Henley: Routledge & Kegan Paul.

Jones, D.

1986. „The Phrase *Sd dSr, Sd m dSr* in Boat–building Scenes“, *Journal of Egyptian Archaeology* 72, pp. 185–187.

Jones, D.

1995 *Boats*, London: British Museum Press [Egyptian Bookshelf].

Landström, B.

1970 *Ships of the Pharaohs: 4000 Years of Egyptian Shipbuilding*, London: Allen & Unwin [Architectura Navalis].

McGrail, S.

2014. *Early Ships and Seafaring: Water Transport within Europe*, [online] *Pen and Sword Archaeology*.

Merriman, A.

2011. *Egyptian Watercraft Models from the Predynastic to Third Intermediate Periods*, Oxford: Archaeopress [BAR International Series 2263].

Reisner, G. A.

1913. *Models of Ships and Boats: nos 4798–4976 et 5034–5200*. Le Caire: Imprimerie de

l'Institut français d'archéologie orientale [Catalogue général des antiquités égyptiennes du Musée du Caire].

Rogers, E. M.

1996. „An Analysis of Tomb Reliefs Depicting Boat Construction from the Old Kingdom Period in Egypt“. M. A. Thesis, Texas A&M University.

Stephens, M. A.

2012. *A Categorisation and Examination of Egyptian Ships and Boats from the Rise of the Old to the End of the Middle Kingdoms*, Oxford: Archaeopress [BAR International Series 2358].

Stephens, M. A.

2022. *A Categorisation of the Ships and Boats of the Egyptian New Kingdom: Volume II*. Oxford: BAR Publishing [BAR International Series 3084].

Teeter, E.

1987. „Techniques and terminology of rope-making in ancient Egypt“, *Journal of Egyptian Archaeology* 73, pp. 71–77.

Veldmeijer, A. J. – Chiara, Z. – Clapham, A. J. – Cartwright, C. R. – Fredrik Hagen

1987. „The ‚Rope Cave‘ at Mersa/Wadi Gawasis“, *Journal of the American Research Center in Egypt* 44, pp. 9–39.

Vinson, S.

1994. *Egyptian Boats and Ships*. Princes Risborough: Shire Publications [Shire Egyptology 20].

Ward, C. A.

2000. *Sacred and Secular: Ancient Egyptian Ships and Boats*. Philadelphia: University Museum, University of Pennsylvania [Archaeological Institute of America, Monographs, New Series 5].

Ward, C. A.

2001. „Ships and Shipbuilding“, in: Redford, D. B. (ed.), *The Oxford Encyclopedia of Ancient Egypt*, Volume 3, Oxford: Oxford University Press, pp. 281–284.

Ward, C. A. – Couser, P. – Vann, D. – Vosmer, T. – Abd El–Maguid, M. M.

2009. „Reconstruction and Sailing Performance of an Ancient Egyptian Ship“, in: Özvarol, Bahattin et al. (eds.), *Between Continents: Proceedings of the Twelfth Symposium on Boat and Ship Archaeology*, pp. 287–292. Istanbul: Ege Yayınları.

Wollnerová, D.

2019. „Textilní produkce ve starém Egyptě a její doklady z Abúsíru“, *Pražské Egyptologické Studie* 22, pp. 106–116.

## **Bibliografie: Kapitola 2**

Abubakr, A. M. – Mustafa, A. Y.

1971. „The Funerary Boat of Khufu“, in: Haeny – Gerhard (ed.). Aufsätze zum 70. Geburtstag von Herbert Ricke (pp. 1–16). Wiesbaden: Franz Steiner.

Adams, B. – Ciałowicz, K. M.

1997. Protodynastic Egypt. Princes Risborough: Shire Publications [Shire Egyptology 25].

Altenmüller, H.

2002. „Funerary Boats and Boat Pits of the Old Kingdom“, *Archív Orientální*, 70 (3), pp. 269–290.

Ayrton, E. R. – Currelly, C. T. – Weigall, A. E. P. – Gardiner, A. H.

1904. Abydos: Part III. With a Chapter by A.H. Gardiner, Part 3. Excavation Memoir. Egypt Exploration Fund. Volume 25 of Memoir of the Egypt Exploration Fund.

Belov, A.

2015. „Archaeological Evidence for the Egyptian Baris (Herodotus, II.96)“, in: Robinson, D. – Goddio, F. (eds.). *Thonis–Heracleion in Context: The Maritime Economy of the Egyptian Late Period* (pp. 189–204). Oxford.

Bénédite, G.

1916. „Le couteau de Gebel el-'Arak: étude sur un nouvel objet préhistorique acquis par le Musée du Louvre“, *Monuments et mémoires de la fondation Eugène Piot*, 22, pp. 1–34.

Bard, K. A. – Fattovich, R.

2015. „Mersa/Wadi Gawasis and Ancient Egyptian Maritime Trade in the Red Sea“, *Near Eastern Archaeology*, 78 (1), pp. 4–11.

Brier, B.

2020. The Khufu Boat [Video]. YouTube.  
<https://www.youtube.com/watch?v=VSSoCkyqEQQ>.

Childe, V. G.

1934. *New Light on the Most Ancient East: The Oriental Prelude to European Prehistory*. London: Kegan Paul, Trench, Trubner and Co.

Creasman, P. P.

2005. *The Cairo Dahshur Boats*. M. A. Thesis. College Station: Texas A&M University.

Černý, J.

1955. „A Note on the Recently Discovered Boat of Cheops“, *Journal of Egyptian Archaeology* 41, pp. 75–79.

Emery, W. B.

1958. *Great Tombs of the First Dynasty III*. London: Egypt Exploration Society [Memoir of the Egypt Exploration Society 47]; Excavations at Saqqara.

Fakhry, A.

1961. *The Pyramids*. Chicago: The University of Chicago Press.

Hassan, S.

1946. *Excavations at Gîza: 1934–1935. The Solar–Boats of Khafra, Their Origin and Development, Together with the Mythology of the Universe Which They Are Supposed to Traverse*. Cairo: Service des Antiquités de l'Égypte [Excavations of the Faculty of Arts, Fouad I University. Excavations at Gîza 6 (1)]. Government Press.

Hawass, Z.

1990. *The Pyramids of Ancient Egypt*. Pittsburgh: Carnegie Museum of Natural History [The Carnegie Series on Egypt].

Herodotus

cca 430 B. C. *The Histories* (Book II, Section 96).

Huyge, D.

2014. „The Painted Tomb, Rock Art and the Recycling of Predynastic Egyptian Imagery“,

Archéo–Nil, 24, pp. 93–102.

Inglis, D. A.

2020. *The Abusir Boat–Burial: Change and Continuity in Boatbuilding Technology And Funerary Practice in Third Millennium Egypt*. Dissertation. College Station: Texas A&M University.

Jenkins, N.

1980. *The Boat Beneath the Pyramid: King Cheops' Royal Ship*. Photographs by Ross, J. G. London; New York: Thames and Hudson; Holt, Rinehart and Winston.

Kurokochi, H. – Yoshimura, S.

2020. „Report of the Activity in 2019, Project of the Solar Boat“, in: *Report of the Japanese–Egyptian Joint Archaeological Mission in Matariya (Heliopolis) (Vol. 26)*. Retrieved from: [http://www.egyptpro.sci.waseda.ac.jp/pdf%20files/JES26/3\\_solarboat2019.pdf](http://www.egyptpro.sci.waseda.ac.jp/pdf%20files/JES26/3_solarboat2019.pdf) (Webpage. Accessed on July 2, 2023).

Lankester, F.

2013. *Desert Boats: Predynastic and Pharaonic Era Rock–Art in Egypt's Central Eastern Desert. Distribution, Dating and Interpretation*. Oxford: Archaeopress [BAR International Series 2544].

Lindemann, J.

2008. „Ein Jenseitsboot der 1. Dynastie aus Abusir – Teil II“, in: Engel, Eva–Maria, Müller, Verena, & Hartung, Ulrich (eds.). *Zeichen aus dem Sand: Streiflichter aus Ägyptens Geschichte zu Ehren von Günter Dreyer* (pp. 573–580). Wiesbaden: Harrassowitz.

Lipke, P.

1984. *The Royal Ship of Cheops: A Retrospective Account of the Discovery, Restoration and Reconstruction*. Based on Interviews with Hag Ahmed Youssef Moustafa. Greenwich: National Maritime Museum [BAR International Series 225; Archaeological Series 9].

Málek, J.

1965. *Rytiny lodí na skalách československé koncese v Núbii (SAR)*. Typologický rozbor a datování. Unpublished M. A. Thesis. Prague: Univerzita Karlova.



Mark, S.

1997. *From Egypt to Mesopotamia: A Study of Predynastic Trade Routes*. College Station (TX); London: Texas A&M University Press; Chatham Publishing [Studies in Nautical Archaeology 4].

Mark, S.

2012. „The Abydos BG 10 Boat and Implications for Standardisation, Innovation, and Timber Conservation in Early Dynastic Boat–Building“, *Journal of Egyptian Archaeology*, 98, pp. 107–126.

Merriman, A.

2011. *Egyptian Watercraft Models from the Predynastic to Third Intermediate Periods*. Oxford: Archaeopress [BAR International Series 2263].

Morgan, J. de

1895. *Fouilles à Dahchour: Mars – Juin 1894*. Vienne: Adolphe Holzhausen. Avec la collaboration de MM Berthelot, membre de l'Institut de France, G. Legrain, G. Jéquier, V. Loret, D. Fouquet.

Morabito, M. G. – Brier, B. – Greene, S.

2020. „Preliminary Stability and Resistance Analysis of the Cheops Boat“, *Journal of Ship Production and Design*, 36(01), pp. 14–40.

Nibbi, A.

2002. *Ancient Egyptian Anchors and the Sea. Discussions in Egyptology: Special Number 4*. Oxford: DE Publications.

O'Connor, D.

1991. „Boat Graves and Pyramid Origins: New Discoveries at Abydos, Egypt“, *Expedition*, 33 (3), pp. 5–17.

Petrie, W. M. F.

1917. „Egypt and Mesopotamia“, *Ancient Egypt*, 1917 (1), pp. 26–36.

Quibell, J. E. – Green, F. W.

1900–1902. Hierakonpolis (2 vols.). London: Bernard Quaritch. British School of Archaeology in Egypt and Egyptian Research Account [4–5].

Radwan, A.

2008. „Ein Jenseitsboot der 1. Dynastie aus Abusir – Teil I“, in: Engel, E. M., Müller, V. – Hartung, U. (eds.) Zeichen aus dem Sand: Streiflichter aus Ägyptens Geschichte zu Ehren von Günter Dreyer (pp. 559–571). Wiesbaden: Harrassowitz.

Saad, Z. Y.

1969. The Excavations at Helwan: Art and Civilization in the First and Second Egyptian Dynasties. Edited by Autry, J. –Norman, F. University of Oklahoma Press.

Stephens, M. A.

1987. Boats of Egypt Before the Old Kingdom. M.A. Thesis. College Station: Texas A&M University.

Stephens, M. A.

2022. A Categorisation of the Ships and Boats of the Egyptian New Kingdom: Volume II. Oxford: BAR Publishing [BAR International Series 3084].

Suková, L.

2007. Skalní umění Dolní Núbie. M.A. Thesis. Prague: Univerzita Karlova.

Tallet, P.

2012. „Ayn Sukhna and Wadi el-Jarf: Two Newly Discovered Pharaonic Harbours on the Suez Gulf“, British Museum Studies in Ancient Egypt and Sudan, 18, pp. 147–168.

Tallet, P. & Marouard, G.

2014. „The Harbor of Khufu on the Red Sea Coast at Wadi al-Jarf, Egypt“, Near Eastern Archaeology, 77 (1), pp. 4–14.

Tristant, Y.

2015. „Abu Rawash, una necropoli del Protodinastico / Primo Periodo Dinastico da riscoprire“,

in: Giovetti, Paola & Picchi, Daniela (Eds.), *Egitto. Splendore millenario: la collezione di Leiden a Bologna* (pp. 52–57). Milano: Skira.

Usai, D. – Salvatori, S.

2007. „The Oldest Representation of a Nile Boat“, *Antiquity*, 81 (314).

Vandier, J.

1952. *Manuel d'Archéologie Égyptienne, Tome Premier: Les Époques de Formation* (2 vols.). Paris: A. & J. Picard.

Veldmeijer, A. J. – Chiara, Z. – Clapham, A. J. – Cartwright, C. R. – Fredrik Hagen

1987. „The ‚Rope Cave‘ at Mersa/Wadi Gawasis“, *Journal of the American Research Center in Egypt* 44, pp. 9–39.

Verner, M.

1992. „Funerary Boats of Neferirkare and Raneferef“, in: Luft, Ulrich (ed.). *The Intellectual Heritage of Egypt: Studies Presented to László Kákosy by Friends and Colleagues on the Occasion of His 60th Birthday* (pp. 587–602). Budapest: Chaire d'Égyptologie.

Vanhulle, D.

2018. „Preliminary Observations on Some Naqadian Boat Models: A Glimpse of a Discrete Ideological Process in Pre-Pharaonic Arts“, in: Kabaciński, J. – Chłodnicki, M. – Kobusiewicz, M. – Winiarska-Kabacińska, M. (eds.), *Desert and the Nile: Prehistory of the Nile Basin and the Sahara. Papers in Honour of Fred Wendorf* (pp. 289–312). Poznań: Poznań Archaeological Museum.

Vinson, S.

1987. *Boats of Egypt Before the Old Kingdom*. Unpublished M. A. Thesis. College Station: Texas A&M University.

Ward, C. A.

1984. „A Fourth Boat from Dashur“, *American Journal of Archaeology*, 88, p. 389.

Ward, C.

2016. „Sewn Planked Boats from Early Dynastic Abydos, Egypt“, in: *Boats, Ships and Shipyards* (pp. 19–23).

Wegner, J.

2017. „A Royal Boat Burial and Watercraft Tableau of Egypt's 12th Dynasty (c.1850 BCE) at South Abydos“, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 46 (1), pp. 5–30.

Williams, B. – Logan, T. J.

1987. „The Metropolitan Museum Knife Handle and Aspects of Pharaonic Imagery Before Narmer“, *Journal of Near Eastern Studies*, 46(4), pp. 245–285.

Winkler, H. A.

1938–1939. *Rock-drawings of Southern Upper Egypt* (2 vols.). London: Egypt Exploration Society; Milford [Archaeological Survey of Egypt, 26–27].

## **Bibliografie: Kapitola 3 a přílohy**

Altenmüller, H.

2002. „Funerary Boats and Boat Pits of the Old Kingdom“, *Archív Orientální*, 70 (3), pp. 269–290.

Aston, D. A.

2009. *Burial Assemblages of Dynasty 21–25: Chronology – Typology – Developments. Contributions to the Chronology of the Eastern Mediterranean*, 21, Österreichische Akademie der Wissenschaften, Denkschriften der Gesamtakademie, 54. Wien: Verl. der Österr. Akad. der Wiss.

El-Awady, T.

2009. *Abusir XVI: Sahure – The Pyramid Causeway: History and Decoration Program in the Old Kingdom*. Prague: Czech Institute of Egyptology, Faculty of Arts, Charles University in Prague [Excavations of the Czech Institute of Egyptology].

Bareš, L. – Smoláriková, K.

2008. *Abusir XVII: The Shaft Tomb of Iufaa - Volume I: Archaeology*. Prague: Czech Institute of Egyptology [Excavations of the Czech Institute of Egyptology].

Bareš, L. – Smoláriková, K. (eds.)

2011. *Abusir XXV: The Shaft Tomb of Menekhibnekau - Volume 1: Archaeology*. Prague: Czech Institute of Egyptology, Charles University [Excavations of the Czech Institute of Egyptology].

Bareš, L. – Smoláriková, K.

2008. *Abusir XVII: The Shaft Tomb of Iufaa - Volume I: Archaeology*. Prague: Czech Institute of Technology [Excavations of the Czech Institute of Egyptology].

Bareš, L. – Smoláriková, K. (eds.)

2011. *Abusir XXV: The Shaft Tomb of Menekhibnekau - Volume 1: Archaeology*. Prague: Czech Institute of Egyptology, Charles University [Excavations of the Czech Institute of

Egyptology].

Bareš, L.

2020. „Abúsír v 1. tisíciletí př.n.l.“, in: Bárta, M. (ed.). *Sluneční králové: Studie*, Praha: Národní muzeum, Univerzita Karlova, pp. 145–155.

Bárta, M.

2013. „Krásní kněží a tajemná princezna: Tajemství rodinného pohřebiště v jižním Abúsíru“. *Pražské Egyptologické Studie* 10, 17–25.

Bárta, M.

2014. „Rock-cut tomb AS 68d - tomb of Nefer“, in: Bárta, M. – Vymazalová, H. – Dulíková, V. – Arias, K. – Megahed, M. – Varadzin, L. (eds.). *Exploration of the Necropolis at Abusir South in the Season of 2012: Preliminary report*, *Ägypten und Levante*, 24, pp. 15–38.

Bárta, M.

2020. „Svět nekrálovských hrobek v Abúsíru“, in: Bárta, M. (ed.). *Sluneční králové: Studie*, Praha: Národní muzeum, Univerzita Karlova, pp. 87–101.

Borchardt, L.

1904. „Ausgrabungen der Deutschen Orient-Gesellschaft bei Abusir im Winter 1903/4“, *Mitteilungen der Deutschen Orient-Gesellschaft* 24, pp. 1–26.

Breasted Jr., J. H.

1948. *Egyptian Servant Statues*. Washington: Pantheon Books. [Bollingen Series 13].

Coppens, F. – Smoláriková, K.

2009. *Abusir XX: Lesser Late Period Tombs at Abusir. The Tomb of Padihor and the Anonymous Tomb R3*. Prague: Czech Institute of Egyptology, Faculty of Arts, Charles University in Prague [Excavations of the Czech Institute of Egyptology].

Coppens, F. – Janák, J. – Smoláriková, K. (eds.)

2022. *Knowledge and Memory: Festschrift in Honour of Ladislav Bareš*. Prague: Charles University, Faculty of Arts.

Göttlicher, A. – Werner, W.

1971. *Schiffsmodelle im Alten Aegypten*. Wiesbaden: Arbeitskreis Historischer Schiffbau e.V.

Hnaihen, K. H.

2020. „River transport in Mesopotamia (5900–539 BC)“, *Światowit* 59, pp. 141–151.

Inglis, D. A.

2020. *The Abusir Boat-Burial: Change and Continuity in Boatbuilding Technology and Funerary Practice in Third Millennium Egypt*. Dissertation Thesis. College Station: Texas A&M University.

Krauspe, R.

1976. *Ägyptisches Museum der Karl-Marx-Universität Leipzig: Führer durch die Ausstellung*. Leipzig: Karl-Marx-Universität Leipzig, Sektion Kulturwissenschaften und Germanistik, Fachbereich Altertumswissenschaften, Fachgruppe Ägyptologie.

Krejčí, J. et al.

2022 *Abusir XXVII. Mastaba of Werkaure, Volume II: Tombs AC 26 and AC 32 – Post-Old Kingdom Strata*. Prague: Charles University, Faculty of Arts [Excavations of the Czech Institute of Egyptology].

Krejčí, J.

2022. „Finds“, in: Krejčí, J. – Brukner Havelková, P. – Peterková Hlouchová, M. – Smoláriková, K. – Arias, K. – Březinová, H. – Wollnerová, D. – Pokorná, A. – Sůvová, Z. – Beneš, J. – Bezděk, A. – Šuláková, H. (eds.). *Abusir XXVII. Mastaba of Werkaure, Volume II: Tombs AC 26 and AC 32 – Post-Old Kingdom Strata*, Prague: Charles University, Faculty of Arts, pp. 59-81.

Kuhn, R. – Tebmann, B.

2020. „O historii nekropole v období mezi 7. a 17. dynastií toho není příliš známo“, in: Bárta, M. (ed.). *Sluneční králové: Studie*, Praha: Národní muzeum, Univerzita Karlova, pp. 125–235.

Layton, C. W. T. – Clissold, P. – Miller, A. G. W.

1994. Dictionary of Nautical Words and Terms: 8000 Definitions in Navigation, Seamanship, Rigging, Meteorology, Astronomy, Naval Architecture, Average, Ship Economics, Hydrography, Cargo Stowage, Marine Engineering, Ice Terminology, Buoyage, Yachting, etc., Revised Fourth ed., Glasgow: Brown, Son & Ferguson, Ltd. <https://web.archive.org/web/20140227162441/http://www.seaspirit.ru/pdf/Dictionary%20of%20Nautical%20words%20and%20terms.pdf> (Accessed on on July 3, 2023).

Leibovitch, J.

1967–1968. „Modèles de barques funéraires au Musée Maritime de Haifa“, *Sefunim* 2, pp. 9–16.

Lythgoe, A. M.

1915. „Excavations at the South Pyramid of Lisht in 1914: Report from the Metropolitan Museum, New York“, *Ancient Egypt* 1915 (4), pp. 145–153.

Martin, K.

1991. *Übersee-Museum Bremen, Lieferung 1: Die Altägyptischen Denkmäler, Teil 1. Mainz/Rhein: Philipp von Zabern [Corpus Antiquitatum Aegyptiacarum: Lose-Blatt-Katalog Ägyptischer Altertümer].* Editorial note: mit einem Beitrag von Eva Martin-Pardey.

Merriman, A.

2011. *Egyptian Watercraft Models from the Predynastic to Third Intermediate Periods.* Oxford: Archaeopress [BAR International Series 2263].

Mynářová, J.

2020. „Abúsír v Nové říši“, in: Bárta, M. (ed.). *Sluneční králové: Studie*, Praha: Národní muzeum, Univerzita Karlova, pp. 137–143.

Megahed, M.

2019. „Modely pohřebních člunů“, in: Bárta, M. – Bareš, L. – Krejčí, J. – Megahed, M. – Varadzinová, L. (eds.). *Created for Eternity: The Greatest Discoveries of Czech Egyptology*, Prague: Charles University, Faculty of Arts, pp. 126–127.



Porter, B. & Moss, R. L. B.

1974. *Topographical Bibliography of Ancient Egyptian Hieroglyphic Texts, Reliefs, and Paintings III: Memphis. Part I: Abû Rawâsh to Abûsîr*, 2nd, Revised and Augmented Ed. Oxford: Oxford University Press; Griffith Institute.

Reisner, G. A.

1913. *Models of Ships and Boats: Nos 4798–4976 et 5034–5200*. Le Caire: Imprimerie de l'Institut français d'archéologie orientale [Catalogue Général des Antiquités Égyptiennes du Musée du Caire].

Schäfer, H.

1908. *Priestergräber und Andere Grabfunde vom Ende des Alten Reiches bis zur Griechischen Zeit vom Totentempel des Ne-user-rê*. Leipzig: J. C. Hinrichs [Ausgrabungen der Deutschen Orient-Gesellschaft in Abusir 1902–1908 2; Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Deutschen Orient-Gesellschaft 8].

Steffy, J. R.

1994. *Wooden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks*. College Station: Texas A & M Press.

Stephens, M. A.

2012. *A Categorisation and Examination of Egyptian Ships and Boats from the Rise of the Old to the End of the Middle Kingdoms*. Oxford: Archaeopress [BAR International Series 2358].

Stephens, M. A.

2022. *A Categorisation of the Ships and Boats of the Egyptian New Kingdom: Volume II*. Oxford: BAR Publishing [BAR International Series 3084].

Tooley, A. M. J.

1989. *Middle Kingdom Burial Customs: A Study of Wooden Models and Related Material*. Dissertation. Liverpool: University of Liverpool.

Verner, M.

1986. „Excavations at Abusir: Season 1984/1985 – Preliminary report“, *Zeitschrift für*

ägyptische Sprache und Altertumskunde 113, pp. 154–160.

Verner, M.

1992. „Funerary boats of Neferirkare and Raneferef“, in: Luft, U. (ed.). *The Intellectual Heritage of Egypt: Studies Presented to László Kákosy by Friends and Colleagues on the Occasion of his 60th Birthday*, Budapest: Chaire d'Égyptologie, pp. 587–602.

Verner, M. (ed.)

2006. *Abusir IX: The Pyramid Complex of Raneferef: The Archaeology*. Prague: Czech Institute of Egyptology, Charles University [Excavations of the Czech Institute of Egyptology].

Verner, M.

2013. „Missing Royal Boat Graves at Abusir?“, *Études et Travaux*, 26 (2), pp. 713–718.

Verner, M.

2016. „Bootsbestattungen in Abusir“, *Sokar*, 33, pp. 16–25.

Verner, M.

2017. *Abúsír: V srdci pyramidových polí*. Prague: Academia.

Vymazalová, H. – Megahed, M.

2013. „Předběžný průzkum struktur AS 66 a AS 69 a tři dřevěné modely lodí ze Staré říše“, *Pražské Egyptologické Studie* 10, pp. 78–81.

Vymazalová, H. – Megahed, M.

2014. „Structures AS 66 and AS 69“, in: Bárta, M. – Vymazalová, H. – Dulíková, V. – Arias, K. – Megahed, M. – Varadzin, L. (eds.). *Exploration of the Necropolis at Abusir South in the Season of 2012: Preliminary Report*. *Ägypten und Levante*, 24, pp. 15-38.

Ward, C. A.

2000. *Sacred and Secular: Ancient Egyptian Ships and Boats*. Archaeological Institute of America, Monographs, New Series 5. Philadelphia: University Museum, University of Pennsylvania.

**Další zdroje:**

ÄMUL Record Card. Nepublikovaný materiál. Archiv ČEgÚ (1984). Nepublikovaný materiál.

Archiv ČEgÚ (2012). Nepublikovaný materiál.

Archiv Sammlung des Ägyptologischen Instituts (2023). Nepublikovaný materiál.

Wikipedia. (2008). [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).

Wikipedia. (2010). [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb\\_of\\_Herishefhotep](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tomb_of_Herishefhotep).