

Tamara Micković

**Barke u
svakodnevnom
životu i religiji
Egipta Starog carstva**



BARKE U SVAKODNEVNOM ŽIVOTU
I RELIGIJI EGIPTA STAROG CARSTVA

Tamara Micković
BARKE U SVAKODNEVNOM
ŽIVOTU I RELIGIJI EGIPTA
STAROG CARSTVA

Izdavač:

Centar za alternativno društveno
i kulturno delovanje, Beograd

Recezeni:

Kristijan Obšust, M A
Nikola Kilibarda, M A

Lektura i korektura:

Danijela Čupić

Grafički oblikovanje:

Branislav Stepanov

Godina izdanja:

2014.

Tamara Micković

Barkeu
svakodnevnom
životu i religiji
Egipta
Starog carstva

CASCA

CENTAR ZA ALTERNATIVNO DRUŠTVENO I KULTURNO DELOVANJE

SADRŽAJ

PREDGOVOR	7
I UVOD	9
II ZNAČAJ PLOVNIH PUTEVA ZA EGIPATSKU DRŽAVU	15
Odlike Nila i njegov značaj za ranu državu	17
Morski plovni putevi	26
III TEHNOLOGIJA EGIPATSKE BRODOGRADNJE	33
Vrste egipatskih brodova	35
Potencijal za brodogradnju u Egiptu Starog carstva – dostupnost i vrste drveta	37
Alat za obradu drveta	42
Kamene alatke	43
Metalne alatke	44
Od prikupljanja sirovina do završnog proizvoda – tehnike egipatske brodogradnje	47
Obrada drveta	47
Konstrukcija trupa	49
Načini spajanja delova konstrukcije	52
Konopci	54
Jarboli i jedra	54
Vesla	55

IV BARKE U EGIPATSKOJ RELIGIJI	57
Barke u religiji – barke za mrtve, barke za bogove	61
Prevozna sredstva na vodi – likovni prikazi	65
Modeli barki	74
Pohranjivanje barki u kraljevskim i ne-kraljevskim kontekstima	75
Koncept solarne barke	81
IZVORI ILUSTRACIJA	91
BIBLIOGRAFIJA	92

Priroda čoveka kao jedne od brojnih vrsta na planeti se nije znatno promenila od vremena rane praistorije. Iako se proces evolucije ljudskog tela nikada nije završio, ono što ljudsku vrstu izdvaja od drugih je evolucija društva. Radovi iz različitih oblasti nas upućuju na činjenicu da postoje i životinjske vrste sa prilično složenom društvenom organizacijom, pa se treba zapitati po čemu je čovečije društvo specifično. Odgovor možemo naći u ljudskoj sposobnosti akumuliranja novih ideja i sposobnosti prenošenja kompleksnih informacija. Samim tim je jasno da je izgled sveta u kome danas živimo produkt intelektualnog i praktičnog delovanja mnogobrojnih individua i zajednica koje su predavale štafetu spoznavanja i kroćenja svog okruženja narednim generacijama.

Ni jedan izum od točka do visoko-tehnoloških pronalazaka se ne može smatrati delom jedne osobe. Zbog toga je važno istraživanje prošlosti ljudskih društava kroz objekte i predmete kojima su ona davala odgovor na prirodne uslove i sve širi spektar potreba nastalih povećanjem kompleksnosti društava. Proučavanjem tehnologije izrade artefakata nam se otvaraju vrata ka spoznavanju mnogobrojnih aspekata života zajednica iz prošlosti, od kojih su neki apstraktne prirode i nije ih moguće razumeti samo na osnovu pisanih izvora ili komparativnom analizom koja bi uključila i druge zajednice. Društvo dinastičkog Egipta zahvaljujući mnogim faktorima kakvi su specifična klima i geografija, kao i dugotrajnost njegove istorije nudi široku osnovu za izučavanje artefakata i njihovog značaja za zajednicu koja ih je proizvela. Pogodnost u izučavanju egipatske materijalne kulture leži u či-

njenici da pored samih artefakata raspoložemo pisanim izvorima koji uz pravilno korišćenje mogu pružiti nove uglove posmatranja samih artefakata. Egipatska kultura nam je poznata najviše preko ostataka iz funerarnog konteksta i na osnovu hramova, dok su naselja slabo istraživana. Pomenuta činjenica predstavlja otežavajuću okolnost pri izučavanju svakodnevnog života Egipćana, jer su religija i verovanja iz domena zagrobnog života samo deo njihove svakodnevice. Izvori koje pružaju hramovi i nekropole su dragoceni, jer mogu uključivati likovne predstave i pisanu reč, što nam uz podsećanje na kontekst ipak može pružiti dosta dragocenih podataka o društvu dinastičkog Egipta na opštijem nivou.

Egipatske barke su jedan od primera na kojima možemo posmatrati odnos između praktičnih rešenja i njihovog apstraktnog značenja u čemu nam pomažu posredni izvori. Raznolikost izvora od nalaza brodova, preko modela, likovnih predstava i pomena u pisanim izvorima nas upućuje na važnost barki u mnogim domenima života. Barke su ujedno zgodan referentni sistem za poređenje načina na koje predmet utilitarne namene dobija simbolički značaj i na koji on biva predstavljen u apstraktnim kontekstima u kojima predmet doživljava transformaciju kroz nove ideje koje su o njemu stvorene u tim kontekstima. Barke su predmeti korišćeni u praktične svrhe, ali njihova važnost utiče na širenje domena njihovog značaja na mnoge druge domene života. Iz tog razloga nam izučavanje egipatskih brodova može rasvetliti ravni u kojima se prepliću svakodnevice, tehnologija, idejni svet, sistemi vrednosti, ikonografija i širok spektar socijalnih kategorija egipatskog društva.

BARKE U SVAKODNEVNOM
ŽIVOTU I RELIGIJI EGIPTA
STAROG CARSTVA

I

UVOD

BARKE U SVAKODNEVNOM ŽIVOTU

Ova knjiga je nastala kao rezultat pokušaja da se jedna vrsta pokretnih materijalnih ostataka – egipatskih barki – sagleda počevši od konkretnih nalaza, preko likovnih prikaza, modela i tekstova do značenjskog sadržaja u domenu apstraktnog. Time se otvara mogućnost da se istraže kanali kojima predmet svakodnevne upotrebe postaje česta tema u umetnosti, ali i zadobija oblik simbola kao označivača sa specifičnim sadržajima u kontekstima kakvi su ideologija vladara, prestiž, statusni identitet i religija.

Period od interesa za analizu u ovoj knjizi je Staro carstvo. Barke su važne za različite aspekte života i pre Starog carstva, ali je njihov značaj znatno teže pratiti bez količine i raznovrsnosti izvora koje o njima imamo u Starom carstvu. U cilju boljeg povezivanja podataka će na određenim mestima biti pomena o barkama iz drugih perioda, ali je osnovno stremljenje da se gore pomenuta veza istraži na osnovu ponuđenih izvora iz vremena prvog dužeg perioda stabilnosti i ujedinjenosti dinastičkog Egipta.

Istraživanje društava iz prošlosti i različitih njihovih aspekata podrazumeva bavljenje materijalnim ostacima, te je neophodno jasno definisati na koji način se artefakti koriste za sticanje ovih znanja. Statična materijalnost nam otvara mogućnost da posmatramo odnose

između materijalnih ostataka i ljudi koji su učestvovali u njihovom stvaranju i upotrebi, gde su predmeti u složenim procesima stvarali i redefinisali sliku o ljudskim odnosima i sistemima vrednosti (Sofaer 2007:2). Za egipatske barke je to moguće uraditi posmatranjem odlika prirodnog okruženja čiji potencijali utiču na značaj ovladavanja gradnjom prevoznih sredstava za komunikaciju rekam i morima u maniru Brodelove ideje o istoriji sporog trajanja. To je upravo i tema drugog poglavlja knjige. Zatim je potrebno upoznati se i sa resursima za gradnju brodova i samim tehničkim detaljima njihove izrade, čime se bavimo u trećem poglavlju. Nakon toga je moguće tražiti vezu između utilitarne strane predmeta u svakodnevnom životu i njegovog mesta u sferi apstraktnog, što je tema koje se dotičemo u četvrtom poglavlju knjige.

Materijalnost, međutim, nije samo statični eksponent jednokratno izrečenih vrednosti, verovanja i identiteta: ona je aktivni činilac u njihovom stvaranju, menjanju i preklapanju u različitim kontekstima. Pokretni nalazi utiču na preoblikovanje pogleda na svet zajednica koje ih stvaraju, ali i bivaju menjani zbog promena u percepciji sveta date zajednice. Njihova uloga u kreiranju društvene stvarnosti i društvenih odnosa je aktivna (Sofaer 2007: 2) i u procesu razumevanja uloge materijalnih ostataka u kontekstu konkretnog društva treba posmatrati dinamiku njihovog kretanja kroz različite društvene domene. Materijalni ostaci su mediji čiji sadržaj govori o individuama i društvima jezikom simbola koji su utkani u kodove normi kojima društva artikulišu svoje doživljaje sveta koji ih okružuje.

Značenje predmeta se menja promenom konteksta, jer ljudi percipiraju materijalnost na različite načine shodno svom položaju u mreži društvenih odnosa (Thomas 2000 prema Babić 2005: 78). Jedan predmet nema isto značenje za različite individue u jednoj zajednici. Pored toga, značenje predmeta se menja u različitim kontekstima društvenog života, pa tako barka za lokalni transport Nilom, prekomorski brod koji dovozi skupocene sirovine i predmete iz udaljenih oblasti i barka u funerarnom kontekstu imaju različita značenja za individue i

I RELIGIJI EGIPTA STAROG CARSTVA

društvo dinastičkog Egipta. U cilju sagledavanja trajektorije predmeta po značenjskom spektru će pored nalaza barki, njihovih modela i likovnih predstava biti konsultovani i pisani izvori koji nam u maniru istorije kratkog trajanja rasvetljavaju konkretne epizode o brodovima u svakodnevi. Na kraju tog puta će se doći do barki kao simbola prestiža i njihovog značenja kao statusnog i simbola u ideologiji i uzroka zbog kojih one dobijaju važno mesto u egipatskoj religiji.

BARKE U SVAKODNEVNOM ŽIVOTU



ZNAČAJ PLOVNIH
PUTEVA ZA
EGIPATSKU DRŽAVU

BARKE U SVAKODNEVNOM ŽIVOTU

Klimatska promena koja se dogodila između 5 000. i 4 000. godine pre nove ere je bila okidač za okretanje praistorijskih zajednica ka Nilu, uvođenje poljoprivrede i uzgajanje domaćih životinja kao sigurnijim strategijama preživljavanja u novonastalim suvljim uslovima (Ward 2000: 4). Rastući značaj Nila je vodio potrebi za njegovim što boljim iskorišćavanjem u svim domenima života uz reku. Najranija prevozna sredstva na vodi su bili laki papirusni čamci, čija se upotreba vrlo verovatno nastavila i nakon ovladavanja tehnikama konstrukcije drvenih brodova (Shaw, Nicholson 2002: 269) u predinastičkom periodu (Nakada II, 3400-3300. p. n. e.) (Hassan 1997: 62). Predstave barki na Narmerovoj paleti i nožu iz Gebel el-Araka ilustruju specifično mesto barki u svakodnevnom i idejnom svetu Egipćana. Predstava kralja sa buzdovanom koji stoji na brodu u oslikanoj grobnici 100 iz Nakade IIc (ca 3300. p.n .e.) (Hamblin 2006: 313) govori o značaju barki za ideologiju kraljevske vlasti koja je bila važan kohezivni faktor egipatske države. U predinastičkom periodu se Egipćani oprobavaju i u putovanju morima i njihove ekspedicije sa različitim ciljevima doprinose stvaranju jake vladarske ideologije.

Odlike Nila i njegov značaj za ranu državu

Još je antičkim piscima bilo jasno da je Nil igrao presudnu ulogu za egipatsku civilizaciju. Ime ove reke su skovali Grci, dok su je Egipćani zvali jednostavno rekom, kao jedinom za koju znaju (Pinch 2004: 56). Nil možemo smatrati najvažnijom karakteristikom egipatskog prirodnog okruženja u toj meri da je vrlo verovatno da bi društvo nastanjeno uz njegov tok i deltu poprimilo sasvim drugačiji razvojni

tok da reka sa svim svojim osobinama nije smeštena baš u toj oblasti (Shaw, Nicholson 2002: 202). Nil je stvarao uslove za lov i ribolov nudeći bogatstvo faune kakvo nije postojalo u okolnim sušnim oblastima. Fauna uz Nil je postala još važnija kada su neke vrste istrebljene lovom (nosorog, slon, žirafa i jedna vrsta gazele nestaju do početka 4. dinastije) (Butzer 1976: 26). Nekim vrstama je životni prostor ograničen na margine naseljenih oblasti (Butzer 1976: 26-27). Sve to je dovelo do većeg akcenta na ribolovu i lovu migratornih vrsta ptica (Butzer 1976: 87), čime je uloga Nila još više porasla.

Nil je najduža reka na svetu, dužine 6 450 kilometara. Dva glavna izvora Nila su Viktorijino jezero (Uganda) iz koga teče Beli Nil i jezero Tana (Etiopija) iz koga izvire Plavi Nil. Beli Nil se snabdeva još iz Albertovog (Mobutu Sese Seko) i Edvardovog jezera u koje se ulivaju vode iz nekoliko manjih reka. Dve reke se spajaju kod Kartuma (Sudan) u blizini šestog katarakta i ujedinjene u Nil teku ka severu do Sredozemnog mora. Plavi Nil je zaslužan za veći deo ukupne količine vode u Nilu kao veći od dva glavna rečna toka čijim spajanjem nastaje Nil (Doyle 1998: 1). Izvori Belog i Plavog Nila se nalaze u planinskim oblastima u kojima su smešteni najviši vrhovi u Africi (Kilimandžaro, Kenija, Ras Dašan). Otapanjem snegova sa Etiopskih planina i Jezer-ske visoravni nastaje ogromna vodena masa, sposobna da prevaljujući put kroz pustinju stigne do Sredozemlja. U Sudanu se u Nil uliva još i reka Atbara.

Pored pomenutih izvora Nila, tu su i monsunke kiše u oblastima iz kojih se Nil snabdeva vodom. Tokom predinastičkog perioda su kiše u zimskom periodu bile nešto češće i većeg intenziteta, da bi se od početka trećeg milenijuma količina padavina svela na današnji nivo (Butzer 1976: 26). Iz ranodinastičkog perioda i Starog carstva su sačuvane 63 beleške o godišnjem plavljenju Nila (Butzer 1976: 28), što govori o važnosti beleženja i uviđanja pravilnosti u ponašanju reke. Generalna predvidljivost Nila je u vezi sa srazmerno velikim brojem izvora vode u podsaharskoj Africi iz kojih se on snabdeva, kao i sa redovnošću monsunskih kiša (Butzer 1976: 41). Do izgradnje brane u

Asuanu šezdesetih godina prošlog veka sve aktivnosti vezane za reku su zavisile od prirodnog sezonskog plavljenja reke (Doyle 1998: 1).

Od prvog katarakta Nil je plovao celom dužinom ka severu i izvanredne osobine ove glavne arterije Egipta su dale svoj doprinos formiranju granica egipatske države. Iako je u nekim periodima država zahvatala i Nubiju koja je južno od granice egipatske države, prirodni uslovi su uticali na istorijske tokove koji su uspostavili Gornji i Donji Egipat kao jednu celinu. Deo toka Nila od Asuana do Kartuma sadrži šest katarakta koji predstavljaju brzake nastale razlikama u sastavu kamena koji čini rečno korito (Shaw, Nicholson 2002: 203). Katarakti su izuzetno opasni za rečni transport i njihovo prisustvo u Gornjoj i Donjoj Nubiji (današnji Sudan) je doprinelo podeli toka reke na dve veće logične celine. Utisak o egipatskoj državi kao celini u istorijskom i kulturnom smislu pojačavaju i prirodno-geografske odlike sa pustinj-skim i polupustinjskim oblastima koje je okružuju. Mogućnost komunikacije među prvim sedentarnim zajednicama koju je omogućavao Nil je jedna od olakšavajućih okolnosti u procesu ujedinjenja noma u ranu državu. Počevši od Badarijena (4400 – 4000 p. n. e.) možemo govoriti o postojanju jednostavnih modela splavova i lakih čamaca od kože i snopova papirusa (Hamblin 2006: 326). Ovakva prevozna sredstva su imala važnu ulogu u svakodnevnom životu: za lov i ribilov, kao i za transport na lokalnom nivou.

Najočiglednija pogodnost Nila su izuzetno povoljni uslovi za poljoprivredu. Počeci poljoprivrede u dolini Nila su bili omogućeni prirodnim plavljenjem, koje je bilo dovoljno za jednu uspešnu žetvu godišnje (Butzer 1976: 19). U periodu plavljenja koji je okvirno trajao od juna do septembra je zemljište oko reke bivalo snabdeveno nanosima plodnog mulja (Shaw, Nicholson 2002: 203). Plodni mulj je bio značajan činilac za povećanje količine prinosa, ali je i održavao plodnost zemljišta, tako da nije postojala potreba da se zemlja posle određenog perioda korišćenja za useve vraća u upotrebno stanje zbog ispošćenosti (napuštanjem na izvesno vreme, sađenjem kultura koje pospešuju plodnost ili drugim metodima). Treba naglasiti da je egipatska poljo-

privreda u velikoj meri bila zavisna od prirodnog ponašanja Nila tj. od plavljenja u letnjem periodu (Hassan 2005: 52) i da počeci poljoprivrede nisu zahtevali ulaganje velikih napora u korigovanje ponašanja reke upravo zbog sjajnih uslova koje je ona inicijalno obezbeđivala. Prvi radovi na poboljšavanju zatečenih uslova su podrazumevali produbljivanje već postojećih kanala i drenažu, što je zahtevalo srazмерно malo ulaganje rada u odnosu na znatno poboljšanje uslova za poljoprivredu (Butzer 1976: 20). Prva ikonografska naznaka o postojanju veštačkog navodnjavanja potiče sa glave buzdovana kralja Škorpiona, jednog od poslednjih vladara predinastičkog perioda (Butzer 1976: 20). Poljoprivreda je od ranog dinastičkog perioda (3000-2700 p. n. e.) zavisila prevashodno od prirodnog plavljenja, a izgradnja i održavanje irigacionih sistema su sprovedeni na lokalnom ili regionalnom nivou. Rad zajednice na irigacionim sistemima je dobijao na značaju u periodima kada je plavljenje bilo slabijeg intenziteta (Hassan 2005: 55). Intervencije na bilo kom delu toka Nila nisu imale uticaj na ostale delove toka, već su figurirale samo u plavljenju na lokalnom nivou. Samim tim na nivou društva nije dolazilo do konflikata kada je upravljanje sistemima za navodnjavanje u pitanju, niti je bilo nadmetanja za vodu kao resurs (Butzer 1976: 109). Tip irigacionih sistema koji je bio zastupljen u Egiptu se naziva slivnim navodnjavanjem i podrazumeva doručivanje i korekciju uslova koje je stvaralo prirodno plavljenje. Pod time se podrazumeva izgradnja kanala kojima je voda stizala do bazena u kojima je ostajala tokom sezone plavljenja (Vinson 1994: 8). Takav sistem za navodnjavanje je omogućavao povećanje obradive površine i značio je veću sigurnost prinosa iz godine u godinu, dok su za uspešnost poljoprivrede od primarnog značaja lokalne padavine (Butzer 1976: 106). U ovakvom stanju stvari leži razlika između egiptskih irigacionih sistema i radijalnih mesopotamskih koji su koncipirani tako da je svaka tačka u toku reke koji je regulisan bila važna za ceo sistem, zbog čega je moglo doći do konflikata i sukoba interesa ako bi među delovima populacije došlo do neslaganja vezanih za održavanje sistema za navodnjavanje (Butzer 1976: 109).

Značaj rečne komunikacije koja povezuje celu ranu državu u jedan entitet se ogleda u mnogobrojnim aspektima. Jedan od njih je činjenica da oblasti kroz koje je tekao Nil nisu uvek imale iste prinose zbog faktora od razlika u odlikama terena do opštih lokalnih uslova, pa je u određenim momentima bilo potrebno snabdeti naselja sa slabijim prinosima iz onih čiji su prinosi bili zadovoljavajući (Hassan 2005: 62). Slična strategija je sprovedena u slučaju generalno slabijih prinosa, bolesti ili prisustva štetočina, što su sve bili uzroci manjka hrane: zalihe hrane su se distribuirale iz regionalnih centara rečnim putem (Hassan 2005: 62).

Ponašanje reke je bilo važan faktor za stabilnost celog društva, pa i kraljevske vlasti. Slabije plavljenje je vodilo manjoj količini prinosa, što se moglo rešiti raspodelom zaliha, ali u slučajevima kada bi se takav period prolongirao, moglo je doći do tenzije u celoj zajednici. Verovanje da je kralj zaštitnik države i naroda od sila haosa, čuvar reda i prosperiteta je vodilo slabljenju kraljevske ideologije kada bi nastali duži periodi plavljenja manjeg intenziteta. Jedno od objašnjenja kolapsa Starog carstva je upravo u vezi sa društvenim previranjima nastalim kao proizvod slabijeg plavljenja. Naime, između 2200. i 2100. godine dogodio sušni period, o čemu govori sloj crvenkasto-smeđeg mulja, nastalog taloženjem oksida gvožđa, što je proces koji se može desiti jedino kada je plavljenje reke ispod uobičajenog nivoa (Hassan 2007: 360). Iako je period slabih prinosa trajao srazmerno kratko, on mogao biti uzročnik kolapsa centralne vlasti, borbe za vlast nomarha i društvenih trvenja do ponovnog uspostavljanja jedinstva i početka Srednjeg carstva (Hassan 2007: 358). Analize izotopa stroncijuma i petrološke analize su pokazale da je u tom periodu nivo Nila znatno niži u odnosu na ranije periode i da se takvo stanje odnosi i na Beli Nil (Stanley *et al* 2003: 400). U prilog ovoj teoriji govore i pisani izvori koji opisuju individualne epizode iz perioda nestabilnosti izazvanog slabim plavljenjem, kakvi su Saveti egipatskog mudraca Ipuvera, mnoge stele (npr. Nefer-jua iz Dendere, Hekaiba i Itija iz Gebelina) (Bell 1971: 11-15). Ako pogledamo opšte karakteristike autobiografskih teksto-

va činovnika I međuperioda, videćemo da se u njima posebno ističe nestabilnost, kriza i nemaština uz akcenat na brizi činovnika za podanike (na primer. Anktifijev tekst) (Зайделмајер 2004: 191). Sa jednog od kamenih blokova iz Unasove prilazne rampe potiče reljefni prikaz izgladnelih osoba (Sl. 1.) (Lauer 1975: 145; Ćwiek 2003: 256), a takav prikaz je konstatovan i na jednom bloku iz prilazne rampe Sahurea



Sl. 1. Prikaz sa bloka iz prilazne rampe piramide Unasa

(Ćwiek 2003: 256). Više autora je ponudilo drugačiju interpretaciju ovih scena (slični primeri se javljaju od Sahurea, a možda i ranije) kao dela priče o konstrukciji kraljevskog pogrebnog kompleksa, za koji je materijal dopreman iz oblasti koje su divlje i opasne, a čiji su stanovnici figure koje su ranije tumačene kao izgladnele osobe (Ćwiek 2003: 257). Statistički podaci vezani za količinu sredstava uložениh u gradnju grobnica ukazuju na opadanje imućnosti do te mere da činovnici na niže kotiranim funkcijama u 5. dinastiji više sebi ne mogu priuštiti grobnice (Ward 2000: 7). U 6. dinastiji se običaj izgradnje grobnica

činovnika što bliže kraljevoj grobnici zamenjuje praksom sahranjivanja činovnika u oblastima iz kojih potiču (Bell 1971: 19). Genealogije kraljeva od 7-10. dinastije su slabo poznate, ali i pored toga što nisu sačuvana imena svih kraljeva broj dokumentovanih imena je srazmerno veliki za kratak period trajanja I međuperioda (ca. 2117-2066. p. n. e.) (Bell 1971: 21). Međutim, čini se da su slabije poplave Nila bile zastupljene u manjoj ili većoj meri u svim periodima egipatske istorije (Зайделмајер 2004: 191). Verovatno je da je kolaps Starog carstva bio proces koji se odigravao pod dejstvom više faktora i da je slabije plavljenje samo predstavljalo katalizator u tom procesu. Slabije plavljenje je bilo zaslužno ne samo za glad, već je značilo i opasnost za rečni transport, znatno je usporavalo plovidbu, a distribucija hrane u ugrožene oblasti je otežana.

Putovanje kopnom je nije bilo bezbedno zbog neprijateljski raspoloženih plemena nastanjenih van granica Egipta (Jenkins 1980: 112), koja su mogla ometati kretanje trgovačkih karavana upadima na egipatsku teritoriju. Kola sa točkovima su relativno kasno ušla u upotrebu i bila su slabo korišćena (Partridge 1996: 138). Faktor koji je nepovoljno uticao na prilike za kopneni transport je i nepostojanje krupnih tovarnih životinja. Putovanje rekom je bilo sporije, ali sigurnije, lakše i isplativije, što je važno za funkcionisanje rane države. Pre perioda rimske okupacije nisu postojali značajniji kopneni putevi (Partridge 1996: 140), a u svetlu važnosti puteva za Rimljane na njihovoj matičnoj teritoriji i njihovim evropskim posedima uopšte je jasno da je potreba za formiranjem puteva na kopnu produkt njihovog pogleda na transport dobara, vojske i upravljanje.

Smer toka Nila je od juga ka severu, što je omogućavalo da se korišćenjem snage rečnog toka brodovi lakše kreću u tom smeru. Pored toga, duž toka reke preovlađuju vetrovi koji duvaju u suprotnom smeru, tako da je uz pomoć jedara bila moguća uzvodna plovidba. Ove karakteristike Nila su u svesti Egipćana stvorile poseban odnos prema barkama. Tako je hijeroglif koji se odnosi na putovanje ka severu (čak i kopnenim putem) predstavljen barkom sa spušenim

jedrima, dok je determinativ za putovanje ka jugu oličen u brodu sa podignutim jedrima (Shaw, Nicholson 2002: 268).

Uloga Nila kao glavnog puta transporta počinje na lokalnom nivou, ali seže do svih pora društva. Na lokalnom nivou su važni kanali koji su građeni u svrhu transporta, za razliku od onih koji su korišćeni za poljoprivredu (Vinson 1994: 8). Papirusni splavovi su korišćeni za ribolov i lov u močvarnim predelima i za lokalni transport rekom (Partridge 1996: 21). Ovakva prevozna sredstva su bila pogodna za prevoz u relativno plitkoj vodi sa rastinjem u plovnim kanalima (Partridge 1996: 21). Na opštijem nivou je od izuzetnog značaja mogućnost relativno brzog putovanja do bilo kog dela zemlje u različitim situacijama. Najpre, tu je suzbijanje lokalnih pobuna ili odbrana naselja od spoljašnjeg neprijatelja, koje je olakšano boljom povezanošću među regionima zemlje (Gilbert 2008: 43). Iz ranodinastičkog perioda imamo indicije o korišćenju brodova na Nilu za odbranu od Nubijaca koji potiču iz vremena vladavine Džera, vladara I dinastije (Vinson 1994: 25). Još poznatiji primer je autobiografija Venija, dvorskog činovnika Pepija I koji se ujedinjenim snagama kopnenih vojnika i vojnika na barkama koji su ih pratili rekom borio protiv pobunjenih plemena (Vinson 1994: 25). Jedno objašnjenje razlike u političkoj ujedinjenosti između Egipta i Mesopotamije se upravo tiče geografije terena i rečnog saobraćaja: mesopotamski gradovi-države nikada nisu mogli uspostaviti takav stepen međusobne komunikacije, time i stepen jedinstva, kakav imamo duž doline Nila (Jenkins 1980: 115).

Reka je nudila uslove za održavanje reda kako na lokalnom, tako i na nivou cele države, ali i olakšavala funkcionisanje državnog aparata. Rečna komunikacija je značila mogućnost kretanja različitih činovnika do noma u kojima je trebalo da obavljaju svoje poslove za državu (Doyle 1998: 11). Ne najmanje važno je i putovanje kralja, njegove porodice i elite koji su svojim pojavljivanjem na barkama luksuznijim od onih koje stanovništvo svakodnevno koristi sasvim sigurno ojačavali ideologiju vladara kao simbola cele države (Doyle 1998: 11). U periodima slabijeg plavljenja je otežana cirkulacija materijala

za gradnju kraljevskih zdanja (koja jačaju kraljev ugled, prestiž i ideologiju). Istraživanja platoa Gize su obelodanila nalaze koji ukazuju na mogućnost da je u podnožju Kafreovog hrama u dolini postojala luka, do koje se od Nila stizalo kanalom, a u koju su pristizali brodovi sa velikim tovarima sačinjenim od građevinskog materijala za piramidalni kompleks (Lehner 1985a: 153). Slični indikatori su pronađeni u u slučaju Kufuovog piramidalnog kompleksa (Lehner 1985: 140), a mogućnost da su postojale luke za sva tri kompleksa piramida u Gizi ostaje otvorena (Hawass 1997: 250-251).

Kao i svaki važan aspekt života egipatskog društva, Nil dobija važno mesto u religiji. Verovanja egipatskih praistorijskih zajednica su nam slabo poznata zbog nepostojanja pisanih izvora, pa o njima zaključujemo na osnovu materijalne kulture iz ovog domena ili iz izvora iz kasnijih perioda. Stanovnici Egipta su najpre razjedinjeni i skoncentrisani u male grupe koje samostalno razvijaju svoja verovanja, te ne postoji jedinstvena teogonija ili kosmogonija, već više varijanti koje nisu ostale bez međusobnih uticaja i preplitanja. Od stvaranja prvih religijskih centara možemo govoriti o nekoliko glavnih viđenja o poreklu bogova i ljudskog roda (Wilkinson 2007: 16). Bez obzira na varijacije koje su nastale zbog želje svakog od velikih verskih centara da stekne primat nad ostalim fokusirajući teogonijska shvatanja na božanstva koja su poštovana kao vrhovna u njima (čime svaki od tih gradova dobija na važnosti), postoje neka opšta mesta. Jedno od njih je da svet nastaje izdizanjem prvobitne humke iz vode prvobinog stvaranja, što se može shvatiti kao metafora za početak života flore spuštanjem nivoa Nila (Wilkinson 2007: 16). U hramovima su postojale humke ne kao ilustracija mita o stvaranju već kao prave lokacije za koje se verovalo da su bile poprišta stvaranja sveta (Pinch 2004: 51-52). Ideja prvobitne humke se može povezati i sa plodnim muljem nastalim plavljenjem reke (Wilkinson 2007: 130). U delti se iznad nivoa Nila tokom perioda plavljenja izdizalo svega nekoliko brdašaca, koja su mogla biti jedan od izvora inspiracije za ideju prvobitne humke (Pinch 2004: 56). Ozi- ris je kao jedno od najvažnijih božanstava egipatskog panteona bio

posredno povezan sa plavljenjem Nila u vezi sa njegovim aspektom božanstva plodnosti, iako se njegova veza sa poljoprivredom iskristalisala kasnije (Wilkinson 2007: 118). Ovo božanstvo nije jedino koje možemo dovesti u vezu sa Nilom – odlika egipatskih božanstava je da se neke njihove osobine i domeni života u kojima deluju preklapaju, iako postoje definisane uloge za neke njihove glavne aspekte (Pinch 2004: 39). Nil je važan deo egipatske svakodnevice, te postaje neiscrpan izvor inspiracije za imaginaciju koja se pretače u religiju. Zbog toga sve aktivnosti i pojave vezane za ovu reku dobijaju svoj pandan u religiji: čudo njegovog ponovnog nadolaženja svake godine, flora i fauna nastanjena u njemu i oko njega, kao i ljudske aktivnosti vezane za reku. Lov i ribolov, poljoprivreda i transport su nepresušni potencijali koje reka nudi i oko kojih Egipćani grade sliku o svetu u kome žive pretačući je u svoj idejni svet.

Morski plovni putevi

Pokazatelji koji upućuju na to da su se Egipćani oprobali u plovidbi morima datiraju iz prednastičkog perioda (Hamblin 2006: 326). Prirodno-geografske odlike Egipta sa relativnom zatvorenosću njegovih granica (na severu Sredozemno more, a sa ostalih strana pustinje: na zapadu Libijska, na istoku Arabijska i na jugu Nubijska) su intenzivirale okretanje Nilu u različitim aspektima, pa i kada je transport u pitanju. Nil je otvarao put ka Sredozemlju koji su Egipćani koristili za putovanje do istočnih obala tog mora. Crveno more je nudilo mogućnosti za brže i bezbednije stizanje do odredišta južno od egipatske teritorije na zapadnoj obali Crvenog mora u odnosu na putovanje kopnom koje je zahtevalo prolazak kroz Arabijsku pustinju. Važan faktor za razvoj egipatskog pomorstva je činjenica da Egipćani na svojoj matičnoj teritoriji od najranijeg perioda upoznaju pogodnosti transporta vodenim putem, što ih ohrabruje da se oprobaju i na morima. Resursi koje nude destinacije na morskim obalama do kojih

Egipćani plove bili prvi motivacioni faktor za upuštanje u ovu vrstu poduhvata. Trgovina i eksploatacija sirovina vode usložnjavanju odnosa sa naseljima i državama sa kojima su se susretali, tako da se mora pretvaraju u puteve za sprovođenje diplomatskih i osvajačkih akcija.

Treba pomenuti da je najčešći termin koji se tiče pomorskih brodova *kbnt* – u prevodu „bibloski brod“, što može da ukaže na izuzetnu važnost Biblosa kao važnog centra za brodogradnju, za nabavku sirovina ili kao uobičajene destinacije do koje putuju trgovci (Shaw 1991: 59). Međutim, ovakaj naziv se može shvatiti kao generalna odrednica za vrstu brodova za koje znamo da su posećivali i druge destinacije kakve su one na obali Crvenog mora (Vinson 1994: 23). U Novom carstvu takođe imamo pomen naziva bibloskog broda koji se odnosi na teretni brod, što govori u prilog pretpostavci o nazivu kao opštem za vrstu teretnih brodova (Vinson 1994: 23).

Do obale Crvenog mora su prenošeni rasklopljeni brodovi preko Vadi Hamamata (Wadi Hamammat) (Doyle 1998: 11; Gilbert 2008: 79) ili Vadi Kene (Wadi Qena) do El Koseira (Quseir), gde su ponovo sklapani (Gilbert 2008: 79). Time se izbegavalo nošenje celog glomaznog broda, čiji su delovi mogli lako da se sklope kada se stigne do morske obale (Landström 1970: 64). Alternativni put je vodio preko severnog Sinaja (Gilbert 2008: 79). Plovidba ka jugu je bilo olakšana južnim vetrovima, dok je nešto teže bilo putovanje ka severu sem u zimskom periodu kada je smer vetra pogodovao putovanju natrag do El Koseira (Gilbert 2008: 79). Čini se da je način plovidbe morem podrazumevao putovanje uz obalu, bez preteranog udaljavanja od iste (Shaw, Nicholson 2002: 268).

Važno je istaći razliku između pomorstva koje je piratskog ili pljačkaškog karaktera i različitih tipova pomorskih ekspedicija koje su sprovedene pod okriljem države. Prvi tragovi egipatskih pomorskih akcija potiču iz vremena pre formiranja države dok se od ujedinjenja može govoriti o ekspedicijama koje sprovodi država za potrebe kralja i vladajuće elite kao političkih predstavnika države. Uloga državnog nadzora nad prekomorskom trgovinom je bila presudna, jer ona bi-

la izuzetno rizična ako nije bila pod zaštitom države (Monroe 2005: 164). Stvaranjem egipatske države se otvara mogućnost za menjanje karaktera pomorskih akcija, što takođe utiče na učvršćivanje države. Država, dakle, stvara mornaricu, ali proces teče i u obrnutom smeru (Gilbert 2008: 107).

Važnost pomorstva za Egipat se ogleda u više aspekata. Najpre je tu mogućnost dobavljanja sirovina i trgovina. Pre više od 5 000 godina Egipćani otpremaju barke preko Crvenog mora do Arabijskog poluostrva, sa ciljem da pribave opsidijan (Ward 2004b: 165). U Biblosu je pronađen fragment kamene posude sa imenom Hasehemvija što može biti indikator da je trgovina sa ovim gradom počela već u 2. dinastiji (Smith 1960: 25). Na ušću reke Adonis u blizini Biblosa je pronađena bakarna sekira (sa imenima članove posade) za koju se pretpostavlja da potiče iz vremena Kufua, dok je u samoj bibloskoj luci otkriveno još predmeta saimenima Kufua i Menkaurea (Smith 1960: 25). Na Kamenu iz Palerma postoje informacije o ekspediciji 40 egipatskih barki ka obalama Sirije za vreme Snofrua (4. dinastija), koja je sprovedena radi nabavke kedrovine (Killen 1994: 8; Doyle 1998: 11; Dodson, Hilton 2005: 50). Kamen iz Palerma je ujedno i prvi pisani dokaz o pomorskoj trgovini, a datira iz doba 5. dinastije (Vinson 1994: 21). Iz Sirije je pored drveta visokog kvaliteta koje je korišćeno za brodogradnju uvoženo i vino, ulja i luksuzni predmeti (Gilbert 2008: 85). Snofruove vojne ekspedicije na Sinaju su ostale zabeležene na stenama u Vadi Magari (Wady Maghara), pored reljefa njegovih prethodnika iz 3. dinastije (Smith 1960: 25). Nakon njega je dokaze o istim aktivnostima ostavio Kufu, a zatim i Sahure (Smith 1960: 25). Ove akcije su bile vojnog karaktera sa ciljem da se obezbede rudnici tirkiza čije su eksploatacije ometala lokalna plemena (Smith 1960: 25). Prvi podaci o putovanju u zemlju Punt (obala današnjeg Sudana, Etiopije i dalje duž poluostrva Somalija) potiču iz 5. dinastije iz vremena vladavine Sahurea (Landström 1970: 63; Gilbert 2008: 77). Ova pomorska ekspedicija se vratila sa 8000 mera mira, 6000 mera elektruma i 2900 mera malahita (Hamblin 2006: 367). Istraživačke kampanje sprovedene

2004/5. i 2005/6. godine na lokalitetu Mersa Gevazis (Marsā Gawāsīs) na istočnoj obali Crvenog mora su pokazale da se na lokalitetu nalazila luka, koja je korišćena sigurno u ranom Srednjem i Novom carstvu, a moguće i krajem Starog carstva (Bard, Fattovich, Ward 2007: 148). Većina nalaza koji uključuju delove brodova i teret koji su oni prevozili su datovani u Srednje carstvo, ostali u Novo carstvo (Bard, Fattovich, Ward 2007: 144-147), ali za sada ne treba isključiti mogućnost korišćenja luke i u ranijim periodima. Naime, u nekoliko prvih kampanja nisu pronađeni podaci koji bi potvrdili da se lokalitet može sa sigurnošću smatrati lukom, ali se stanje stvari promenilo novim istraživanjima (Bard, Fattovich, Ward 2007: 143). Na ostrvu Kitera (u Egejskom moru, južno od Peloponeza) je pronađena kamena posuda sa Userkafov imenom, što može govoriti o ranom kontaktu egipatske i minojske kulture, ali je podjednako moguće da je predmet na pomenutu lokaciju stigao posle vladavine Userkafa (Hamblin 2006: 366).

Pomorska trgovina se može posmatrati iz više uglova koji osvetljavaju njenu važnost za društva koja su u nju uključena. Uvoz i trgovina su od izuzetne važnosti za ranu državu i njenu društvenu organizaciju. U okvirima arheološke discipline se neretko ističe važnost dostupnosti, cirkulacije i kontrole nad luksuznim predmetima i sirovinama kao važan faktor za formiranje društvene elite što je korak ka povećanju kompleksnosti društva. Iz tog razloga se prekomorska trgovina može posmatrati kao važan preduslov za društveno raslojavanje s obzirom na pomenute geografske odlike severne Afrike. Ovaj vid trgovine omogućava da stanovništvo koje čini bazu društva dođe do osnovnih sirovina koje ne može pribaviti u svom okruženju, za zatatnije to znači nabavku sirovina, a za elitu i vladare dolazak u posed luksuznih predmeta (Knapp, Blake 2005: 10). Trgovina morima iz navedenih razloga može postati okidač koji utiče na različite društvene strukture i njihovo preoblikovanje (Knapp, Blake 2005: 10).

Pored eksploatacije sirovina i trgovine koje datiraju iz vremena pre ujedinjenja Gornjeg i Donjeg Egipta, u dinastičkom periodu na važnosti dobijaju diplomatske i vojne akcije sprovedene vodenim

putem. O vezi između države i njene pomorske supremacije u regionu govori podatak da se u međuperiodima beleži smanjenje broja pomorskih ekspedicija uopšte i da, kada do njih dođe, uglavnom imaju politički i vojni, a ne diplomatski karakter (Gilbert 2008: 103). Razlog za ovakvo stanje je taj da snažna, stabilna država pomoću pomorskih poslanstava lako nameće bilo odnose saradnje bilo vazalne odnose drugim državama. U međuperiodima ne postoji jaka centralna vlast, već je moć podeljena na veći broj strana i samim tim država ne predstavlja pretnju svojim susedima. Pomorski brodovi građeni za potrebe nametanja vojne sile se javljaju u Starom carstvu (Hamblin 2006: 327). Iz posmrtnog hrama kralja Sahurea (5. dinastija) u Abu-siru su nam poznati prekomorski brodovi koji su prevozili vojsku ka Siriji (Shaw 1991: 59; Hamblin 2006: 366). Na reljefima su brodovi na putu za Biblos i natrag sa azijskim zarobljenicima ili putnicima, a pretpostavlja se da je postojao i prikaz kralja koji otpraća i dočekuje svoju flotu (Ćwiek 2003: 254). Egipatska posada sa Azijatima je prikazana u činu odavanja pošte kralju uz prateći tekst: „Pozdravljamo te, Sahure, bože živih! Vidimo tvoju savršenost!“ (Ćwiek 2003: 254).

Kao i u drugim ranim državama, u Egiptu nisu postojale posebne vojne trupe namenjene vođenju pomorskih bitaka, dakle nije postojala specijalizacija vojnika za kopnene ili bitke na moru. U Starom carstvu ne postoje brodovi koje bismo mogli nazvati ratnim u užem smislu, već brodovi namenjeni transportu vojnika koji nisu služili za borbu na moru. Sa tehničke strane ne postoji razlog za njihovo odvajanje od teretnih i putničkih brodova, pa se ovakvi brodovi prema svom pojavnom obliku mogu klasifikovati kao podvrsta civilnih utilitarnih. Tokom dinastičkog Egipta je zapravo teško napraviti oštru razliku između pomorskih akcija kao vojnih, trgovačkih i diplomatskih (Hamblin 2005: 367). Trgovačke ekspedicije pod okriljem države su najčešće uz ostalo osoblje podrazumevale i vojnike u cilju odbrane (Hamblin 2005: 367). Tome u prilog govori zapis o dva činovnika VI dinastije Inikafu i Kentiju koji su opisani kao: „Onaj koji donosi strah Horsa (Kralja) u Strane zemlje, onaj koji donosi blago kralja iz Južnih zema-

lja“ (Hamblin 2005: 367). Egipćani Starog carstva nemaju ni realnu potrebu za razvojem posebnih ratnih brodova, jer u to vreme ne postoje sile koje bi pretile njihovoj pomorskoj supremaciji, pa se njihove potrebe zadovoljavaju običnim trgovačkim brodovima uz pratnju ratnika. Postoje indikacije da se stvari menjaju u kasnijim periodima istorije dinastičkog Egipta. Naime, u 18. dinastiji za vreme vladavine Ahmozea pojavljuje titula „Zapovednik posade“ u kontekstu bitke na vodi protiv Hiksa, a sem prikaza ratnih brodova Ramzesa III jedine predstave ratnih brodova su iz grobnice Intefa (TT 386) iz XI dinastije (Doyle 1998: 11-15).

BARKE U SVAKODNEVNOM ŽIVOTU



TEHNOLOGIJA
EGIPATSKE
BRODOGRADNJE

BARKE U SVAKODNEVNOM ŽIVOTU

Vrste egipatskih brodova

U prethodnom poglavlju smo već načeli temu raznolikosti primene prevoznih sredstava na vodi u Egiptu. Važno je utvrditi gde su sve ta prevozna sredstva igrala ulogu, kako bismo bolje razumeli načine njihove konstrukcije i izbore njihovih graditelja u svim fazama od nabavke i odabira sirovina do detalja završne obrade. Primena u različitim sferama života je zahtevala različitu količinu uloženog vremena i sirovina, a samim tim i različite stepene postojanosti gotovog proizvoda. Iz tog razloga je potrebno napraviti razliku između brodova za transport ljudi i dobara, uz podelu na rečne i brodove za plovidbu morima, kao i na barke za religiozne svrhe. Među transportne brodove treba ubrojati kao podvrstu barke za kralja koje on koristi tokom života, a koje su se razlikovale po veličini i drugim osobinama od običnih teretnih brodova. Ipak, kao osnovnu distinkciju egipatskih brodova možemo smatrati podelu na barke iz svakodnevnog života i na one iz domena sakralnog. Ova podela je adekvatna u slučaju egipatskog društva kao jednog od prvih u ljudskoj istoriji koje ovladavanje vodenim transportom doživljava kao važan deo svoje svakodnevice. Egipćani uvode neke od idejnih i tehničkih rešenja koja postaju osnova za dalji razvoj brodogradnje. I pored činjenice da se detalji izvedbe u

brodogradnji menjaju i da postoje neke inovacije u kasnijim periodima, do kraja Starog carstva su definisani opšti principi. Zbog činjenice da Egipćane možemo svrstati u red pionira u domenu brodogradnje, ne možemo očekivati specijalizaciju barki za različite svrhe u meri u kojoj ona postoji u nekim potonjim društvima. Zato bi najadekvatnije bilo osnovnu podelu na barke za utilitarne i religiozne svrhe dopuniti napomenom o sloju društva koji je koristi, kao kriterijumu koji je u ovom slučaju podjednako važan kao i namena samog broda. Videnje da se ne mogu praviti oštre razlike među barkama korišćenim za različite namene u svakodnevnom životu će biti potkrepljeno detaljima kada bude bilo reči o konkretnim delovima barki. Koliko se na osnovu dostupnog materijala može zaključiti, te razlike se tiču pre detalja nego na nekih važnijih mesta vezanih za gradnju brodova. U većini publikacija koje se bave egipatskim barkama su one svrstane u gupe prema nameni, koja je zgodna zbog preglednosti i sistematizacije podataka, iako ćemo videti da razlike među grupama nisu oštre u meri koju bismo očekivali s obzirom na različitost namene.

Modeli barki iz doba Badarijena (5500-4400.) su među prvim pokazateljima o barkama u Egiptu (Partridge 1996: 15). Iz prednastičkog perioda (Nakada II, 3400-3300. p. n. e.) potiču prvi pokazatelji o gradnji transportnih brodova (Hassan 1997: 62). Na osnovu mnogobrojnih likovnih predstava barki od vremena Nakade II možemo zaključiti da su ova rana prevozna sredstva na vodi bila opremljena većim brojem vesala, jarbolima, jedrima i krmnim veslom (Partridge 1996: 17; Hamblin 2006: 326).

Već u Starom carstvu je bilo moguće prevoziti kabaste i veće terete pomoću brodova. Dokaz te prakse imamo na reljefnom prikazu pronađenom na jednom od krečnjačkih blokova iz prilazne rampe ka hramu piramide Unasa (2375-2345. p. n. e.) (Lauer 1976: 145). Na bloku se vidi prevoženje velikih stubova u obliku papirusa za kraljev hram u dolini (**Sl. 2.**) (Lauer 1976: 145; Ćwiek 2003: 128). Prikazani su delovi tri barke uz prateći tekst koji govori o prenošenju granitnih stubova iz radionica sa Elefantine (Landström 1970:



62). Pored toga, u spisima Venija se pominju podaci o prenošenju arhitektonskih elemenata iz kamenoloma za izgradnju kraljevskog posmrtnog kompleksa, kao i o broju i tipu brodova (Ward 2004a: 17). Za pristajanje brodova sa teškim teretom su pravljena pristaništa, a jedno takvo je otkriveno kod kamenoloma u Vadi el-Farasu, gde je eksploatisan bazalt (Doyle 1998: 241). Ovo pristanište je intenzivno korišćeno u 5. i 6. dinastiji, ali i kasnije (u 12. dinastiji i u vreme rimske vladavine) (Doyle 1998: 241).

Potencijal za brodogradnju u Egiptu Starog carstva – dostupnost i vrste drveta

Prirodno okruženje Egipta je pružalo srazmerno veliku količinu drveta koje se moglo koristiti za brodogradnju, o čemu između ostalog govore podaci o putovanjima u srednji i Gornji Egipat radi nabavke većih količina drveta (Ward 2000: 15). Kao dopuna domaćim vrstama se od predinastičkog perioda u manjoj, a kasnije i u većoj meri uvozi drvo za brodogradnju (Ward 2004a: 14). Postoji viđenje

da je uvoz stranih vrsta drveta bio u vezi sa nedovoljnom količinom kvalitetnih domaćih sirovina, pa se potreba za uvozom javila već u predinastičkom periodu (Killen 1994: 8). Međutim, ako imamo u vidu namenu uvezenih sirovina i njihovu količinu ova tvrdnja se ne čini istinitom iz više razloga. Jedan podatak koji dovodi u pitanje razloge za uvoz drveta potiče iz 12. veka n.e. iz izveštaja tadašnjeg egipatskog namesnika u kome je stajalo da su seljaci u Gornjem Egiptu pokrali drvo sa površine od 13 250 jutara (ca 7618 ha) (Ward 2004a: 14), a znamo da su flora i fauna bile bogatije u doba dinastičkog Egipta nego u srednjem veku. Ova epizoda iz perioda arapske vladavine upućuje na zaključak o postojanju srazmerno velike količine drveta u Egiptu. Drveta je vrlo verovatno bilo dovoljno za svakodnevne potrebe, pa razloge za uvoz treba tražiti pre u dostupnosti luksuznih sirovina određenom sloju društva kao simbolu moći. Uvezena drvna građa nikada imala primat nad građom proizvedenom od lokalnih vrsta – što je još jedan dokaz u prilog prethodnom stanovištu. Mikesel (Mikesell) je došao do zaključka da u periodima stabilne i jake egipatske države (kakva je ona bila u Starom carstvu) u Egipat stižu velike količine kedrovine, dok se u manje prosperitetnim periodima od njih očekuje da bogato plate za dobijanje ove sirovine (Ward 2000: 22). Da je Egiptu zaista manjkalo drveta za svakodnevne potrebe, verovatno je da bi se uvezile neke vrste (slabijeg kvaliteta) da bi se te potrebe zadovoljile u periodima kada je za to postojala mogućnost. Iako ne raspoložemo materijalnim dokazima u vidu teretnih ili drugih barki van funerarnog konteksta iz Starog carstva, moguće je doći do uvida u ovaj problem. Pisani izvori govore o tome da se u brodogradnji importovane vrste drveta koriste mahom za prekomorske i ceremonijalne barke, o čemu imamo i arheološke nalaze iz kasnijih perioda, dok se lokalne vrste koriste za gradnju brodova za utilitarne svrhe (Ward 2004a: 14). Ovu konstataciju ne treba uzeti kao generalno pravilo – primera radi, ceremonijalne barke iz Abidosa (1. dinastija) su izrađene od lokalnih vrsta (Ward 2004a: 15). Pored toga, postojala je opcija korišćenja i uvoznih i domaćih vrsta drveta za različite delove broda, kao u slučaju

jednog od Kufuovih brodova (iz jame južno od kompleksa) (Nour *et al* 1960: 45-46). Pomenuti primeri se ne kose sa zaključkom da razlozi za uvoz drveta nisu proistekli iz manjka domaćih sirovina. Lokalne vrste su kvalitativno i kvantitativno zadovoljavale potrebe rečnog saobraćaja i ekonomije uopšte. Uvezene vrste drveta su predstavljale svojevrstne simbole prestiža zbog svojih kvalitativnih osobina i ograničene dostupnosti za širu populaciju, te je njihova upotreba svedena na specijalne svrhe. Za brodove koji je trebalo da se suoče uslovima koje nameće more (iako Egipćani ne plove otvorenim morem, već uz obalu), kao i onda kada je trebalo pokazati status kralja barkama koje on koristi – se upotrebljavaju uvezene vrste drveta. Država je kontrolisala upotrebu sirovina i mogućnost angažovanja specijalizovanih zanatlija (Ward 2004a: 14), pa je korišćenje uvezenih vrsta materijala (i angažovanje zanatlija) u osnovi imalo pre simboličke nego utilitarne razloge.

Važnost uvezenih vrsta (posebno kedra) se ističe zbog pominjanja u kraljevskim spisima inaliza ceremonijalnih brodova izrađenih od ove vrste drveta (Ward 2004a: 14). Razlozi za takvu iskrivljenu sliku su povezani sa nesrazmernošću broja istraživanih lokaliteta različitih vrsta. Veće zanimanje za hramove i nekropole nego za naselja gde bismo očekivali jednostavnije teretne brodove za svakodnevne potrebe je jednim delom doprinelo nepotpunosti podataka kojim raspolažemo za ovaj problem. Sem toga, ne treba zaboraviti da su manji izgledi da se utilitarni brodovi pronađu čak i kada se istražuju vrste lokaliteta koji bi mogli ponuditi takve nalaze, jer su teretni brodovi verovatno odbacivani nakon izvesnog vremena – samim tim je njihovo propadanje ubrzano promenama spoljašnjih uslova, ili su neki njihovi delovi ponovo upotrebljavani. U prilog tome govori činjenica da do sada raspolažemo samo dvama primerima teretnih brodova: prvi primerak je pronađen u Lištu, gde je drvo sa barke upotrebljeno za rampe i podnicu u kompleksu Senurseta I; drugi primer potiče iz Matarije i datovan je u 500. godinu pre nove ere (Ward 2004a: 15). Oba primerka su načinjena od domaćih vrsta drveta (prvi od akacije i tamariska, a drugi od sikomore) (Doyle 1998: 20). Brodovi iz funerarnog konteksta

su zaštićeni od propadanja jer su pažljivo odloženi u jame načinjene za te svrhe, čime je (u nekim slučajevima) omogućeno da se očuvaju do danas. Zbog toga treba biti oprezan pri donošenju zaključaka o važnosti uvezenih vrsta drveta, kao sirovinama sa specifičnom namenom, a ne kao proizvodom manjka domaćih sirovina.

Na ovom mestu ćemo se pozabaviti vrstama materijala korišćenih za brodogradnju u Starom carstvu. Razmotrićemo osnovne osobine biljnih vrsta koje su predstavljale sirovine za izgradnju brodova, jer one u velikoj meri određuju tehnička rešenja egipatskih brodograditelja.

1. Vrste roda akacije (*Acacia sp.*) se ubrajaju među najkorišćenije domaće vrste drveta u starom Egiptu (Killen 1994: 7). Uprkos malim dimenzijama stabla, korišćena je za brodogradnju (Gale *et al* 2003: 335). Tekst iz Starog carstva govori o putovanju u srednji i Gornji Egipat u cilju dobavljanja drveta akacije za gradnju barki (Ward 2000: 15). U Venijevom tekstu iz Abidosa (6.dinastija) (pored drugih tekstova Starog carstva) postoji pomen ovog drveta kao resursa koji je postojao u Nubiji. U tekstovima iz Hatnuba (Hatnub) iz 6. dinastije se akacija pominje kao vrsta drveta korišćena za gradnju barki (González Mancebo 1998: 46). Više antičkih pisaca (Herodot, Strabon, Teofrast, Plinije, Dioskorid) takođe beleži opažanja o postojanju akacije u različitim regionima Egipta i njenoj upotrebi (Gale *et al* 2003: 335). Teofrast nas pored toga obaveštava o tome da se jedinke roda akacije odlikuju krtošću i krivim granama, ali da je i pored toga iz njih bilo moguće izvući daske za brodogradnju dužine preko 6 m (Ward 2000: 15). Ne najmanje važna primena akacije u brodogradnji je i za izradu alata i nekih sitnijih delova, posebno klinova na spojeve (Ward 2000: 16). Najbolji primer ove primene je barka Kufua pod rednim brojem I koja je bila izrađena od luksuzne vrste drveta, ali su klinovi bili od akacije (Nour *et al* 1960: 48; Ward 2000: 16).

2. Sikomora (*Ficus sycomorus*) je drvo pravog stabla sa plodom sličnim plodu smokve, koja je istog roda (Gale *et al* 2003: 340). Doneta je u Egipat pre 5000. godine stare ere i potrebna joj je ljudska pomoć

za razmnožavanje, jer parazitska vrsta pčela u Egiptu ne postiže da dovede do oplodnje njenih reproduktivnih organa (Ward 2000: 18). Od 5. dinastije se počinje koristiti za izradu različitih predmeta, a prikazi sikomore su zastupljeni u grobnicama kao i pomeni u egipatskim tekstovima i spisima antičkih pisaca (Gale *et al* 2000: 340). Poznato je dovođenje u vezu sikomore sa egipatskim boginjama poput Hathor, Neit i Nut (Ward 2000: 18). Ovu vrstu drveta pominju Diodor, Strabon i Plinije, a Teofrast napominje da drvena građa izrađena od ove vrste imala široku primenu (González Mancebo 1998: 46).

3. Tamarisk (*Tamarix aphylla*, *T. nilotica*) je zimzelena vrsta koja može dostići visinu do 15m (Gale *et al* 2000: 345). Pogoduje joj zemljište većeg saliniteta, pa se danas kao i u prošlosti najčešće nalazi uz sistem za navodnjavanje (Ward 2000: 19). Iz njenih stabala je bilo moguće izvući drvenu građu dužine do 8m, o čemu govore pisani izvori iz doba Ramezida (Gale *et al* 2003: 367). Loša osobina vrsta ovog roda je što često obiluje čvorovima i defektima (Killen 1994: 7; Ward 2000: 19), što može biti problem kada se koristi za veće konstrukcije kakve su brodovi. I pored toga njihova primena je bila široka ne samo za građu za barke, već i za neke vrste alata i drugih predmeta svakodnevne upotrebe (Ward 2000: 19). Tamarisk se pominje u pisanim izvorima od Starog carstva (Gale *et al* 2003: 344). Herodot navodi upotrebu dasaka od ove vrste drveta za nizvodnu plovidbu: daske su spuštane sa prednje strane broda, kako bi ih rečna struja „vukla“ i time omogućavala plovidbu (Her. II, 96). Egipćani tamarisk povezuju sa idejom o regeneraciji zbog osobine ovog roda da njegovim jedinkama odsečene mladice i grane brzo ponovo izrastu (Ward 2000: 19).

4. Papirus (*Cyperus papyrus*) je vrsta koja raste do 2-3 m visine i odlikuje je stablo trouglastog preseka (Ward 2000: 18). Ova vrsta je bila široko rasprostranjena duž toka Nila i u močvarnim oblastima, ali je danas brojnost njene populacije znatno redukovana (Ward 2000: 18). Brodovi od papirusa prisutni među predstavama u grobnicama su uglavnom povezivani sa religioznim kontekstom, sa samo nekoliko izuzetaka iz svakodnevnog života (Landström 1970: 56). Međutim,

postoji izvestan broj scena koje nije lako sa sigurnošću okarakterisati kao scene iz života nasuprot scenama iz zagrobnog sveta zbog egipatskog viđenja o zagrobnom životu kao (izmenjenom) nastavku života u svetu živih.

5. **Kedar** (*Cedrus libani*) je vrsta koju su Egipćani uvozili od predinastičkog perioda (Gale *et al* 2003: 349; Gonzáles Mancebo 1998: 47). Kedar je visokog rasta – dostiže visinu od četrdesetak metara, dok je obim njegovog stabla 5-8 m (Ward 2000: 20). Odlikuje se pravim vlaknima, što olakšava obradu drveta i dobijanje dasaka prilične dužine i visokog kvaliteta (Gale *et al* 2003: 367). Već smo se osvrnuli na pomen egipatske ekspedicije ka obalama Sirije za vreme Snofrua (4. dinastija) sprovedenoj radi nabavke kedra. Egipćani ga cene zbog prijatnog mirisa i osobine da teško truli, što povezuju sa svojim religioznim idejama o dugotrajnosti (Ward 2000: 20).

Alat za obradu drveta

Podjednako važan faktor za mogućnost razvoja zanatskih grana koje se bave obradom drveta su, pored dostupnosti drvene građe – resursi za izradu alata pomoću kog se drvo obrađuje. Dostupnost i kakvoća materijala za izradu alatki su uticali na sam pristup obradi drveta i načine rešavanja zadataka koje su pred zanatlije postavljale potrebe. Potencijal za izradu alatki je određivao i faze rada na obradi drveta i izradi završnih proizvoda.

Na ovom mestu treba podsetiti na nekoliko problema vezanih za izvore podataka koji nas upućuju na upotrebu alatki. Do novijeg vremena se nije pridavala veća pažnja istraživanju naselja, gde bismo očekivali zanatske radionice koje bi nam pružile bolji uvid u procese obrade drveta. To se odnosi kako na kamene, tako i na alatke od metala. Najprihvatljiviji izvori podataka o načinima primene i vrstama alatki su nalazi iz funerarnog konteksta, tragovi obrade na drvetu, kao i likovne predstave. Otežavajuća okolnost u korišćenju potencijala koji

nude grobnice je praksa pljačkaša grobnica da pokupivši predmete koji imaju vrednost ostatak artefakata u grobnici zapale, čime bi drveni nalazi koji mogu pružiti podatke o alatkama koje su korišćene njihovu izradu izgubljene za arheologe (Killen 1994: 19). Problem sa likovnim predstavama je između ostalog nepostojanje prikaza faza brodogradnje do 5. dinastije (Landström 1970: 38). Samim tim likovne predstave nam do tog vremena daju samo neke od podataka o korišćenom alatu.

Kamene alatke

Materijal čijom su obradom Egipćani najpre ovladali u cilju stvaranja alatki je kamen. Zbog relativno lake proizvodnje jednostavnijih vrsta alata i dostupnosti, kamen je ostao u upotrebi i nakon ovladavanja tehnikama obrade metala. Alatke od kремена za obradu drveta (noževi i testere) se koriste od ranih faza predinastičkog perioda (Killen 1994: 14). Na većem broju nalazišta su posvedočene uglačane sekire od ranog predinastičkog perioda (Ward 2000: 25). Na nalazištu el Badari u blizini Sohaga (ca. 4400 - 4000 p. n. e.) su otkrivene kamene bradve i sečiva srpastog oblika (koja su možda korišćena kao sekire) (Ward 2000: 26).

Na osnovu materijalne kulture se može zaključiti da se broj nalaza kamenih alatki sa terena znatno uvećava sredinom predinastičkog perioda (Ward 2006: 120). U grobovima datovanim u Nakadu I nema mnogo nalaza kamenih alatki (Мидан-Рен 2004: 80), ali se to može reći za brojnost priloga uopšte u ovom periodu. Ne treba smetnuti sa uma da je u Nakadi II i u još većoj meri u Nakadi III u grobovima generalno veća količina priloga (Мидан-Рен 2004: 78), što može uticati na naše zaključke vezane za količinu pronađenih kamenih alatki. Ovakvo stanje stvari se može, ali ne mora posmatrati kao pokazatelj intenzifikacije zanatske proizvodnje, ako imamo na umu činjenicu da su rani istraživači na pogrešan način pristupali materijalu sa predinastičkih lokaliteta. Naime, u fokusu arheološkog istraživanja do poslednjih

nekoliko decenija u većoj meri bili „reprezentativni“ primerci egipatske materijalne kulture nego jednostavni i neugledni artefakti kakvi su kamene alatke, što je važna tačka u razmatranju razloga za pojavu veće količine kamenih alatki u odnosu na ranije periode. Pored toga, kamene alatke su mogle biti korišćene duže vreme, a neke od njih prepravljane (Ward 2000: 25) tako da i pored velike dostupnosti kamena njihovo odbacivanje vrlo verovatno nije bilo učestalo u velikoj meri.

Metalne alatke

Pored generalnih poteškoća sa kojima se susrećemo u istraživanju alatki ne treba smetnuti sa uma da su metali vrsta sirovine koja se „reciklira“, koja može menjati oblik, a time i funkciju nebrojeno mnogo puta. Ova činjenica uz gore navedene smanjuje mogućnost da očekujemo obimnije količine ove vrste nalaza. Ipak, na osnovu dostupnih podataka je moguće u osnovnim crtama govoriti o metalnim alatkama za obradu drveta.

Metalne alatke koje Egipćani koriste za obradu drveta su u Starom carstvu pravljene od bakra, kao jedinog dostupnog metala (Rogers 1996: 14). Jednostavnije alatke od bakra se koriste od Badarijena (2. polovina petog milenijuma p. n. e.). Nakon 3500. p. n. e. bakarne alatke ulaze u širu upotrebu i jedna od prvih većih bakarnih alatki (sekira) se pojavljuje u grobnici 39 u Nakadi, datovanoj u predinastički period (Ward 2006: 120). Na nalazištu Minšat Abu Omar (Minshat Abu Omar) su pronađeni bakarno sečivo sekire i sečivo bradve, datovani u Nakadu III (ca. 3100-3000. p. n. e.) (Ward 2000: 26). Već je pomenuto da natpisi na stenama na Sinaju potvrđuju da su Egipćani tamo uveliko eksploatisali bakar u Starom carstvu, ali je to samo nastavak prakse koja počinje već u 1. dinastiji (Ward 2000: 26).

Osobine bakra su bile bolje u okviru legura (bakar uz dodatak arsena, oksidi bakra itd.) nego u rudi bez primesa, te se za izradu alatki mahom koriste legure (Petrie 1917: 7). Na osnovu modela alatki

(sekire, bradve, sečiva) pronađenih u grobnicama sa nekropole u Gizi, datovanih od 4. do 6. dinastije je utvrđeno da su ove alatke izrađene od veoma čistog bakra sa malim procentom primesa (Maddin *et al* 1984: 40). Pokazalo se da su u njima najzastupljenije primese gvožđe, koje se često javlja u rudi bakra i kalaj, čiji je procenat suviše mali da bi se sa sigurnošću moglo govoriti o namernom stvaranju legure (Maddin *et al* 1984: 40). Ne možemo sa sigurnošću razlučiti da li je u procesu izrade modela alatki namenjenih za funerarni kontekst važio isti set pravila kao za alatke za svakodnevnu upotrebu, kao i da li su alatke kao grobni prilozii uopšte posebno pravljenе ili su u grobnicu odlagane upotrebljavane alatke. Analiza modela bradve pronađenog na nekropoli u Gizi (03.1672) iz 4./ 5. dinastije ukazuje na izlaganje predmeta hladnijim uslovima – što je bio najbolji način da se postigne veća čvrstoća bakra bez dodavanja primesa (Maddin *et al* 1984: 35). U ovom slučaju može biti reč o alatki koja je izrađena iz utilitarnih razloga, a kasnije smeštena u grobnicu (Maddin *et al* 1984: 35). Zaključak proistekao iz različitih vrsta analiza pomenutih modela je da su egipastkim zanatlijama bili poznati procesi livenja, kovanja i kaljenja (Maddin *et al* 1984: 40), a to su metalurški procesi koji su sasvim sigurno primenjavani i u izradi upotrebnih alatki.

Među najranijim primerima bakarnih testera su one koje su otkrili Pitri u Abidosu i Emeri u Sakari u prvoj polovini prošlog veka (Killen 1994: 19). Emeri je u grobnici 3471 datovanoj u vreme vladavine Džera (1. dinastija) otkrio veliki broj bakarnih alatki za obradu drveta (Lauer 1976: 88; Killen 1994: 19). Od bakarnih alatki su upotrebljavane različite vrste bradvi, testera, sekira i dleta (Ward 2004a: 14).

U pomenutoj grobnici 3471 je otkriveno 75 sečiva sekire, koja su (uz dodatak drške) korišćena za sečenje i grublje oblikovanje dasaka, bilo duž ose biljnog vlakna, bilo pod izvesnim uglom u odnosu na njega (Ward 2000: 26). Zanimljivo je da je u okviru hijeroglifa za brodograditelja stajao ideogram za sekiru (Rogers 1996: 15). Reljefi iz grobnice Tija (5. din.), Ni-ankh-knuma i Knumhotepa (5. din.) i iz dve grobnice iz Deir el Gebravija (Deir el Gebrawi, 6. din.) sadrže prikaze

zanatlija koji obrađuju drvo pomoću sekire (Rogers 1996: 15-19).

Grobnica 3471 je ponudila i nalaze testera, koje se, za razliku od onih koje su danas u širokoj upotrebi, odlikuju oštricama (tj. „zubima“) usmerenim ka dršci, te se testerisanje sprovodilo u smeru ka sebi kroz drvo, a ne unapred (Rogers 1996: 20; Ward 2000: 27). Malo je likovnih predstava koje uključuju rad sa testerom i takvo stanje se može objasniti činjenicom da su na reljefima prikazane faze brodogradnje kada je konstrukcija trupova barki već gotovo završena (Rogers 1996: 26). Ipak, postoje predstave rada sa testerom mahom iz 5. i 6. dinastije na osnovu kojih se može napraviti razlika između dva tipa testera: onih sa sečivom koje je fiksirano uz dršku i testera koje imaju dršku pridodatu na sečivo (Petrie 1917: 43).

Treba pomenuti i bradve, čiji su primerci takođe pronađeni uz alat iz grobnice u Sakari, a koje su korišćene za grublje oblikovanje dasaka (Ward 2000: 29). Bradve su u Egiptu u upotrebi od predinastičkog perioda i često se pojavljuju na reljefnim prikazima konstrukcije barki (Rogers 1996: 26-27). One su važan deo alata za gradnju brodova, jer se koriste za pravljenje spojeva (koji su od izuzetne važnosti zbog slabe upotrebe metalnih spojnica), oblikovanje krajeva dasaka i finije oblikovanje pramca (Rogers 1996: 35-36).

U grupu najvažnijeg alata spadaju i svrdla, iako se ne pojavljuju na prikazima brodogradnje sve do Novog carstva (Rogers 1996: 36; Ward 2000: 29). Moguć razlog za to je ograničena upotreba svrdla na neke faze gradnje barki (Rogers 1996: 36).

Dleta su u grupi alatki koje veoma rano ulaze u upotrebu – već od Nakade II (Ward 2000: 28). Korišćena su za otklanjanje slojeva drveta (u smeru drvenih vlakana ili upravno u odnosu na osu njihovog prostiranja) ali i za dubljenje rupa (Petrie 1917: 20; Ward 2000: 28).

Egipćani su sa relativno malim brojem vrsta alatki (gore pomenutih, uz dodatak pomagala za merenje i obeležavanje, poliranje i slično) uspevali da postignu izuzetno dobre rezultate u obradi drveta, u čemu im pomažu jednostavne konstrukcije pomagala sačinjenih od više prostih delova.

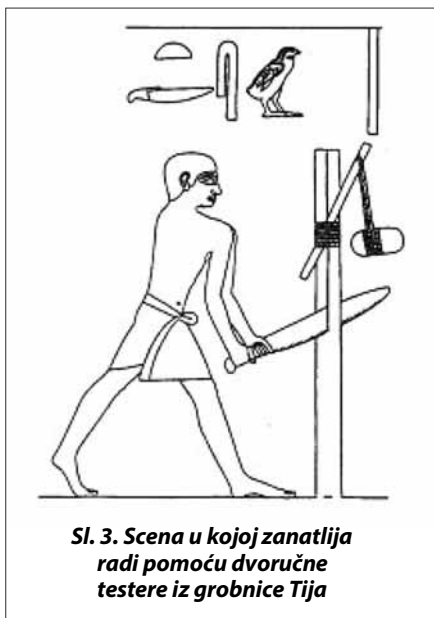
Od prikupljanja sirovina do završnog proizvoda – tehnike Egipatske brodogradnje

Alatke za obradu drveta i načini njihovog korišćenja su se menjali tokom predinastičkog i dinastičkog perioda istorije Egipta, kao i detalji različitih faza izrade predmeta. Tokom vremena su zanatlije bolje ovladale tehnikama koje uz najmanje uloženi napori dovode do najboljih rezultata, te sama mogućnost angažovanja veštijih zanatlija postaje simbol prestiža. Već od trećeg milenijuma se počinju razlikovati načini izrade posebnih vrsta predmeta od drveta: kovčega, nameštaja, brodova i drugih predmeta (Ward 2006: 122). Kada su barke u pitanju, postoje razlike u izradi zavisno od namene, koja uslovljava sve od izbora sirovina, načina obrade, vrste spojeva, do količine uložene rada uopšte.

Obrada drveta

Prvi korak u izradi drvenih brodova je nabavka drvne građe. Stabla koja su sečena radi obrade je trebalo da imaju što manje defekata, da budu što ravnija i dovoljnog obima i visine (Killen 1994: 12). Vremenom su zanatlije ovladale veštinom iskorišćavanja i onih stabala koja nisu najbolje zadovoljavala pomenute kriterijume. Veći čvorovi su, primera radi, mogli predstavljati mesta potencijalne krhkosti strukture trupa broda, ali je primećeno da se i drvo sa takvim defektima koristilo (Ward 2004a: 17). Oboreno stablo se zatim čistilo od grana i nosilo do radionice, gde se dalje obrađivalo u cilju dobijanja dasaka (Killen 1994: 12-13). To se postizalo postavljanjem debla u vertikalni položaj u postolje, za koje je deblo pričvršćivano kanapom (Killen 1994: 13). Zatim bi se deblo rezalo testerom na koju se stavljao

kamen u cilju povećanja sile pritiska (Killen 1994: 13). Prikaz ove faze obrade drveta imamo u grobnici Tija u Sakari, koja potiče iz 5. dinastije (Kanawati 2001: 97). Na prikazu je zanatlija koji koristi dvoručnu testeru, a značenje natpisa iznad njega je protumačeno kao „testerisanje“ (Sl. 3.) (Rogers 1996: 20). Zanatlija je deblo sekao po transversalnim linijama u odnosu na presek stabla. To je za posledicu imalo vitoperenje krajeva dasaka, ali je obezbeđivalo najmanje gubitaka drvene građe od svih dostupnih



Sl. 3. Scena u kojoj zanatlija radi pomoću dvoručne testere iz grobnice Tija

tehnika (Killen 1994: 13). Ovako dobijene daske je trebalo osušiti radi lakše obrade i smanjenja rizika od vitoperenja kada je od njih već izrađen predmet. U cilju sušenja su daske polagane uz zidove radionica ili naslanjane jedne na druge u formacije nalik indijanskim vigvamima (Killen 1994: 14).

Već je prva faza obrade drveta sprovedena u skladu sa vrstom barke. Ceremonijalne barke, izrađene od uvezenih vrsta drveta, su građene uz veće gubitke drvene građe (Ward 2004a: 14). Brodovi za ekonomske potrebe su pravljani od domaćih vrsta drveta koje su bile niže rastom i sa više grana, ali su zanatlje nastojale da iz takvih sirovina izvuku maksimum (Ward 2004a: 14). S obzirom na činjenicu da su barke od skupih stranih sirovina mogli priuštiti samo najmućniji članovi društva, razumljivo je da je brodograditeljima postavljan zadatak da izgrade najkvalitetnije proizvode – a to je podrazumevalo de-

taljniju obradu uz veće gubitke. Svedočanstvo o ovakvoj praksi imamo u vidu tragova obrade – koji su brojniji na ceremonijalnim barkama (primer su barke iz Dahšura sa dosta tragova obrade sekirom i testerom) (Ward 2004a: 18). Manja količina tragova obrade na drvnoj građi teretnih barki je uslovljena i praksom da se posle izvesnog perioda korišćenja takve barke rasklope i njihovi delovi preoblikuju i ponovo koriste za druge svrhe (Ward 2000: 139). Daske za utilitarne barke su obrađivane tako da je zakrivljenje po uzdužnoj osi bilo malo i lako se moglo preoblikovati, za razliku od dasaka ceremonijalnih barki, koje su usled detaljnije obrade bile zakrivljenije (Ward 2000: 139).

Konstrukcija trupa

a) Drveni brodovi

Proces konstrukcije trupa broda je bio uslovljen njegovom namenom. Teretni brodovi su se odlikovali širokim i plitkim trupovima, prilagođenim funkciji nošenja težih tereta, dok su ceremonijalne barke imale proporcionalno uže, elegantnije građene trupove (Ward 2000: 138). Trupovi teretnih brodova su već u Starom carstvu svojim oblikom i načinom konstrukcije pratili zadate potrebe za što većom nosivošću i stabilnošću, dok su trupovi ceremonijalnih barki mogli da se okrenu zadovoljavanju estetskih kriterijuma. Modeli teretnih brodova imaju „odsečene“ krajeve, a ponekad i zaobljene (od 5. dinastije) (Landström 1970: 60). Primer prikaza barke sa zaobljenim krajevima postoji u Mererukinoj grobnici u Sakari (Landström 1970: 47). Trupovi sa podignitim, strmo postavljenim krajevima su u Starom carstvu rezervisani za kraljevsku porodicu, a primer je model iz piramide kraljice Neit (6. din.) (Landström 1970: 59).

U konstrukciji trupa broda se mogu razlikovati dva osnovna pristupa, koji podrazumevaju da se trup gradi od spolja ka unutra ili da se gradnja vrši obrnutim redosledom (Jenkins 1980: 92). Prvi pristup znači da se najpre napravi oklop, odnosno školjka (*shell*) trupa

spajanjem dasaka, čime se dobija bazična struktura koja se zatim ojačava (Jenkins 1980: 92). Drugi način je okarakterisan gradnjom kostura, odnosno okvira (*frame*) cele strukture, pa se za njena rebra vezuju daske gradeći trup (Jenkins 1980: 92). Trupovi egipatskih brodova su građeni korišćenjem prve tehnike.

Iz grobnice Mereruke potiče reljef na kome je prikazana jedna faza u izradi trupa. Jedan zanatlija koristi visak, a dvojica rastežu kanap od jednog do drugog kraja barke (Rogers 1996: 46). Različita su tumačenja prikaza, od kojih je po nekim na delu određivanje centralne linije barke (koja je važna za simetriju trupa), ili provera dimenzija konstrukcije, a može biti i da je u pitanju jedna od završnih faza izrade u kojoj zanatlije proveravaju i (crvenom) bojom obeležavaju nepravilnosti koje treba odstraniti bradvom (Rogers 1996: 48). Teško da u ovom trenutku možemo doneti konačan zaključak koje tumačenje je najbliže istini. Ono što je mnogo važnije je da prikazivanje viska na reljefima sa temom konstrukcije barki u mnogome olakšava razumevanje načina na koji su brodograditelji izlazili na kraj sa postavljanim problemima konstrukcije. U grobnici Ni-ankhnuma i Knumhotepa pored nedovršenog trupa barke zanatlija drži u jednoj ruci veći, a u drugoj manji štap koji mogu predstavljati pribor za obeležavanje (Ward 2000: 30). Tome u prilog govore tragovi boje konstatovani na delovima barki iz Dahšura i Lišta (iz Srednjeg carstva) (Ward 2000: 30).

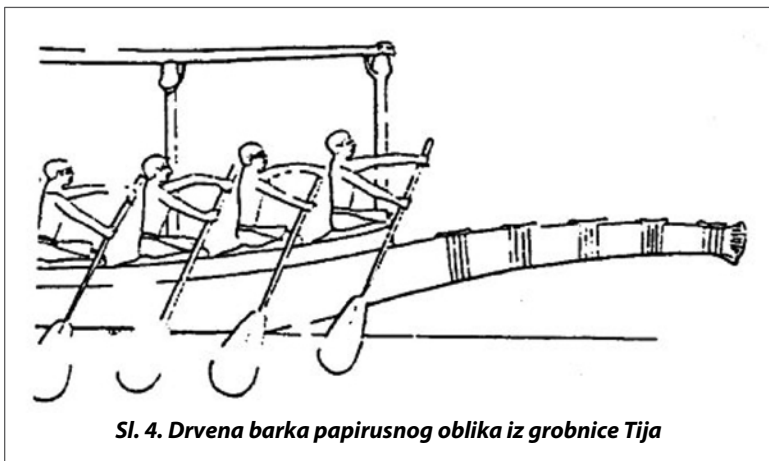
Prava kobilica nije postojala – longitudinalnu stabilnost je obezbeđivala debljina dasaka, način vezivanja i spojeva, a u nekim slučajevima i poseban snop kanapa koji se prostirao od jednog do drugog kraja barke (*hogging truss*) (Doyle 1998: 16). Bočnu stabilnost je osiguravalo ojačanje koje je obavijalo trup (*truss girdle*) (Landström 1970: 61), što je bilo više nego poželjno rešenje za suzbijanje eventualnih deformacija konstrukcije usled nošenja većeg tereta, a posebno kada imamo u vidu tehnike spajanja delova konstrukcije.

Likovne predstave pokazuju da je praksa da se teret nosi na palubi broda, što govori o razumevanju fizičkih zakona koji bi polaganje

tereta unutar trupa usloveli manjom stabilnošću (Ward 2004a: 21). Dosadašnje poznavanje egipatske ikonografije bi nas moglo uputiti na zaključak da je teret predstavljan na palubi da bi bio vidljiv, ali su istraživanja tehnologije brodogradnje dovela do zaključka da je verovatno teret, bez obzira na vrstu, zaista nošen na palubi (Ward 2004a: 21). Kamen i druge vrste teškog, kabastog tereta su slagani u gomile, dok su neke vrste tereta slagane u sanduke (Doyle 1998: 11).

b) Papirusni čamci/ brodovi

Već smo pomenuli da su prva prevozna sredstva na vodi bili laki čamci od papirusa. Iako ne raspolažemo nalazima pravih papirusnih čamaca o njihovom izgledu i načinu proizvodnje imamo posredne izvore: ikonografski materijal i etnografske podatke (Sl. 4.). U procesu njihove izrade je prva faza bila sečenje papirusa i formiranje sno-



Sl. 4. Drvena barka papirusnog oblika iz grobnice Tija

pova povezivanjem stabala biljaka pomoću konopaca (Partridge 1996: 15). Mali snopovi su međusobno povezivani i na taj način se formirao željeni oblik sa nešto debljim stranama u nivou vode dobijenim dodavanjem snopova papirusa u cilju veće stabilnosti (Partridge 1996: 15).

Jedan primer etnografskih analogija koje su pomogle u razumevanju izrade papirusnih lakih čamaca koji se mogu smatrati vrstom splavova je model iz Prirodnjačkog Muzeja u južnom Kensingtonu. Ovaj model je izrađen od svežnjeva vlakana palminog lista koji su vezani konopcem, ravnog je dna i njegova unutrašnjost je ispunjena snopovima vlakana koji se mogu izvući ukoliko je potrebno da se napravi prostor za prevoženje tereta (Dawson 1924: 46). Ovaj model, koji je po opštim karakteristikama sličan egipatskim lakim čamcima poznatim iz likovnih prikaza, je dao osnova da se u egipatskim prikazima sa osobama koje stoje na ravnoj površini splava položaj ljudske figure shvati doslovno, a ne kao ikonografska konvencija (Dawson 1924: 46).

Načini spajanja delova konstrukcije brodova od drveta

Funkcija barke nije određivala samo vrstu drveta i preciznost i količinu uloženog truda brodograditelja, već je bila odlučujući faktor i na polju tehnika spajanja. Postojao je spektar tehnika spajanja delova strukture trupa broda koje su pružale manju ili veću postojanost konstrukcije. Najjednostavnije je spajanje konopcima. Veću sigurnost je obezbeđivao sistem u kome se u rupu na dasci postavlja klin normalno u odnosu na položaj daske („mortise-and-tenon“). Radi još veće sigurnosti spoja, moguće je prethodno opisan spoj ojačati dodavanjem još jednog klina koji prolazi kroz spoj prva dva, čime se onemogućava ispadanje klina iz otvora („locked mortise-and-tenon“). Korišćenje tehnike spajanja klinom u otvoru sa horizontalnim „zaključavanjem“ spoja još jednim horizontalnim klinom je posvedočeno za teretne brodove tek u poznom periodu (Doyle 1998: 16; Ward 2000: 131), a primer je teretni brod iz Matarije (Doyle 1998: 20). S obzirom na broj nalaza barki za svakodnevne potrebe, ne bi smo mogli sa sigurnošću da tvrdimo da pomenutog načina spajanja nije bilo na teretnim brodovima starijim od broda iz Matarije. Pomenute tehnike su korišćene za izradu različitih predmeta od drveta (Ward 2006: 124), dakle bile

su poznate i tehnički izvodljive mnogo pre poznog perioda. Međutim, ne treba smetnuti s uma praksu ponovnog korišćenja delova brodske konstrukcije. U delovima koji se tiču dostupnih domaćih vrsta i obrade drveta smo videli da su procesi eksploatacije i oblikovanja drveta zahtevali dosta truda i da su daske i grede za teretne brodove obrađivane tako da gubici drveta budu što manji, i još bitnije, da se mogu ponovo preoblikovati i koristiti. Tome u prilog govori praksa da se rupe za spojeve na dascima utilitarnih barki pojavljuju samo na njihovim krajevima ili unutrašnjim površinama (Ward 2000: 110). Teretni brodovi je trebalo da zadovolje potrebe praktičnog korišćenja i pri njihovoj izradi korišćene su tehnike koje su pospešivale sigurnost, stabilnost i nosivost broda, a to su tehnike obezbeđivanja podužne i poprečne stabilnosti konstrukcije (pomenute u delu o konstrukciji trupa). Ova tehnička rešenja, dakle, nisu nastala kao proizvod nepoznavanja boljeg sistema spajanja delova konstrukcije, već zbog namere da se konstrukcijom manipuliše i da se njeni delovi mogu „reciklirati“ i nakon ugrađivanja u trup barke.

Uočeno je da je spajanje dasaka na ceremonijalnim barkama u velikoj meri sprovedeno konopcima, a metode spajanja koje su postojale su slabije zastupljene. Umesto toga se više praktikovalo stvaranje žljebova (useka) kako bi daske bolje „nalegle“ jedna na drugu i spajanje simetrično postavljenim konopcima (Ward 2006: 124). Spajanje konopcima je moglo podrazumevati bušenje rupa u drvetu kako bi se konopci provukli. Kako bi se konopci zaštitili od proklizavanja, u drvetu su dubljeni žljebovi, koji su mogli biti ispunjeni lepljivom pastom (Nour et al 1960: 48). Razloge treba tražiti u religiji, koja je određivala pogled na svrhu barki u funerarnom kontekstu. Barke u funerarnom kontekstu poprimaju drugačiji smisao u odnosu na utilitarne, što se ogleda u njihovom tretmanu: naime, ceremonijalne barke su pohranjivane ovlaš spojene ili čak rasklopljene. Ipak, postoje primeri korišćenja boljih tehnika spajanja. Jedna od njih je podrazumevala bušenje rupa na dva komada drveta koje treba spojiti, nakon čega se drveni klin postavljao u obe rupe na konfrontiranim komadima drve-

ta. Ovakvo spajanje je posvedočeno na jednom od Kufuovih brodova, a spoj je ojačan jednom vrstom lepljive mase (Nour et al 1960: 48).

Konopci

Konopci su pravljeni od više biljnih vrsta – od halfa trave, papirusa, palme i trske i vrsta biljke je određivala način na koji se ona priprema za izradu konopaca (Veldmeier 2009: 2-3). Papirus je verovatno korišćen za deblje konopce, ali je pronađen primerak debljeg konopca napravljenog od trske u pećini na lokalitetu Mersa Gevazis (Veldmeier 2009: 2), egipatskoj luci koja je možda korišćena već krajem Starog carstva. Od biljke su najpre uzimana vlakna (od drvenastih iz lista, a od zeljastih epiderm) koja su spajana u snopove uvrtnjem u istom smeru (Teeter 1987: 71). Zatim su snopovi obavijani jedan oko drugog, tj. obmotavani u suprotnom smeru kako bi vlakna zadržala željeni oblik (Teeter 1987: 71). Načini na koje su zanatlije dolazile do sirovina i od njih pravile konopce su nam poznati iz likovnih predstava u grobnicama privatnih lica, a prateći tekst uz ove predstave nam daje uvid u egipatsku terimologiju u ovoj vrsti zanatstva. Uz scene sa poljoprivrednim radovima se u nekoliko slučajeva javljaju prikazi prikupljanja sirovina za izradu kanapa, a sama izrada se najčešće javlja uz predstave čija je tema brodogradnja (Teeter 1987: 75).

Jarboli i jedra

Jarboli su stajali u ravni sa centralnom linijom palube, a prikazi iz Srednjeg carstva ukazuju na praksu odsecanja dela daske koja prolazi centralnim delom palube kako bi se fiksirao jarbol (Landström 1970: 47). Jarbol je mogao biti monopodni ili bipodni sa poprečnim držačima na koje se fiksiraju jedra. U Mererukinoj grobnici je prikazana veća barka sa bipodnim jarbolom i manja sa monopodnim

(Landström 1970: 47). Jedra su bila trougaonog ili trapeznog oblika. U 4. i 5. dinastiji jedra u obliku trapeza su postavljana tako da je duža osnovica bila gore (Landström 1970: 47). U grobnici TT 413 (6. din.) je prikazan brod sa monopodnim jarbolom, ali je trapezno jedro sada postavljeno sa dužom stranom na donjem držaću, što je položaj koji obezbeđuje veću stabilnost (Landström 1970: 49). Pomoću modela se može utvrditi da je gornji poprečni držać jedra zakrivljenih krajeva, ima rupu za provlačenje kanapa koji se dalje obavlja celom njegovom dužinom (Landström 1970: 49). Donji držać je ravan i njegova, kao i dužina gornjeg zavise od oblika jedra.

Vesla

Vesla su bila sačinjena od dva dela: drške i lopatice, za šta postoje posebni termini u egipatskom jeziku (Doyle 1998: 81). Lopatice su mogle biti jajastog ili kopljastog oblika (Landström 1970: 55). Obe vrste vesala se javljaju od predinastičkog perioda (Doyle 1998: 154). S obzirom da prava kormila nisu postojala, umesto njih su za upravljanje korišćena vesla postavljena na zadnji kraj barke. Vesla su mogla biti slobodna ili fiksirana u neku vrstu ležišta, te su se mogla kretati samo po određenoj osi (Doyle 1998: 77). U petoj dinastiji se javlja poprečni komad drveta blizu kraja drške vesla, koji je činio pridržavanje vesla lakšim (Doyle 1998: 99). Uz Kufuovu barku je pronađeno 12 vesala izrađenih iz jednog komada drveta, izduženog kopljastog oblika (Doyle 1998: 157).

IV

BARKE U EGIPATSKOJ RELIGIJI

Najpre je potrebno istaći neke opšte odlike egipatske religije (i izvora koji nude informacije o njoj) u socijalnom kontekstu, koje mogu doprineti razumevanju barki kao svojevrsnog simbola u religiji.

Egipatskoj religiji se neretko prilazi kao jedinstvenoj slici jednog od činilaca identiteta zajednice u celini, što je simplifikovan pogled na nimalo jednostavan problem. Egipatsko društvo se odlikuje složenom socijalnom stratifikacijom i političkom organizacijom, pa ga nije opravdano posmatrati kao nedeljivu celinu u domenu religije i ekspanzija religioznih praksi. Pored toga, religiozna uverenja i prakse koje su povezane sa njima doživljavaju promene tokom dinastičkog Egipta. Izvori koji su nam na raspolaganju za bavljenje ovim problemom su pisana reč, likovne predstave i pokretni nalazi iz grobnica i hramova. Grobnice su mesta povezana sa jednim od rituala prelaza u životu individue i samim svojim položajem na nekropoli, sredstvima uložanim u izgradnju i načinom dekoracije prate društvenim normama zadate kriterijume u domenu javnog u zajednici. Premisa da grobnica oslikava identitete živih članova zajednice koji je grade za pokojnike nije adekvatna za egipatsko društvo u kome je raširena praksa da individue za života počinju graditi grobnice (Alexanian 2006: 2-3). Celokupan izgled, način gradnje i položaj grobnice u Egiptu govori o individualnim identitetima pokojnika, za koje je u Starom carstvu najvažniji referentni sistem figura kralja, koja je u fokusu ideoloških i reli-

gijskih ideja (Baines 1987: 80). Termin “dekorum” koji je u egiptologiju uveo Beinsov (Baines) članak “*Restricted knowledge, hierarchy and decorum*” se odnosi na set pravila kojima se uređuje šta je dozvoljeno, a šta nedozvoljeno prikazivati bilo slikom bilo tekstem u određenom kontekstu (Ockinga 2001: 44). Dva osnovna principa koja određuju dostupnost znanja u egipatskom društvu su hijerarhijska podela (koja se odnosi i na svetovni i na religiozni domen) i dekorum, koji je vezan za znanja u domenu religije (Baines 1990: 21). Poznavanje religioznih tekstova je ograničeno na mali broj individua u društvu kako zbog malog procenta pismenih, tako i zbog razlika u hijerarhijskom položaju. U Tekstovima piramida se često javlja formula kojom se objavljuje kako pokojnik (privatno lice) ima znanje o različitim bajalicama i tajnim magijskim formulama (Baines 1990: 11-12). Niži slojevi društva teže da dođu do religioznih znanja koja im nisu dostupna i time osiguraju svoju sudbinu u zagrobnom životu. Dekorum predstavlja svojevrsnu barijeru između stvarnih religioznih ubeđenja i modernog istraživača, ali nam otkriva živopisnu pozornicu na kojoj se susreću zajedničke vrednosti celog društva. Tekstovi i likovne predstave u Starom carstvu u većoj meri otkrivaju status pokojnika za života, nego što upućuju na verovanja o zagrobnom životu (Baines 1987: 81). U grobnicama privatnih lica je akcentat na biografijama pokojnika (kada se ističe veza sa kraljem) i opštim moralnim načelima, a malo sadržaja se odnosi na religiju u užem smislu) i ti sadržaji nisu povezani sa kraljem (Baines 1990: 18). Prema mišljenju Ficenritera (Fitzenriter), uloga prikaza pokojnika i njegovih rođaka u ritualnim scenama je da ukaže na pokojnikov status u društvu (Shirai 2006: 329). Samim tim, pokazatelje o religioznim shvatanjima Egipćana koje pronalazimo u grobnicama treba shvatiti kao eksponente ideološkim i društvenim relacijama i pravilima određene sfere javnog, a ne kao pokazatelje o individualnim doživljajima religije.

Hramovi su, kao i nekropole, pred očima cele zajednice i dominantna uloga kralja kao posrednika između bogova i ljudi se u njima artikuliše kao glavna ideološka premisa na nivou društva (Baines

1987: 80). Hramovi su slika ideala o savršenstvu i sveukupnosti, model koji stoji nasuprot nesavršenostima svakodnevnog života (Baines 1997: 218). Oni su integrativni faktor društva, ali i mesto na kome dolaze do izražaja različite pozicije članova društva u mreži društvenih odnosa (Baines 1997: 218). Samo kralj može stupiti u najsvetiji deo hrama, sveštenici višeg ranga imaju veći pristup od sveštenika nižeg ranga, dok običan narod ostaje van užih okvira hrama. Za izgradnju hramova je zadužena država i oni imaju političku ulogu koja se kanališe kroz arhitektonska i dekorativna rešenja i kao materijalni izrazi državne religije, hramovi kao državne institucije prenose društvu političke ideje (Gundlach 2001: 363). Svi pomenuti elementi od izgleda hrama do pristupačnosti njegovih delova široj populaciji ojačavaju ideju o religiji kao važnom faktoru identiteta društva sa kraljem na čelu. Hramovi govore o slici države i njenih institucija koju je trebalo predložiti zajednici. Podatke koje dobijamo o religiji na osnovu hramova treba posmatrati u svetlu svih gore pomenutih činjenica.

Barke u religiji – barke za mrtve, barke za bogove

Egipatska religija je kompleksna i nije uvek lako pratiti naznake o religioznim shvatanjima koje nalazimo u izvorima. Religiozna shvatanja su preoblikovana u periodu o kome govorimo i do nas stižu podaci koji se ponekad čine kontradiktornim i teško razumljivim. Zbog toga se treba pozabaviti osnovnim religioznim viđenjima, kako bismo razumeli ostatke materijalne kulture koji su u vezi sa egipatskim verovanjima.

U drugom poglavlju su razmatrani različiti aspekti svakodnevnog života u kojima je Nil predstavljao važan deo egipatske svakodnevne. Nil i mnoge aktivnosti vezane za njega dobijaju pandane u religiji i shvatanjima o zagrobnom životu, ali je zagrobni život imao i svoje posebne odlike. Egipatska kosmologija je pretpostavljala postojanje

reke na nebu kao i u podzemnom svetu (Pinch 2004: 58). Reka podzemlja prikazivana ili kako protiče telom boginje Nut ili pod zemljom i ona je označavala put kojim sunce plovi noću (Pinch 2004: 57-58). Glava Nut se nalazi na zapadnom horizontu, a stid na istočnom (Edwards 1975: 26). Istočna obala Nila je zbog veze sa rađanjem sunca na istoku smatrana za domen živih, dok je zapad kao mesto zalaska sunca povezivan sa svetom mrtvih, pa je zapadna obala reke bila adekvatnija za nekropole i uopšte je posmatrana kao deo domena mrtve zajednice. Jedno od imena za Egipat je bilo „dve obale“ (Pinch 2004: 58), što slikovito govori o percepciji reke kao pojave u egipatskom prirodnom okruženju: ona je posmatrana kao neka vrsta liminalnog prostora, granice između žive i mrtve zajednice, a obale su lice i naličje sveta koji čine oblasti u kojima bivstvuju živi odnosno pokojnici.

Tekstovi piramida govore o zvezdama nekretnicama kao duša-pokojnih kraljeva i one mogu biti prisutne kao veslači u (solarnim) barkama (Faulkner 1966: 160). Kralj se u nekim tekstovima javlja kao brat zvezde Sotis, a negde kao njen sin; slične nedoslednosti imamo i u slučaju odnosa kralja i meseca (Faulkner 1966: 161). Nedoslednosti možemo uočiti i u verovanjima o bogu sunca (postoje i drugi primeri, ali ovaj navodimo kao relevantan za temu rada). Njegovi različiti aspekti su nastali stapanjem više različitih verovanja. Prema jedom viđenju, Re putuje nebom u barci; prema drugom je on krilato božanstvo koje leti nebom; prema trećem ima formu skarabeja (Edwards 1975: 25-26). Razlike u tekstovima se u nekim slučajevima mogu objasniti kao proizvodi razvijanja religioznih ideja. Primer je jedan od najranijih Tekstova piramida (bajalica 309, 5. dinastija, Unas) u kome se kralj pominje kao sekretar bogova sa određenim dužnostima, da bi se drugde pominjao kao pratilac Rea u njegovoj barci (bajalica 469, 6. dinastija, Pepi I) i konačno bio identifikovan sa Reom (bajalica 405, 6. dinastija, Teti) (Edwards 1975: 33). Ove razlike nam govore o tome da egipatska religiozna shvatanja imaju više nivoa značenja i da su podložna preoblikovanju, pa treba biti oprezan u interpretaciji svakog pojedinačnog aspekta religije.

Kao što je u svakodnevnom životu potencijal reke za transport, ribolov i lov iskorišćavan najpre jednostavnim splavovima, tako i bogovi najpre u svom domenu koriste splavove od papirusa. Na scenama ritualnog lova na ptice i ribolova u močvarnim krajolicima, pokojnici koriste papirusne splavove i nakon ovladavanja tehnikama gradnje drvenih brodova (Doyle 1998: 7). Kada su se počele graditi drvene barke za plovidbu Nilom, one uplovljavaju i u reku sveta bogova i reku podzemnog sveta. Brodovi za bogove su i tada svojim oblikom imitirali brodove iz perioda kada drvenih još uvek nije bilo (Doyle 1998: 4). Barke za bogove postaju prepoznatljiv simbol u toj meri da mogu predstavljati božansku manifestaciju boga (Ward 2000: 2). Bog sunca Re ima posebne barke za plovidbu noćnim i dnevnim nebom. Mrtvi priželjkuju da barkom stignu do bogova na nebu (Ward 2000: 2).

Iz perioda Starog carstva je sačuvan veliki broj primera likovnih predstava i modela koji govore o značaju barki za zagrobni život. Prikazi i opisi barki u grobnicama se pojavljuju od 4. dinastije (Landström 1970: 35). Ne treba smetnuti s uma da je upravo to vreme najizraženijeg jaza koji deli zagrobni život kralja i privatnih lica, ali i vreme promena na polju dekorativnih programa i uopšte idejnih rešenja vezanih za izgled grobnice. Tada se zapažaju najoštrije razlike u formama kraljevskih i elitnih grobnica (Robins 1997: 57): elita se sahranjuje u mastabama, a kraljevi u kompleksima piramida (osim u slučaju Šepseskafa koji je sahranjen u mastabi) čime se isticala kraljeva jedinstvena pozicija u društvu. Percepcija kraljevog zagrobnog života i života običnih ljudi se razlikuje po tome što se kraljeva veza sa bogovima za života se ističe i nakon njegove smrti, dok je zagrobni život privatnih lica svojevrstan nastavak svakodnevnog života (Allen 2006: 9). Međutim, od Kafrea se počinju javljati grobnice usečene u stenu koje su bile prostranije i nudile više prostora za dekoraciju u odnosu na mastabe (Jánosi 1999: 32). Na istočnoj i južnoj nekropoli Gize (Eastern, GIS Cemeteries) sa članovima kraljevske porodice (na prvoj) i državnim činovnicima (na potonjoj) se vidi razmena ideja

vezanih za dekoraciju grobnica elite i kraljevskog piramidalnog kompleksa (Flentye 2002: 385). Državni činovnici oženjeni kraljevskim kćerima su preuzimali neke detalje načina dekoracije iz kraljevskih kompleksa, da bi se u 5. dinastiji određeni elementi dekoracije počeli pojavljivati i u grobnicama ostalih privatnih lica. Zanatlijama koje su dekorisale kraljevski kompleks piramida su bile dostupne grobnice elite, što je proces koji se dešavao i u obrnutom smeru, čime se objašnjava razmena dekorativnih rešenja (Flentye 2002: 385). Stilske i tehničke inovacije koje se mogu zapaziti na reljefima i skulpturama Kufua, Kafrea i Menkaurea utiču i na izgled mastaba sa nekropole u Gizi (Flentye 2007: 735). Još veći pomak se dešava polovinom 5. dinastije (za vreme Neferikarea i Niuserrea), kada bogatiji Egipćani grade velike grobnice sa većim brojem prostorija (Jánosi 1999: 34). Veći broj prostorija je značio i više prostora za dekoraciju, pa se širi repertoar prikazanih scena najpre kod viših, a zatim i kod nižih činovnika. Ova promena je u vezi sa promenom u viđenju zagobnog života privatnih lica, koji više nije različit od kraljevog u meri u kojoj je bio u ranijim periodima. Najveća privatna grobnica iz Starog carstva potiče upravo iz ovog perioda – grobnica Ptahšepesa, vezira koji je bio oženjen ćerkom Ni-user-rea (Jánosi 1999: 34). Opšti izgled grobnice sa stepenicama u južnom delu koje vode ka krovu podseća na izgled rampe koja spaja hram u dolini i hram piramide u kraljevskim kompleksima piramida (Jánosi 1999: 34). U 5. i 6. dinastiji postoje izražene razlike u broju i rasporedu prostorija u grobnicama (Peck 1972: 63), što govori o većoj slobodi u planiranju izgleda grobnice (koja je bila ograničena njegovim statusnim i drugim identitetima).

S obzirom na činjenicu da raspoložemo malim brojem materijalnih ostataka barki u funerarnom kontekstu iz Starog carstva (o čemu će biti više reči odeljku 4.3.), najviše podataka na ovu temu nalazimo u prikazima i modelima barki u grobnicama. Oni nam dočaravaju razlike u načinima predstavljanja brodova za kraljevske i nekraljevske osobe – dakle cela zajednica veruje da će brodovi biti važan deo njihovog života na drugom svetu, a razlike u statusnim i drugim

identitetima pojedinaca određuju pojavni oblik barke koju očekuju da će koristiti u zagrobnom životu.

Prevozna sredstva na vodi – likovni prikazi

Egipatska verovanja o zagrobnom životu kao nekoj vrsti nastavka svakodnevnog su uslovila način percepcije grobnica i njihove dekoracije. U egipatskom jeziku se grobnica ne označava terminima koji su u vezi sa funerarним kontekstom, jer su one kuće, odnosno prebivališta za pokojnika u zagrobnom životu; dekoracijom grobnica se sve do Novog carstva ukazuje na scene iz svakodnevnog života (Kanawati 2001a: 1).

Od druge dinastije se na stelama javljaju žrtvene liste, na kojima se navode najosnovnije potrepštine za pokojnika. Žrtvene liste doživljavaju razvoj tako da se njihov sadržaj od vremena kada se pojavljuju menja. Barta (Barta) je žrtvene liste podelio na dve tipa: ritualne žrtvene liste (*Ritualopferliste*) koje su u vezi sa ritualom funerarnog kulta prilaganja ponuda pokojniku i žrtvene liste sa inventarom (*Inventaropferliste*) pokućstva i druge opreme koja je pokojniku neophodna za zagrobni život (Brovarski 1996: 123). Potrepštine za pokojnika koje se najpre nalaze na žrtvenim listama se vremenom počinju pojavljivati van ovih listi u dekoraciji grobnica kroz predstavljanje određenih scena u kojima se pojavljuju kako predmeti i ponude za pokojnika, tako i scene u kojima se različitim aktivnostima te potrepštine proizvode (npr. pravljenje namirnica i slično). Početkom 5. dinastije dolazi do stvaranja posebne žrtvene liste („velike žrtvene liste“), dok se ostale potrepštine za pokojnika predstavljaju samo dekoracijom, koja zamenjuje inventarnu listu.

Likovne predstave u grobnicama nalazimo na zidovima nadzemnih odaja, dok se kapele u kojima se nalazi telo pokojnika ne ukrašavaju do pozne 5. dinastije (do vladavine Džedkarea) (Kanawati 2005:

55). Dugo se smatralo da je razlog za nepostojanje dekoracije u odajama za sahranjivanje pokojnika nenameran i da su te prostorije nezavršene (Kanawati 2005: 55). Razlog za prividnu nedovršenost ovih prostorija može biti u vezi sa njihovim položajem daleko od očiju posetilaca grobnice i sa njihovom ulogom čuvanja tela pokojnika (Kanawati 2005: 56). Pokojnikova *ka* duša se nalazi u telu tokom noći, a danju provodi vreme u kući *ka*, odnosno kapeli koja je dekorisana i koju takođe posećuju srodnici preminulog (Kanawati 2005: 56-57). Ovakvo stanje ne nelazimo samo u grobnicama privatnih lica već i u kraljevskim pogrebnim kompleksima od kojih je prvi sa dekorisanom prostorijom za sahranjivanje bio Unasov pogrebni kompleks (Kanawati 2005: 56).

Scene u grobnicama koje su u vezi sa prevoznim sredstvima na vodi imaju nekoliko osnovnih tema. To su scene lova na ptice i ribe, čupanja papirusa, izrade barki, predstave barki kao dela inventara grobnice, scene plovidbe barkama i pogrebne procesije u kojima se kovčeg kao glavni deo funerarne opreme prevozi barkom.

Tema lova na ptice i ribe u kojoj je pokojnik predstavljen kako se ovim aktivnostima bavi ploveći na papirusnom splavu se javlja u 5. dinastiji i verovatno da iz tog razloga nije uobičajena za grobnice u Gizi, jer se u to vreme većina grobnica činovnika gradi na drugim nekropolama (Kanawati 2001: 16). Harpur (Harpur) je uočio da se ova tema ne pojavljuje u kapelama oblika slova „L“, a upravo od momenta kada se napušta ovakav oblik kapele – pomenuta tema postaje zastupljena u dekoraciji zidova grobnica privatnih lica (Kanawati 2001: 17). Scene ribolova u ne-kraljevskim grobnicama se mogu podeliti na one koje prikazuju aktivnost lova na ribe kakva je praktikovana u svakodnevnom životu i na scenama u kojima su prikazani pokojnik i članovi njegove porodice. Prva grupa scena podrazumeva prikaze ribarskih mreža drugih pomagala za ribolov, dok su u drugoj grupi ribolovci prikazivani sa kopljem na kome se nalaze dve velike ribe (Kanawati 2001a: 92-93). Na severnom zidu kapele Kaiemanha (G4561, 5. dinastija) je prikazan pokojnik na papirusnom čamcu sa kopljem u ruci na kome su dve ribe (Sl. 5.) (Kanawati 2001: 31). Čamac iznutra nije šupalj, već



Sl. 5. Scena lova na ribe na severnom zidu kapele Kaiemanha

je pun tako da izgleda kao da ima neku vrstu palube koja obezbeđuje veću stabilnost; napravljen je od drveta iako ikonografski nisu prikazani detalji strukture drveta tj. drvena vlakna (Kanawati 2001: 31). Ribolov se odigrava u močvarnom krajoliku sa prikazanim papirusom, pticama, ribama i nilskim konjem (Kanawati 2001: 31). Dekoracija na zidovima uz pisani tekst je trebala da pruže mogućnost pokojniku da se bavi ribolovom i lovom na ptice u zagrobnom životu; većina prikazanih scena u grobnicama je imala funkciju da zadovolji pokojnikove potrebe za materijalnim dobrima, a scene lova u močvarnom krajoliku su sadržale element sporta odnosno aktivnosti kojom bi pokojnik voleo da se bavi u zagrobnom životu (Stevenson Smith 1958: 56). U pogrebnom hramu Userkafa (osnivača 5. dinastije) se javlja tema lova na ribe kao i u hramu u dolini Sahurea (Ćwiek 2003: 221). Tema lova na ptice se javlja i u kraljevskim pogrebnim kompleksima Userkafa, Sahurea, Niuserea, Pepija II (Ćwiek 2003: 222-223). Pored lova na ptice i ribe, često se prikazuje i lov na nilskog konja koji se takođe odigrava sa

papirusnog čamca; zbog rizika koji je nosio lov na ovu opasnu životinju, ovim aktivnostima se ne bavi pokojnik (Kanawati 2001a: 94; Čwiek 2003: 218). Prema mišljenju Altenmilera (Altemüller) nilski konj je životinja koja predstavlja prelaz između sveta živih i mrtvih (Čwiek 2003: 219). Sa druge strane, u kraljevskim pogrebnim kompleksima u sceni lova na nilskog konja učestvuje sam kralj (Čwiek 2003: 219), što može biti povezano sa idejom o kralju kao čuvaru *maat*. Prvo pojavljivanje ove teme u kraljevskom kontekstu imamo u pogrebnom hramu Userkafa (Čwiek 2003: 219). Scena koja se dosta ređe javlja (a prikazana je uz scenu lova na ribe u grobnici Kaiemanha) je prolazak goveda kroz vodu, vođenih čuvarima stada u brodovima (Kanawati 2001: 32).

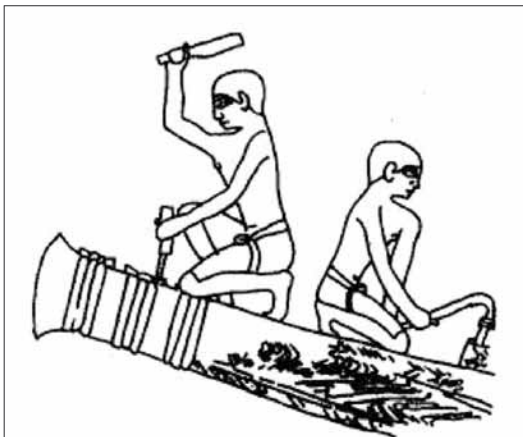
Aktivnost koja se takođe odigrava u papirusnom lakom čamcu je čupanje papirusa. Prikaz ove aktivnosti imamo u grobnici Meresankh III u Gizi (4. dinastija), gde su na istočnom zidu glavne kapele (severno od ulaza) prikazane Meresankh i njena majka Hetepheres kako ploveći na lakom papirusnom čamcu čupaju papirus (Sl. 6.) (Dunham, Simpson 1974: 9). Natpis iznad ove scene glasi: „Ona čupa papirus za Hathor u močvari sa svojom majkom. One gledaju sve dobre stvari koje su



Sl. 6. Scena čupanja papirusa sa istočnog zida glavne kapele iz grobnice Meresankh

u močvari.“ (Dunham, Simpson 1974: 10). Na desnom delu zapadnog zida kapele Kaiemanha (koji je u potpunosti otkriven pogledu sa ulaza u prostoriju) se nalaze prikazi skladišta za žito i druge potrepštine, dok se u gornjem levom uglu nalazi scena branja papirusa u kojoj pokojnik prolazeći kroz šipražje papirusa na čamcu bere stabljike papirusa (Kanawati 2001: 39). Ovu scenu po mišljenju Simsona (Simpson) treba tumačiti kao scenu sa religioznom konotacijom i ona bi mogla predstavljati deo rituala posvećenog Hathor (Kanawati 2001: 39).

Prikazi konstrukcije brodova su predstave ideje o barki (tj. arhetipa a ne neke konkretne barke) i stoga se odnose na završne faze konstrukcije, kako bi predmet bio prepoznatljiv i služio pokojniku u zagrobnom životu (Rogers 1996: 11). Prvi prikazi brodogradnje potiču iz Meiduma, iz grobnice Rahotepe i Itet i grobnice Nefermata (4. dinastija) (Rogers 1996: 5). Povećanje prostora raspoloživog za dekoraciju omogućava detaljnije prikazivanje nekih



Sl. 7. Reljef iz grobnice Tija sa prikazom izrade drvenog papirusnog broda

faza konstrukcije (Rogers 1996: 5), kakve imamo, primera radi u grobnici Tija iz 5. dinastije (Sl. 7.).

Prikazi u kapelama mogu predstavljati i brodove sa ili bez posade. Ove scene mogu imati dve svrhe: da prikažu barku kao deo inventara koji pokojniku služi u zagrobnom životu i da prikažu pokojnikove aktivnosti vezane za barke. Nije u potpunosti jasno kako bi

trebalo tumačiti scene koje podsećaju na epizode iz svakodnevnog života – kakve su scene u kojima se pokojnik javlja na barci. Ako bismo pretpostavili da se one odnose na pokojnikova putovanja u zagrobnom životu, možemo postaviti pitanje zašto se (sem kod Kajemanha) ne pojavljuju u prostoriji za sahranjivanje. U kraljevskim pogrebnim kompleksima takođe nema scena koje se mogu sa sigurnošću okarakterisati kao prikazi iz zagrobnog života (Ćwiek 2003: 272). Moguće je da se ovakvi prikazi odnose na aktivnosti koje je ne-kraljevski pokojnik upražnjavao za života, da podsećaju na njegova postignuća ili da prikazuju posthumne posete pokojnika svetu živih (Kanawati 2001a: 116). Slično je i sa predstavama iz svakodnevnog života u kraljevskim kompleksima, koje možemo podeliti na one koji predstavljaju stvarne događaje iz kraljevog života i stereotipne scene (Ćwiek 2003: 273). Scene prvog tipa se mogu posmatrati kao paralela scenama iz ne-kraljevskih grobnica u kojima pokojnik želi da istakne svoja postignuća i položaj u društvu za života. Drugi tip scena se može objasniti kao pokušaj da se obezbedi stalno ponavljajnje određene aktivnosti u kraljevom zagrobnom životu (Ćwiek 2003: 273). Svrha egipatskih dvodimenzionalnih (i trodimenzionalnih) predstava i pisane reči je da se magičnim formulama prikazanim predmetima udahne život – tako da su barke vrlo verovatno služile pokojniku za putovanje u zagrobnom životu slično kao što su ponude u jelu i piću bile važne za njegov opstanak u zagrobnom životu.

U grobnici u steni Uerhua, na istočnom zidu kapele, desno od vrata se nalazi reljef na kome su prikazana dva broda sa jedrima i dva sa veslima (Hassan 1944: 244). Natpisi iznad prva dva broda glase: „nastavi desno“ i „kanal lepog zapada“ (Hassan 1944: 244). Brodovi sa jedrima su okrenuti ka vratima i smešteni su jedan iza drugog, dok su brodovi sa veslima iza prva dva smešteni jedan iznad drugog, a u vodi su prikazani krokodili i nilski konj. U najnižem registru levo do vrata se nalazi pokojnik na papirusnom splavu sa kopljem u pratnji dve osobe (Hassan 1944: 246). U glavnoj kapele grobnice Meresankh su na istočnom zidu prikazana dva

laka čamca usmerena na levo; prvi od njih je obojen žutom bojom i ima četiri veslača, a Meresankh sedi na stolici; drugi čamac je obojen belom bojom i u njemu su veslači iza kojih sedi pokojnica sa cvetom u ruci (**Sl. 8.**) (Dunham, Simpson 1974: 11-12). Ova dva



Sl. 8. Barke sa istočnog zida glavne kapele iz grobnice Meresankh

čamca predvode povorku od dva žuta drvena broda koji imaju po jedan dugi zaklon (zakloni su jednim delom pokriveni tkaninom); oba broda imaju posadu i žensku figuru koja verovatno predstavlja pokojnicu (Dunham, Simpson 1974: 12). U mastabi Tesena (na istočnom zidu) je predstavljen pokojnik na papirusnom splavu u činu lova; desno od ovog prikaza su predstavljena tri broda sa jedrima, a natpis između drugog i trećeg glasi „otplovi“ (Hassan 1944: 267-268). Iznad ulaza u mastabu Ka-ni-nisuta (rana 5. dinastija) su predstavljena dva broda, jedan iznad drugog: prvi sa jedrom, pramca u obliku glave ježa okrenute ka unutrašnjosti broda, sa po-

sadom i pokojnikom; a drugi papirusni sa veslačima i pokojnikom koji je smešten pored kabine (Junker 1934: 158).

Tetijev vezir Remni u prostoriji za sahranjivanje ima na južnom zidu prikazane ponude u hrani i piću, a na istočnom zidu su u dva registra prikazana četiri broda (dva sa podignutim i dva sa spuštenim jedrima) na kojima nema ljudskih figura (na brodovima u donjem registru je prikazano po jedno tele) (Kanawati 2005: 60). Jedini slučaj prikazivanja barki u odaji za sahranjivanje pored Remnijevog je pronađen u grobnici Kaiemanha (poznata 5. din) i na tim barkama je predstavljena posada (Sl. 9.) (Kanawati 2005: 60). Pored ovoga su prikazane ponude u hrani i drugi predmeti za pokojnika, pravljenje hleba i piva, poljoprivredni radovi, nameštanje kreveta, igrači i dru-



Sl. 9. Barke u prostoriji za sahranjivanje u mastabi Kaiemanha

go; neke od ovih scena su takođe prisutne i u kapeli (Kanawati 2005: 58). Iz doba Tetija (6. dinastija) potiče mastaba Ankhmahora; u odaji za sahranjivanje je dekorisan samo severni zid na kome se nalazi žrtveni sto i ponude, ali pokojnik nije predstavljen (Kanawati 2001a: 113). Pokušaj da se dekorativni program kapele prenese u prostoriju za sahranjivanje nije raširio i u njoj se dekoracijom više ne predstavljaju živa bića (bilo pokojnik, bilo životinje), što je verovatno povezano sa funkcijom prostorije u kojoj je bilo smešteno telo pokojnika (Kanawati 2001a: 113).

Treća prostorija Kaiemanha sadrži predmete vezane za brodove i označena je natpisom kao „pristanište i barke“; u daljem tekstu su nabrojane vrste brodova i opreme za njih, kao i količina svakog od ovih predmeta (Kanawati 2001: 41). Kaiemanhova lista inventara uvođi novu klasu predmeta koja se ranije ne javlja na inventarnim žrtvenim listama – luku i opremu za brodove (Brovarski 1996: 124). Prikazi luka i uopšte struktura uz rečnu obalu su retki i pojavljuju se prvi put u Novom carstvu (Doyle 1998: 241). Među prikazima sa ovakvim sadržajem su najčešći i najlakši za identifikaciju prikazi luka uz hramove koje su igrale važnu ulogu u ritualnim procesijama (Doyle 1998: 241). Brodovi vezani u pristaništu se pojavljuju prvi put u ikonografiji u 6. dinastiji, ali su u većoj meri zastupljeni tek od Novog carstva (Doyle 1998: 246).

Prikazi funerarnih procesija u kojima barke prevoze kovčeg su takođe prisutna tema u grobnicama. U dekorativnom programu ne postoje predstave u kojima je pokojnik mrtav ili predstave procesa mumifikacije (sem nekih primera iz doba Ramezida) tako da je diskutabilno da li se scene pogrebne procesije odigravaju za života pokojnika kao deo pripreme (kao što se i grobnica u većini slučajeva gradi za života) ili su to zaista predstave procesije koja se odigrava nakon pokojnikove smrti (Kanawati 2001a: 121). Na severnom zidu Iduove (6. dinastija) kapele za darove se nalazi predstava prevoženja kovčega brodom do mesta na kome će se izvršiti bačzamovanje; građevina u kojoj se vrši balzamovanje podseća na strukturu sa istom funkcijom u hramu u dolini Pepija II (Simpson 1976: 23). U mastabi Kara (6. dinastija) takođe postoji predstava pogrebne procesije od kuće pokojnika do strukture za balzamovanje (Simpson 1976: 5-6).

Scene putovanja brodovima su u mastabama oblika slova „L“ često iznad ulaza u kapelu (Dunham, Simpson 1974: 4). Položaj nautičkih scena u ne-kraljevskim mastabama Gize je iznad vrata i u vezi sa tim Gedike (Goedicke) uočava da se može govoriti o vezi ovakvog položaja predstava barki sa predstavama u hramovima u dolini, kako je hram u dolini predstavljao ulaz u piramidalni kompleks isto kao ulaz

u kapelu u mastabi, možemo govoriti o zajedničkoj ideji da duše pokojnika od ulaza u pogrebnu strukturu započinjju put ka destinacijama na drugom svetu (Ćwiek 2003: 255). Brodovi kraljevskih osoba se, pored pomenutih razlika (u veličini i opštem kvalitetu i kompleksnosti izrade) odlikuju specifičnostima u nekim detaljima oblika u odnosu na barke ne-kraljevskih osoba. Jedna od razlika se odnosi na izgled prednjeg i zadnjeg kraja barke, koji su kod brodova kraljevskih osoba strmo izdignuti, a primer je model barke iz piramide kraljice Neit (6. din.) (Landström 1970: 59).

Modeli barki

Svi tipovi modela barki se javljaju i u zidnoj dekoraciji (Reisner 1913: II), pa modele možemo smatrati dodatnim načinom za prikazivanje pokojnikovih aktivnosti i potreština za zagrobni život, rame uz rame sa tekstom i slikom u grobnici. Egipatski modeli barki su pravljani od drveta, gline, kamena, metala i slonovače ali je velika većina bila izrađena od drveta (Reisner 1913: IV). Modeli iz Starog carstva su prema karakteristikama prilično jednoobrazni; od Srednjeg carstva se javlja veća raznolikost tipova modela barki. Drveni modeli barki se mogu podeliti na one izrađene od jednog komada drveta i na modele izrađene od više delova (Doyle 1998: 61). Modeli koji pripadaju drugoj grupi su retko pronalazeni; modeli od jednog komada drveta se mogu podeliti na modele od punog drveta, zatim na delimično ili potpuno izdubljene (Doyle 1998: 61-6). Modeli rečnih brodova iz Starog carstva se mogu podeliti na grupu sa ravnim dnom i bipodnim jarbolom i na grupu sa zaobljenim dnom i monopodnim jarbolom (Reisner 1913: V). U grobnici Pepiankha u Meiru su otkriveni modeli rečnih brodova bez posade kakvi se pojavljuju na većini reljefa iz Starog carstva (Reisner 1913: V). Pored neophodne opreme za plovību broda, na modelima se mogu nalaziti i nadstrešnice (Reisner 1913: 53). U mastabi Kagemnija (6. dinastija)

u Sakari je pronađeno jedanaest drvenih modela barki sa veslima i jarbolima bez veslača (Hassan 1946: 88).

Pohranjivanje barki u kraljevskim i ne-kraljevskim kontekstima

Pored ikonografskih predstava, modela i pisane reči iz grobnica, o barkama u funerarnom kontekstu možemo govoriti i na osnovu nalaza jama za pohranjivanje barki (*boat graves, boat pits*) i samih barki, kao i na osnovu negativa brodova usečenih u stenu. Raznolikost idejnih rešenja kojima se barke uvode u domen posmrtnog nam govori o nimalo jednostavnoj simbolici barki za pokojnike. Parametri koje treba posmatrati u pokušaju razumevanja mesta barki u zagrobnom životu su položaj struktura vezanih za barke u odnosu na ceo objekat namenjen sahrani pokojnika, njihova orijentacija, korišćeni materijali i druge karakteristike jame za brod i njenog sadržaja, broj barki (ili jama za njihovo pohranjivanje) (**Tabela 1.**), a sve to u odnosu na statusne i druge identitete pokojnika uz koje su pronađeni.

Nalazi barki i struktura za njihovo pohranjivanje nisu nova pojava u Starom carstvu. Iz tog razloga ćemo se najpre osvrnuti na primere iz predinastičkog perioda iako oni nisu u fokusu ovog rada.

U Abidosu je pronađeno 12 drvenih barki različitog stepena očuvanosti, premazanih belim krečom i bojnih okerom (Ward 2006: 124), u manje-više pravilnom nizu jedan pored drugog; orijentacija niza je severo-istok/ jugo-zapad (O'Connor 1991: 9). U Sakari je severno od grobnice Hor-Ahe (1. dinastija) otkrivena jama za barku orijentacije istok-zapad (Emery 1939: 1). Jama je od ćerpiča i u njoj su, pored ostatka drvene barke, pronađeni fragmenti drveta i konopca (Emery 1939: 18). Na istom lokalitetu je pronađena i drvena barka Dena (1. dinastija) sa istom orijentacijom (Ward 2000: 70). U Heluanu je konstatovano postojanje 19 ranodinastičkih drvenih barki, ali bez adekvatnog opisa i publikacije (Doyle 1998: 16). Jame za barke u He-

luanu i Sakari su bile za po jedan brod uz različite grobnice, za razliku od barki u Abidosu koje su pronađene u grupi – sve uz istu grobnicu (O'Connor 1991: 14).

Iz Starog carstva najpre treba pomenuti stanje kod Kufuove piramide. Uz nju su otkrivena dva drvena broda, od kojih je prvi (Kufu I, dimenzija 42,3 x 5,7 x 1,8m) iskopan iz jame južno od piramide (orijentacije istok-zapad), a drugi (Kufu II, nepoznatih dimanzija) se i dalje nalazi u jami, takođe sa južne strane piramide i iste je orijentacije kao Kufu I (Ward 2000: 70). Obe jame su se nalazile ispod velikog zida koji je krajem Starog carstva napravljen u cilju odvajanja kraljevske od ostatka nekropole (Altenmüller 2002: 270). Kufu III i IV su negativni brodova usečeni u stenu (*rock-cut hull*) na istočnoj strani Velike piramide, orijentisani u pravcu sever-jug, dimenzija 51,5 x 7 x 7m (Ward 2000: 70). Kufu V (dimenzija 43 x 4 x 7m) je takođe negativ barke usečene u stenu, orijentacije istok-zapad, a nalazi se pored prilazne rampe južno od piramide (Ward 2000: 70).

Kufuove kraljice su uz piramide imale po jednu jamu za brodove (ili barke usečene u stenu prema Ward 2000: 70), južno od piramida (G Ia i G Ib), a još jedna jama se vezuje za piramidu Kentkaves (L G 100) (Altenmüller 2002: 272). Zanimljivo je da su Kufuove kraljice bile prve koje su imale piramide i da se praksa sahranjivanja kraljica u piramidama od vremena Kufua ne ustaljuje kao jedina, već uporedo sa njom i dalje postoje sahrane kraljica u mastabama i grobnicama usečenim u stenu (Jánosi 1992: 53).

U Abu Roašu je istočno od piramide (južno od hrama piramide) Džedefrea (4. dinastija) otkrivena jama za barku orijentisana u pravcu sever-jug (Altenmüller 2002: 270).

Uz Kafreovu piramidu se na južnoj i na severnoj strani hrama piramide nalaze po dve barke u steni (orijentacije istok-zapad), a peta je locirana istočno od piramide i orijentacija joj je sever-jug (Altenmüller 2002: 270). U Menkaureovom pogrebnom kompleksu su sprovedena detaljna istraživanja u kampanjama 1971-1972.

kako bi se između ostalog utvrdilo da li postoje strukture za pohranjivanje barki i/ ili samih barki, ali rezultati nisu potvrdili pretpostavke istraživača (Salleh 1974: 153). Sa istočne strane Menkaureove piramide su otkriveni blokovi sa četiri predstave božanskih barki i to su jedine naznake o barkama u tom pogrebnom kompleksu (Salleh 1974: 154). Istraživanja ovog kompleksa do danas nisu u potpunosti završena, pa za sada treba ostaviti otvorenu mogućnost da su i kod Menkaureove piramide postojale strukture vezane za barke (Hanna 2007: 184).

Jedan brod je pronađen južno od piramide Neferikarea (5. din.) orijentisan u pravcu istok-zapad (Altenmüller 2002: 270). Južno od prilazne rampe piramide Unasa u Sakari su otkrivene dve jame za barke od kojih je jedna nepublikovana (Altenmüller 2002: 271), a u drugoj je sumaran negativ barke uklesane u stenovito tle simetričnog oblika, sa ravnim dnom i uzdignutim krajevima kao u slučaju barke Kufu I (orijentacije istok-zapad, dimenzija 36,5 x 6,1 x 7m) (Ward 2000: 70-78). Još jedan primer iz iste dinastije se nalazi stotinak metara od zapadnog zida hrama sunca Ni-user-rea u Abusiru – u pitanju je barka od ćerpiča orijentacije istok-zapad (Ward 2000: 79). Njeni zidovi imitiraju spojeve drvenih barki kakvi su na barci Kufu I i nekim reljefnim prikazima iz Starog carstva (Ward 2000: 79). Iz 5. dinastije treba pomenuti i ostatke dva broda iz magacina hrama piramide Neferefrea u Abusiru (orijentacije istok-zapad), koji je možda trebalo da zamene barke ukopane u jame (Altenmüller 2002: 271).

U južnom delu funerarnog kompleksa vezira Ptahšepesa (5. dinastija) u Abusiru postoji prostorija sa dva udubljenja u obliku barki, u kojima su se mogle nalaziti barke od drveta (Jánosi 1999: 34). Prostorija sa udubljenjima (čija je orijentacija zapad-istok) je nastala u drugoj fazi proširivanja mastabe (Jánosi 1999: 33). U grobnici vezira Kagemnija (6. dinastija) u Sakari su otkrivena dva broda orijentacije istok-zapad u jamama na vrhu mastabe (Altenmüller 2002: 271). Jame za barke u ovoj mastabi su natkrivene, dimenzija 11x 2m (Ward 2000: 70).

Vlasnik	lokalitet	Broj nalaza	nalaz	orijentacija	Lokacija
? (ranodinastički)	Abidos	12	Drvene barke	s-i / j-z	
Hor-Aha (1. din.)	Sakara	1	Jama za barku	i-z	
Den (1. din.)	Sakara	1	Drvena barka	i-z	
? (ranodinastički)	Heluan	19	Drvene barke	?	
Kufu (4. din.)	Giza	I	Drvena barka Drvena barka Barke usečene u stenu	i-z	Južno od piramide
		II		i-z	Južno od piramide
		III		s-j	Istočno od piramide
		IV		s-j	Istočno od piramide
		V		i-z	S. od prilazne rampe
Kraljice G Ia (4. din.) G Ib	Giza	1	Jama za barku	i-z	Južno od piramide
		1	Jama za barku	i-z	Južno od piramide
Džedfere (4. din.)	Abu Roaš	1	Jama za barku	s-j	Južno od piramide
Kafre (4. din.)	Giza	I	Barke usečene u stenu	i-z	J. od hrama piramide
		II		i-z	J. od hrama piramide
		III		i-z	S. od hrama piramide
		IV		i-z	S. od hrama piramide
		V		s-j	J. od hrama piramide
Neferikare (5. din.)	Abusir	1	Drvena barka	i-z	Južno od piramide
Neferefre	Abusir	2	Drvene barke	i-z	U magacinu hrama piramide
Ni-user-re (5. Din.)	Abusir	1	Barka od čerpiča	i-z	J. od hrama sunca
Unas (5. Din.)	Sakara	I	B. usečena u stenu nepublikovano	i-z	J. od prilazne rampe
		II			
Ptahshepes (5. Din.)	Abusir	2	Udubljenja u zidu u obliku trupa broda	i-z	J. deo funerarnog kompleksa
Kagemni (6. Din.)	Sakara	2	Drvene barke	i-z	Na krovu mastabe

Tabela 1. Lokacija, broji, položaji i orijentacija barki ili struktura za njihovo pohranjivanje bez samih barki, a orijentacija, broji i položaji barki (ili jama) u širem kontekstu pogrebnog konteksta takođe variraju. Međutim, moguće je izvesti neke osnovne zaključke vezane za ovaj problem.

Na osnovu gore pomenutih primera čije su osnovne karakteristike preglednije prikazane u **Tabeli 1.** je lako uvideti da ne postoji jedinstvena šema koja određuje karakteristike struktura za pohranjivanje barki u funerarnom kontekstu. Razlike u individualnim rešenjima za svaki primer su uočljive u gotovo svim parametrima: javljaju se barke od drveta, usečene u stenu ili od čerpiča, postoje i jame za njihovo pohranjivanje

Nalazi

Očigledno je da egipatska verovanja o zagrobnom životu nisu strogo određivala materijal od koga će se izrađivati barke za pokojnike. Barke su mogle biti građene od drveta na način koji bi dozvoljavao njihovu praktičnu upotrebu. Na barci Kufu I postoje naznake o tome da je mogla biti korišćena za plovidbu: tragovi abrazije na konopcima i drvetu ukazuju na takvu mogućnost (Hanna 2007: 184). Postavlja se pitanje da li je barka korišćena za prevoz umrlog kralja do zagrobnog kompleksa ili je bila u upotrebi za njegovog života. Bez obzira na odgovor na ovo pitanje brod Kufu I je poprimio novu funkciju kada je pohranjen u pogrebni kompleks, o čemu će u daljem tekstu biti više reči. Drugačija idejna rešenja kakva su barke uklesane u stenu ili Niuser-reova barka od čerpiča govore o barkama kao simbolu koji nije morao biti predstavljen brodom od drveta koji ima upotrebnu vrednost u svakodnevnom životu. Kao što je bilo dovoljno u žrtvenoj listi nabrojati potrebštine za pokojnika, barka je mogla biti predstavljena na čitav spektar načina. Raznolikost idejnih rešenja je produkt statusa pokojnika, ali i različitih ideja o barkama za pokojnike. Ako se ponovo vratimo na materijale i uloženi trud u gradnju barke Kufu I, jasno je da je ovaj kralj sebi mogao priuštiti više od dve barke od drveta. Ipak, činjenica da su Kufu III, IV i V, kao i sve Kafreve barke usečene u stenu, vodi ka zaključku da su i ovakva rešenja zadovoljavala potrebe glavnih figura na egipatskoj društvenoj lestvici.

Broj nalaza

Broj nalaza barki i jama za njihovo pohranjivanje je među osnovnim problemima za njihovu interpretaciju. Ovaj broj može varirati od pojedinačnih nalaza do većeg broja kakve nalazimo u predinastičkim nekropolama, tako da nije lako utvrditi koja logika stoji iza odluke o količini barki (ili struktura) koje će se naći u funerarnom kontekstu. Jedino što možemo primetiti je da među slučajevima kojima raspolažemo u ovom trenutku dominiraju oni sa jednom i sa dve barke/ jame.

Orijentacija

Osim slučaja u ranodinastičkoj grupi od 12 barki iz Abidosa, svi primeri se mogu svrstati u dve grupe prema orijentaciji: 1. grupu odlikuje orijentacija istok-zapad i 2. grupa sa orijentacijom sever-jug. Prva grupa se može objasniti kroz simboliku istoka kao prebivališta živih i zapada kao mesta na kome obitavaju mrtvi, što je u vezi sa kretanjem sunca, njegovim rađanjem na istoku i simboličkim umiranjem na kraju puta dnevnim nebom. Druga grupa može biti povezana sa percepcijom nebeskog Nila koji, poput svog para na zemlji teče od severa ka jugu (Altenmüller 2002: 279). Jedan Tekst kovčega iz Srednjeg carstva (CT 1 (44)) nam rečima:

*„Ploviš ka jugu u solarnoj noćnoj barci,
i veslaš ka severu u solarnoj dnevnoj barci”*

objašnjava da se nebeskim, kao i zemaljskim Nilom plove u smeru sever-jug, ali su putevi na nebu orijentisani u odnosu na sunčevo kretanje (Altenmüller 2002: 279). U grobnicama privatnih lica iz ranog Starog carstva imamo prikaze barki sa podignutim jedrima koje plove nizvodno simbolišući noćno kretanje ka istoku i barki sa vesli-ma koje plove uzvodno i predstavljaju dnevni put od istoka ka zapadu

(Altenmüller 2002: 280). U slučajevima kada imamo dve barke, jednu uz drugu, sa istom orijentacijom, postavljane tako da su im pramci okrenuti jedan ka drugom, tu možemo govoriti o simboličkom predstavljanju kretanja barki dnevnim i noćnim nebom, jer su ti putevi su suprotnog smera (Thomas 1956: 65).

Kao dodatak tome možemo pomenuti i zapažanja vezana za kanale u Velikoj piramidi. Prema proračunima, oni su do tačnosti od jednog stepena usmereni tako da je prvi od njih okrenut severnom nebu na kome se nalaze zvezde nekretnice (Bauval 1994: 25) sa kojima se kralj identifikuje u Tekstovima piramida (npr. bajalica 1468) (Faulkner 1966: 155), a drugi su usmereni ka južnom nebu.

Lokacija

Pri letimičnom pogledu na položaj barki i jama za barke odmah upada u oči činjenica da ni u jednom slučaju njihova lokacija u širem kontekstu pogrebnog kompleksa nije na zapadu ili severu. Preovlađuje položaj u istočnom delu u odnosu na piramide, ali su prisutni i slučajevi kada su nalazi od interesa u južnom delu. Sever, kao što smo pomenuli u vezi sa orijentacijom, predstavlja polaznu tačku noćnog putovanja ili putovanja kroz svet mrtvih. Simbolika zapada je takođe u vezi sa domenom mrtvih. To bi moglo da znači da pokojnik ulazi u svet mrtvih tek nakon stupanja u barku – različite funkcije barki za zagrobni život kao polaznu tačku imaju strane sveta povezane sa živom zajednicom.

Koncept solarne barke

U stručnoj javnosti još uvek ne postoji saglasnost po pitanju interpretacije funkcije barki u funerarnom kontekstu. Selim Hasan je smatrao da su sve barke, jame za barke i slično povezane sa sunčevim

barkama bez obzira na njihov broj, orijentaciju ili raspored (Awady 2003: 13). Sve autore koji su se bavili ovim problemom možemo podeliti u tri grupe: 1. grupa se generalno slaže sa Hasanovim pretpostavkama; 2. grupa ima drugačija viđenja i na različite načine interpretira problem; i 3. grupa koju čine autori koji su mišljenja da se sa sadašnjom količinom informacija teško može očekivati rešenje koje se u dovoljnoj meri podudara sa stvarnim stanjem stvari (Awady 2003: 13). J. Černi (J. Černý) je jedan od prvih protivnika Hasanove hipoteze sa viđenjem da su barke služile za putovanje kralja na drugom svetu (Altenmüller 2002: 273). Černi smatra da su Kufuove barke sa istočne i južne strane piramide su bile namenjene kraljevom putovanju ka četiri strane sveta na nebu, jer po njegovom mišljenju ne postoji razlog da se brojka od dve solarne barke uveća za još tri barke (ako govorimo o mogućnosti da jedan par zaista predstavlja solarne barke) (Černý 1955: 77). Ovaj istraživač ističe da nema razloga da bilo koji par Kufuovih i Kafreovih barki smatramo solarnim, jer u vreme njihove vladavine još uvek nije bilo zastupljeno viđenje o kralju kao sinu boga Rea – kome bi kao takvom bile potrebne barke da bi pratio boga sunca na putovanjima noćnim i dnevnim nebom (Černý 1955: 77). Slučajeve u kojima su pronađeni pojedinačni primerci barki, Černi interpretira kao barke za prevoz pokojnika na drugi svet uz napomenu da je razlog za postojanje jedne barke u nekim pogrebnim kompleksima vezan za imućnost pokojnika (Černý 1955: 79). Ahmed Fahri (Ahmed Fakhry), oslanjajući se na Tekstove piramida u kojima je naznačeno da je kralj trebalo da poseduje ukupno 8 barki (od kojih su dve solarne) se odlučio za viđenje da su barke korišćene za kraljevo putovanje na drugom svetu i da se samo dve barke (odnosno samo po 1 par) mogu smatrati solarnim (Altenmüller 2002: 273; Awady 2003: 13). Fahri smatra da je problem kompleksan i da je najadekvatnije barke smatrati ritualnim ili funerarnim u najširem smislu, bez daljih naznaka o njihovoj funkciji (Altenmüller 2002: 273). Abdel Monein Abu Bakr (Abdel Monein Abu Bakr) i Ahmed Jusef Mustafa (Ahmed Joussef Mustafa) su smatrali da su sve Kufuove barke bile namenjene putovanju kralja ka sve-

tim mestima u Gornjem i Donjem Egiptu (Awady 2003: 14). Njihovo mišljenje je da je 4. Kufuova barka bila namenjena sinovima Horusa koji su učestvovali u ritualima krunisanja kralja, dok je peti brod služio prevoženju kraljeve mumije od Memfisa do pogrebnog kompleksa (Altenmüller 2002: 273). Zahi Havas (Zahi Hawass) je barke južno od Kufuove piramide interpretirao kao solarne, a barke istočno kao korišćene za života kralja, čije su aktivnosti (održavanje i širenje kraljeve moći Gornjim i Donjim Egiptom) posvedočene u likovnim prikazima u gornjem hramu (hramu piramide) (Altenmüller 2002: 273; Awady 2003: 14). Barku Kufu V Havas povezuje sa kultom Hathor, bez nekog detaljnijeg objašnjenja takvog viđenja (Awady 2003: 14). Miroslav Verner (Miroslav Verner) je zaključio da je na osnovu dosadašnjih podataka najrazložnije smatrati barke prevoznim sredstvima za drugi svet s obzirom na naše dosadašnje poznavanje promena značenja i razvoja religioznih ideja (Altenmüller 2002: 273).

Ikonografski materijal iz grobnica privatnih lica nam uglavnom predstavlja barke u parovima i najčešće u rasporedu kakav imamo kod Kufua i Kafrea – tako da su brodovi jedan iza drugog, čineći konvoj (Altenmüller 2002: 274-5).

Međutim, problem je u tome što su se istraživači uglavnom vezivali za koncept solarne barke, pa su se slučajevi u kojima imamo dve ili broj barki koji je umnožak broja 2 mehanički tumačili ovim konceptom. Na slučajeve u kojima se pojavljuje jedna barka ili neparan broj barki su se više uzgred osvrtni i dosta proizvoljno izvodili zaključke. U najboljem slučaju su u završnim razmatranjima napominjali da se u daljim istraživanjima mogu očekivati parovi za nesparene brodove. Takvo posmatranje nema dobru teoretsko-metodološku potporu, jer svaki zaključak u nauci treba preispitivati i u momentu kada se neki novi nalaz ne slaže sa njim treba postaviti pitanje da li je u pitanju samo izuzetak koji potvrđuje pravilo, proizvod trenutnih promena na generalnom društvenom planu ili je naš zaključak konstrukt koji nije u skladu sa stvarnim stanjem stvari. Zbog toga treba izbegavati olako podvođenje nalaza pod oznaku solarnih barki, jer je ovaj koncept

zapravo konstrukt naše discipline, koji je nastao delom zbog manjka nalaza, ali mnogo više zbog lošeg pristupa nalazima.

Od kada je koncept solarne barke dobio veći broj pristalica među istraživačima, egiptolozi se u vezi sa ovim pitanjem koncentrišu na traganje za dualnošću kao opšte poznatim egipatskim principom (npr. Gornji i Donji Egipat, dve prirode kralja i drugo) i orijentacijom koja je u vezi sa sunčevim kretanjem (Ward 2000: 77). Kod ovakvih pitanja je neophodno uspostaviti kriterijume koji određuju da li neka pojava potpada pod naše tumačenje, što je u teoriji poznato već dugi niz decenija (na primer Čajldova lista kriterijuma za društva koja su u stupnju razvoja označenim kao civilizacija). Selim Hasan je dao listu kriterijuma za podvođenje nalaza pod oznaku solarnih barki, koja je u neku ruku problematična. On kao kriterijume navodi postojanje sokola sa krunom na barci, amblema lotosovog cveta i neidentifikovanog amblema, jedne ili dve natkrivene kabine, savijenog štapa sa različitim dodacima, stolice ili trona, jednog ili više visokih stubova... (Ward 2000: 77). Modeli i likovne predstave koji sadrže većinu ovih kriterijuma jesu označeni kao solarne barke u egipatskoj pisanoj reči (Ward 2000: 77). Problem sa ovim kriterijumima leži u činjenici da za njima možemo tragati u ikonografskom materijalu i modelima, ali teško u nalazima jama i drugih struktura za pohranjivanje barki – pa čak i na samim barkama zbog različitog stepena očuvanosti. Ipak, u većini slučajeva autori ne navode svoje liste kriterijuma, već se vode idejom o tome da barke u paru (ili jame za njihovo pohranjivanje) uvek predstavljaju primere solarnih barki više po inerciji nego iz opravdanih razloga.

Još jedan ne manje važan problem je tendencija ka generalizaciji podataka iz egipatskih izvora na duže vremenske periode (npr. na celo Staro carstvo) iako ti podaci nisu posvedočeni dovoljan broj puta u različitim trenucima. Primer su Tekstovi piramida, čiji su najstariji primerci iz 5. dinastije iz vremena vladavine Unasa, a koje Fahri uzima kao dokaz za generalnu percepciju barki u zagrobnom životu. Poznato je da je 5. dinastija specifična u svom odnosu prema

bog sunca koji se kanalisao kako kroz gradnju hramova sunca, tako i kroz percepciju Rea uopšte. Unas se poistovećivao sa Reom, ali to nije potvrđeno za ranije vladare, a nakon njega opada snaga solarnog kulta (Ward 2000: 78).

Činjenica je da za period Starog carstva raspoložemo srazmerno malim brojem pisanih i drugih izvora iz kojih možemo crpeti informacije o ovom pitanju, ali to ne znači da je generalizacija dobro rešenje. S obzirom na to da je Staro carstvo kao period formiranja i preoblikovanja percepcije kralja, društva i religije i uspostavljanja temelja za dalji razvoj u narednim periodima prepuno promena i da za svaku dinastiju pa i za veći broj konkretnih vladara možemo govoriti o specifičnostima u domenu religije i verovanja o zagrobnom životu, čini se da bi posebne celine trebalo posmatrati izdvojeno u kontekstu pitanja kojima se ovde bavimo. Međutim, moguće je govoriti o nekim opštim karakteristikama i bez veće količine izvora koji bi detaljima upotpunili našu sliku o problemu. Barke su imale svoje mesto u verovanjima o zagrobnom životu od 4. dinastije, kao i u 5. i 6. dinastiji, dakle do kraja Starog carstva. Nijanse u kojima se razlikuju njihove funkcije i važnost za ova verovanja su prizvod razlika na generalnom planu.

Kamen spoticanja u ovom pitanju su svakako primeri sa neparanim brojem barki/ jama. U slučajevima jednog nalaza je moguće ograditi se očekivanjem njegovog para, ali slučajevi Kufua i Kafrea se na taj način ne mogu objasniti. Neka posebna simbolika broja 5 u egiptskim verovanjima nije poznata. Najpre ćemo ukazati na opažanja koja se tiču slučaja sa pet barki, da bismo se u daljem tekstu osvrnuli na primere sa po jednim nalazom. U tom cilju ćemo posmatrati generalni izgled kompleksa piramida u vezi sa ulogom barki u zagrobnom životu.

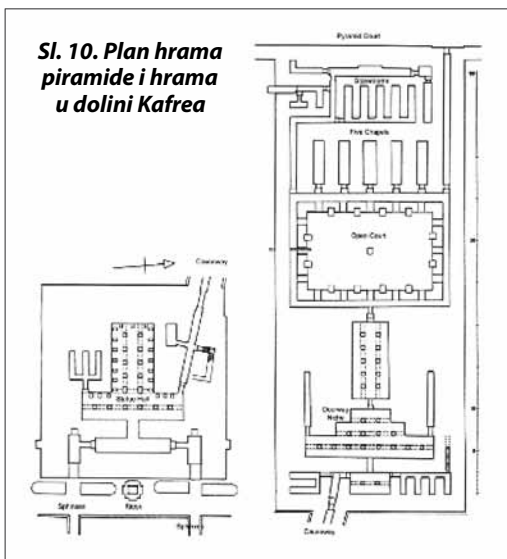
Naime, kompleks piramida se sastoji iz četiri elementa: hrama u dolini, uzlazne rampe, hrama piramide i same piramide (Lange, Hirmer 1967: 57). Hram u dolini je često nazivan kapijom (Lange, Hirmer 1967: 59), što je u skladu sa njegovom simboličkom funkcijom kao prvom građevinom na zapadnoj strani Nila kroz koju pokojnik prolazi

na putu ka mestu svog počinka. Prema mišljenju Rikea (Ricke), preminuli kralj do hrama stiže barkom i u njegovim odajama se obavljaju rituali vezani za pripremu pokojnika za zagrobni život (Oto 1967: 32). U Tekstovima piramida se pominje da kralj prolazi kroz "vrata raja" (bajalica 422), nakon čega ga kupaju i pročišćavaju (bajalice 325, 479, 563) (Brovarski 1977: 110).

Kod privatnih lica je uočen proces sličan kraljevskom. Na osnovu likovnih prikaza iz grobnice Mereruke se može zaključiti da on podrazumeva stavljanje kovčega sa pokojnikom na barku u prevoženje do druge (zapadne) obale Nila (Brovarski 1977: 107). Kod privatnih lica se se pokojnik doprema do kioska za pročišćenje, u kome se vrše rituali pranja i pročišćenja tela pokojnika, o čemu imamo svedočanstvo kod Mereruke i Kara (G 7101) (Brovarski 1977: 108). Pomenuti kiosci se nazivaju „vratima raja“ i njihova namena je slična nameni hramova u dolini (Brovarski 1977: 107-109).

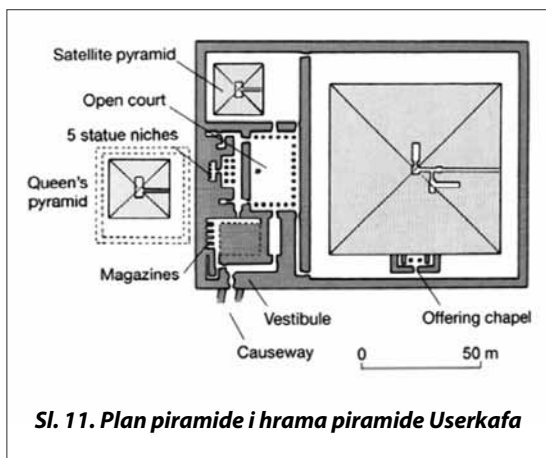
Od hrama u dolini se proteže uzlazna rampa – uski natkriveni hodnik sa dekorisanim zidovima, koji predstavlja sponu između hrama u dolini i hrama piramide (Arnold 2005: 54-55). Hram piramide je struktura koja stoji neposredno uz piramidu i sačinjava više arhitektonskih elemenata. U najudaljenijem delu hrama piramide (u prostoriji koja se grančila sa zidom koji okružuje pira-

Sl. 10. Plan hrama piramide i hrama u dolini Kafrea



midu) se nalaze lažna vrata kao simbol prelaska iz sveta živih u svet mrtvih (Oto 1967: 32). Neposredno pre te prostorije se nalazi pet kapela poređanih u nizu (jedana pored druge) za koje se pretpostavlja da su sadržale po jednu statu u kralja (Lange, Hirmer 1967: 59). U slučaju Kafreovog hrama piramide oblik kapela sugerije da su u njima postojale barke duže od 7 m, ali se o njihovom tipu/ tipovima može samo špekulisati (Sl. 10.) (Arnold 2005: 57). Kufuov hram piramide je slabije očuvan od Kafreovog, ali i kod njega postoji prostorija za pet statua koju od dvorišta odvajaju niša sa vratima (Arnold 2005: 49-50). U 5. dinastiji se plan hramova piramide menja, ali se i kod njih (Userkaf (Sl. 11.), Unas, Teti) pojavljuju prostorije za pet statua (Arnold 2005: 62-64).

Iako smo



Sl. 11. Plan piramide i hrama piramide Userkafa

već pomenuli da broj 5 nije posebno važan Egipćanima, pada u oči pojavljivanje barki i kapela za statue (možda barke) u hramu piramide. Posebno je zanimljiva lokacija tih kapela: one su u poslednjem delu hrama pre lažnih vrata kao simboličnog prolaza u drugi svet. Teško da bi podudaranje njihovog broja sa brojem Kufuovih i Kafreovih brodova mogli nazvati slučajnošću. Ako su se u kapelama nalazile statue kralja, moguće je da je svaka označavala po jedan aspekt njegove ličnosti na drugom svetu, koji je u vezi sa po jednom barkom. Egipćani su verovali da se individua sastoji iz više aspekata i da svaki od njih imaju drugačije sudbine u zagrobnom životu (Kanawati 2001a: 114). Jedan deo ličnosti je živio u donjem svetu (na način koji je određen

njegovim statusom); drugi je ostajao u grobnici i zavisio od ponuda i izvođenja rituala (*ka* duša); treći deo ličnosti je imao mogućnost da napusti grobnicu u toku dana (*ba* duša) (Kanawati 2001a: 114).

U tom slučaju bi po dve barke svakog kralja bile solarne (Kufu I, II i Kafre I, III). Barka iz istočne jame južno od Kufuove piramide se može smatrati noćnom barkom jer je u pitanju barka sa veslima sa pramcem usmerenim ka zapadu što je smer kretanja noćne barke (istok-zapad) (Altenmüller 2002: 282). Barka iz zapadne jame bi bila dnevna barka; obe barke su služile za putovanje kralja koji danju plovi u dnevnoj barci dnevnim nebom, a tokom noći u noćnoj barci noćnim nebom (Altenmüller 2002: 282). Altenmilerovo viđenje da grupe od pet barki treba posmatrati kao zbir od 2+2+1 se čini najverovatnijim jer su u slučaju Kufua dve barke južno od piramide vrlo verovatno dnevna i noćna barka u kojima kralj plovi poput Rea; ideja o dnevnoj i noćnoj barci podrazumeva da postoji par barki, tako da bi drugi par imao drugačiju funkciju, kao i peta barka. Kafreova barke I i III usečene u stenu je teže interpretirati, ali na osnovu oblika trupa bi one mogle odgovarati solarnim barkama (Ward 2000: 80). Može biti značajno to što su oba usmerena ka zapadu, ali je problem u tome što nisu postavljeni jedan iza drugog, što je položaj karakterističan za solarne barke u ikonografiji. Slučaj Kafreovih barki je teže ispitati jer nije sigurno kako su izgledali određeni delovi koji su važni za identifikaciju barki kao solarnih (ne vidi se kakvi su im pramci, da li su sa jedrima ili veslima).

Kada je bilo reči o lokaciji struktura za barke odnosno samih barki u odnosu na celu strukturu za sahranjivanje, videli smo da su one na jugu ili istoku – dakle vezane su za svet živih. Lokacija likovnih predstava barki u privatnim grobnicama je iznad vrata ili bar na vrhu zida, kao da nagoveštava da će svakog časa isploviti ka nebu. Slična stvar je i sa primerom Kagemnijevih barki na krovu mastabe. Barke generalno treba shvatiti kao simbol sredstva za prelazak u drugi svet, jer su one glavna prevozna sredstva i u svakodnevnom životu, a zagrobni život je samo jedna vrsta nastavka ovozemaljskog života.

Ikonografske predstave barki u grobnicama mogu podeliti na one čija je funkcija da ukažu na inventar neophodan za pokojnika i na scene u kojima je pokojnik predstavljen u činu korišćenja barki; predstave barki ne prikazuju konkretne barke već ideju o barci koju je trebalo magijskim formulama aktivirati kako bi služila pokojniku. Na taj način i model barke i pravi brod u funerarnom kontekstu u sebi objedinjuju ideju o barci kao potrepštini za pokojnika i za njegove aktivnosti u zagrobnom životu. Barke predstavljaju sponu između sveta živih i mrtvih i to je generalna ideja o njima. Nakon što pokojnik stigne na detsinaciju u zagrobnom životu koja mu je namenjena s obzirom na njegov status u svetu živih – barke mu služe za različite aktivnosti kojima se pokojnik bavi u zagrobnom životu. Solarne barke su samo jedna od vrsta ali ne i jedina, jer verovanja o zagrobnom životu ne pretpostavljaju da je jedina aktivnost pokojnika na drugom svetu za koju je potrebna barka kretanje dnevnom i noćnim nebom nalik bogu sunca. Na taj način možemo razumeti primere jedne barke: ona je najpre sredstvo za prevoz pokojnika do sveta mrtvih, ali u sebi može objedinjavati i ostale funkcije u zagrobnom životu. Kod Kufua i Kafrea imamo barke koje smo identifikovali kao solarne, dok je peta u oba slučaja mogla imati opštu funkciju simbola prelaska u zagrobni život (kao što je u slučajevima pojedinačnih barki jedna od funkcija barke bila prevoz pokojnika). Brojnost barki u njihovom slučaju je možda proizvod njihove imučnosti koja je dozvolila da se barke sa različitim funkcijama predstave pojedinačno, a ne da se prosto podcrta da oni mogu imati veći broj barki sa istom funkcijom (parovi solarnih barki). Kao što u svakodnevnom životu Egipćani koriste više vrsta barki, tako i u zagrobnom, koji je neka vrsta izmenjenog produžetka rečenog, postoji potreba za različitim vrstama brodova. Iz egipatskog jezika nam je poznato 175 imena brodova kako utilitarnih tako i simboličnih i brodova iz hramova (Göttlicher 1999: 892). Poznato je i 126 termina koji se tiču aktivnosti vezanih za brodove (Göttlicher 1999: 892). Kao i u svakodnevnom životu Egipćana i u zagrobnom životu su aktivnosti pokojnika bile raznolike. Sa ovim napomenama na umu možemo

razumeti primere jedne barke: ona je najpre sredstvo za prevoz pokojnika do sveta mrtvih, ali u sebi može objedinjavati i ostale funkcije u zagrobnom životu.

Poznato nam je da je velika razlika između očekivanja vezanih za zagrobni život elite i kralja, što se ogleda u celokupnom izgledu nekropole: grobnice elite su raspoređene tako da podsećaju na naselje, sa ulicama između grobnica poput onih između kuća, dok su kraljevske ne samo znatno veće i luksuznije izrade, već im je i pristupnost ograničena, nalik na palate u svetu živih (Allen 2006: 9). Samim tim je očekivano da će i kralju biti neophodne vrste barki koje su povezane sa njegovom pozicijom u društvu za života i sa njegovom božanskom prirodom. Kako je zagrobni život nastavak svakodnevnog, elite će potrebovati barke koje su u vezi sa njihovim funkcijama za života, što se odnosi i na niže slojeve. Kada imamo ove činjenice na umu, jasne su nam varijacije u oblicima i broju barki u funerarnom kontekstu. Solarne barke jesu bile jedan od primera funkcije barki u zagrobnom životu, ali je funkcija barki bila dosta kompleksnija i šira u zagrobnom životu.

IZVORI ILUSTRACIJA



Sl. 1. – Prikaz sa bloka iz prilazne rampe piramide Unasa (preuzeto iz: Ćwiek 2003: Fig. 78.).



Sl. 2. – Reljef sa bloka iz prilazne rampe Unasa sa prikazom teretnih brodova (preuzeto iz: Ćwiek 2003: Fig. 75.).



Sl. 3. – Scena u kojoj zanatlija radi pomoću dvoručne teštere iz grobnice Tija (preuzeto iz: Rogers 1996: Fig. 6.).



Sl. 4. – Drvena barka papirusnog oblika iz grobnice Tija (preuzeto iz: Rogers 1996: Fig. 9.).



Sl. 5. – Scena lova na ribe na severnom zidu kapele Ka-
iemanha (preuzeto iz: Kanawati 2005: Plate 7a).



Sl. 6. – Scena čupanja papirusa sa istočnog zida glavne kapele iz grobnice Meresankh (preuzeto iz: Dunham, Simpson 1974: Plate IV).



Sl. 7. – Reljef iz grobnice Tija sa prikazom izrade drvenog papirusnog broda (preuzeto iz: Rogers 1996: Fig. 37.).



Sl. 8. – Barke sa istočnog zida glavne kapele iz grobnice Meresankh (preuzeto iz: Dunham, Simpson 1974: Plate Va).



Sl. 9. – Barke u prostoriji za sahranjivanje u mastabi Ka-
iemanha (preuzeto iz: Kanawati 2005: Plate 16.).



Sl. 10. – Plan hrama piramide i hrama u dolini Kafrea (preuzeto iz: Ćwiek 2003: Fig. 18.).



Sl. 11. – Plan piramide i hrama piramide Userkafa (preuzeto iz: Ćwiek 2003: Fig. 22.).

BIBLIOGRAFIJA

Allen, J. P.

2006 Some aspects of the non- royal aferlife in the Old Kingdom, Pp. 9-17. In: *The Old kingdom Art and Archaeology* (Proceedings of the conference held in Prague, May 31 – June 4. 2004), ed. by Miroslav Bárta. Prague: Publishing House of the Academy of Sciences of the Czech Republic.

Alexanian, N.

2006 Tomb and social status. The textual evidence, Pp. 1-8. In: *The Old kingdom Art and Archaeology* (Proceedings of the conference held in Prague, May 31 – June 4. 2004), ed. by Miroslav Bárta. Prague: Publishing House of the Academy of Sciences of the Czech Republic.

Altenmüller, H.

2002 Funerary Boats and Boat Pits of the Old Kingdom, Pp. 269-290. In: *Quarterly Journal of African and Asian Studies*, Vol. 70, No. 3.

Arnold, D.

2005 Royal cult complexes of the Old and Middle Kingdoms, Pp. 31-85. In: *Temples of Ancient Egypt*, ed. by Byron E. Shafer. New York: Cornell University Press.

Awady, T. E.

2003 Poznámky k Chufuově lódi, Pp. In: *Pražské egyptologické studie 2*. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta.

Babić, S.

2005 Status identity and archaeology, Pp.67-85. In: *Archaeology of Identity: Approaches to Gender, Age, Status, Ethnicity and Religion*. London and New York: Taylor & Francis Routledge.

Baines, J.

1987 Practical religion and piety, Pp. 79-98. In: *The Journal of Egyptian Archaeology* 73.

1990 Restricted knowledge, hierarchy, and decorum: modern perceptions and ancient institutions, Pp. 1-23. In: *Journal of the American Research Center in Egypt*, Vol. 27.

1997 Temples as symbols, guarantors, and participants in Egyptian civilization, Pp. 216-241. In: *The Temple in Ancient Egypt*, ed. by S. Quirke. London: British Museum Press.

Bard, K. A., Fattovich, R., Ward, C.

- 2007 Sea Port to Punt: New Evidence from Marsā Gawāsis, Red Sea (Egypt), Pp. 143-148. In: *Natural Resources and Cultural Connections of the Red Sea*. BAR Int'l. Series 1661.
- Bauval, R.
1994 The Star Shaf of Cheops Pyramid, Pp. 23-28. In: *Discussions in Egyptology* Vol. 29.
- Bell, B.
1971 The Dark Ages in Ancient History: I. The First Dark Age in Egypt, Pp. 1-26. In: *American Journal of Archaeology* 75.
- Brovarski, E.
1977 The Doors of Heaven, Pp. 107-115. In: *Orientalia* 46.
- 1996 An Inventory List from „Convington's Tomb“ and Nomenclature for Furniture in the Old Kingdom, Pp. 117-155. In: *Studies in Honor of William Kelly Simpson*, Vol. 1, ed. by Peter Der Manuelian. Charlestown: Henry N. Sawyer Company.
- Butzer, K. W.
1976 *Early hydraulic civilization in Egypt*. Chicago, London: The University of Chicago Press.
- Černý, J.
1955 A Note on the Recently Discovered Boat of Cheops, Pp. 75-79. In: *The Journal of Egyptian Archaeology*, Vol. 41.
- Ćwiek, A.
2003 *Relief decoration in the royal funerary complexes of the Old Kingdom. Studies in development, scene content and iconography*. PhD Thesis. Warsaw: Warsaw University.
- Dodson, A., Hilton, D.
2005 *The Complete Royal Families of Ancient Egypt*. Cairo: The American University in Cairo Press.
- Doyle, N.
1998 *Iconography and Interpretation of Ancient Egyptian Watercraft*. MA Thesis. Maine: University of Maine.
- Dawson, W. R.
1924 Note on the Egyptian Papyrus Boat, Pp. 46. In: *The Journal of Egyptian Archaeology*, Vol. 10, No. 1 (Apr., 1924).
- Dunham, D., Simpson, W. K.
1974 *Mastaba of Mersyankh III*, Vol. 1. New Haven: Eastern Press, Inc.
- Edwards, I. E. S.
1975 *The Pyramids of Egypt*. Harmondsworth: Penguin Books.
- Emery, W. B.
1939 *Hor-Aha. Excavations at Saqqara 1937-1938*. Cairo: Government Press.
- Faulkner R. O.
1966 The King and the Star-Re-

- ligion in the Pyramid Texts, Pp. 153-161. In: *Journal of Near Eastern Studies*, Vol. 25, No. 1.
- Flentye, L
2002 The Development of Art in the Fourth Dynasty: The Eastern and Gis Cemeteries at Giza, Pp. 385-396. In: *Egyptian Museum Collections around the World: Studies for the Centennial of the Egyptian Museum, Cairo Vol. 1*, ed. by M. Eldamaty and M. Trad. Cairo: Supreme Council of Antiquities.
- 2007 The Development of Art in the Eastern and Gis Cemeteries at Giza During the Fourth Dynasty: Iconography and Style, Pp. 721-735. In: *Proceedings of the Ninth International Congress of Egyptologists (held in Grenoble, 6-12 septembre 2004)*, Vol. 1, ed. by J-C. Goyon et C. Cardin. Leuven: Peeters Publishers & Department of Oriental Studies.
- Gale, R., Gasson, P., Hepper, N., Killen, G.
2003 Wood, Pp. 334-371. In: *Ancient Egyptian Materials and Technology*, ed. by Ian Shaw and Paul Nicholson. Cambridge: Cambridge University Press.
- Gilbert, G. P.
2008 *Ancient Egyptian Sea Power and the Origin of Maritime Forces*. Canberra: Sea Power Centre – Australia.
- González Mancebo, L. M.
1998 La administración del astillero de *Prw nfr*: la importancia de la construcción de barcos en la superación de fronteras nacionales e internacionales en Egipto, Pp. 31-51. In: *Studia Historica. Historia Antigua*, Vol. 16.
- Göttlicher, A.
1999 Ships, Pp. 889-892. In: *Encyclopedia of the Archaeology of Ancient Egypt*, ed. by Kathryn A. Bard. London and New York: Routledge.
- Gundlach, R.
2001 Temples, Pp. 363-379. In: *The Oxford Encyclopedia of Ancient Egypt* Vol. 3, ed. by Donald B. Redford. Oxford: Oxford University Press.
- Hamblin, W. J.
2006 *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC. Holy Warriors at the Dawn of History*. London and New York: Taylor & Francis e-Library.
- Hanna, H.
2007 Cheops Wooden Boat and its Museum; Condition Case Study, Pp. 182-195. In: *ICOM-CC_Wood, Furniture and Lacquer (The International Conference on Heritage of Naqada and Qus region. Monastery of the Archangel, Naqada, Egypt 22-28 January 2007)*. Preprints Volume I, ed. by Hany Hanna. Cairo: Egyptian Printing Co.
- Hassan, F. A.
2005 The dynamics of a riverine civilization: a geoarchaeological

- perspective on the Nile Valley, Egypt, Pp. 51-74. In: *World Archaeology*, Vol. 29, No. 1, Riverine Archaeology (Jun, 1997).
- 2007 Droughts, Famine and the Collapse of the Old Kingdom: Re-Reading Ipuwer, Pp. 357-377. In: *The Archaeology and Art of Ancient Egypt. Essays in Honor of David B. O'Connor*, ed. by Zahi A. Hawass and Janet Richard. Cairo: Conseil Suprem des Antiquites.
- Hassan, S.
1944 *Excavations at Giza, with Special Chapters of Methods of Excavation, the False-door, and Other Archaeological and Religious Subjects*, Vol. 5 (1933-1934). Cairo: Government Press.
- 1946 *Excavations at Giza, The Solar-boats of Khafra, their Origin and Development, together with the Mythology of the Universe which they are supposed to traverse*, Vol. 6-Part 1 (1934-1935). Cairo: Government Press.
- Hawass, Z.
1997 The Discovery of the Harbors of Khufu and Khafre at Giza, Pp. 245-256. In: *Études sur l'Ancienne Empire et la nécropole de Saqqara dédiées à Jean-Philippe Lauer, réunies par Catherine Berger et Bernard Mathieu*, Orientalia Monspeliensia IX. Université Paul Valéry – Montpellier III.
- Herodot
1988 *Istorija*. Beograd: Matica Srpska.
- Jánosi, P.
1992 *The Queens of the Old Kingdoms and Their Tombs*, Pp. 51-57. In: *The Bulletin of the Australian Centre for Egyptology*, Vol. 3.
- 1999 The Tombs of Officials: Houses of Eternity, Pp. 27-39. In: *Egyptian Art in the Age of the Pyramids*, ed. by John P. O'Neill. New York: The Metropolitan Museum of Art.
- Jenkins, N.
1980 *The Boat Beneath the Pyramid. King Cheops' Royal Ship*. London: Thames and Hudson Ltd.
- Junker, H.
1934 *Giza II. Die Mastabas der beginnenden V. Dynastie auf dem Westfriedhof*. Vienna and Leipzig: Hölder-Pichler-Tempsky.
- Kanawati, N.
2001 *Tombs at Giza, Vol. 1. Kaiemankh (G4561) and Seshemnefer I (G4940)*. Warminster: Aris and Phillips Ltd.
- 2001a *The Tomb and Beyond. Burial Customs of Egyptian Officials*. Wiltshire: Aris & Phillips Ltd.
- 2005 *Decoration of Burial Chambers, Sarcophagi and Coffins*.

- ns in the Old Kingdom, Pp. 55-71. In: *Annales Du Service des Antiquités de L'Égypte Cahier No. 34: Studies in Honor of Ali Radwan*, Vol. 2, ed. by Khaled Daoud, Shafia Bedier and Sawsan Abd El-Fatah. Le Caire: Imprimerie Du Conseil Suprême des Antiquités.
- Killen, G.
1994 *Egyptian Woodworking and Furniture*. Princes Risborough: Shire Publications Ltd.
- Knapp A. B., Blake, E. (ed.)
2005 *Prehistory in Mediterranean: Connecting and Corrupting Sea*, Pp. 1-24. In: *The archaeology of mediterranean prehistory*. Malden, Oxford, Carlton: Blackwell Publishing Ltd.
- Landström, B.
1970 *Ships of the Pharaohs. 4000 Years of Egyptian Shipbuilding*. London: Allen & Unwin.
- Lange, K., Hirmer, M.
1967 *Egipat. Arhitektura, plastika, slikarstvo tokom tri milenija*. Beograd: Jugoslavija.
- Lauer, J-P.
1976 *Saqqara. The royal cemetery of Memphis. Excavations and discoveries since 1850*. London: Thames and Hudson.
- Lehner, M.
1985 *The Development of the Giza Necropolis: The Khufu Project*, Pp. 109-143. In: *Mitteilungen des Deutschen Archäologischen Instituts Abteilung Kairo*, Band 41.
- 1985a Giza. A Contextual Approach to the Pyramids, Pp. 136-158. In: *Archiv für Orientforschung* 32.
- Maddin, R., Stech, T., Muhly, J. D., Brovarski, E.
1984 Old Kingdom Models from the Tomb of Impy: Metallurgical Studies, Pp. 33-41. In: *The Journal of Egyptian Archaeology*, Vol. 70.
- Мидан-Рен Б.
2004 Накадско доба (око 4000-3000. г. пре н. е.). Стр. 70-92. У: *Оксфордска Историја Старог Египта*, ур. И. Шо. Београд: Клио.
- Monroe, C. M.
2005 Money and Trade, Pp 155-169. In: *A Companion to the Ancient Near East*, ed. by Daniel Snell. Malden, Oxford, Carlton: Blackwell Publishing Ltd.
- Nour, M. Z., Iskander, Z., Osman, M. S., Moustafa, A. Y.
1960 *The Cheops Boats*. Part I. Cairo: General Organisation for Government Printing Ofces.
- Ockinga, B.
2001 Piety, Pp. 44-47. In: *The Oxford Encyclopedia of Ancient Egypt* Vol. 3, ed. by Donald B. Redford.

- Oxford: Oxford University Press.
- O'Connor, D.
1991 *Boat graves and pyramid origins: New discoveries at Abydos, Egypt*, Pp. 5-15. In: *Expedition*, Vol. 33, No. 3.
- Oto, E.
1967 Bogovi i hramovi, Pp. 25-35. U: *Egipat. Arhitektura, plastika, slikarstvo tokom tri milenija*. Beograd: Jugoslavija.
- Petrie, W. M. F.
1917 *Tools and weapons. Illustrated by the Egyptian Collection in University College London, and 2,000 Outlines from other Sources*. London: University College and Constable & CO. LTD and Bernard Quaritch.
- Partridge, R.
1996 *Transport in Ancient Egypt*. London: The Rubicon Press.
- Peck, W. H.
1972 An Old Kingdom Tomb Wall, Pp. 63-68. In: *Bulletin of the Detroit Institute of Arts*, Vol. 51, No. 2 and 3.
- Pinch, G.
2004 *Egyptian myth. A very short introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Reisner, M. G. A.
1913 *Models of Ships and Boats*. Le Caire: Imprimerie de L'Institute Français D'Archéologie Orientale.
- Robins, G.
1997 *The Art of Ancient Egypt*. London: British Museum Press.
- Rogers, E. M.
1996 *An Analysis of Tomb Reliefs Depicting Boat Construction from Old Kingdom Period in Egypt*. MA Thesis. Austin: Texas A & M University.
- Salleh, A-A.
1974 Excavations Around Mycerinus Pyramid Complex, Pp- 131-154. In: *Mitteilungen des Deutschen Archäologischen Instituts Abteilung Kairo*, Band 30. Mainz, Rhein: Verlag Philipp von Zabern.
- Shaw, I.
1991 *Egyptian warfare and weapons*. Princes Risborough: Shire Publications Ltd.
- Shaw, I., Nicholson, P.(ed.)
2002 Ships and boats, Pp. 268-269. In: *The British Museum Dictionary of Ancient Egypt*. Cairo: The American University in Cairo Press.
- Shirai, Y.
2006 Ideal and reality in Old Kingdom private funerary cults, Pp. 325-333. In: *The Old kingdom Art and Archaeology* (Proceedings of the conference held in Prague, May 31 – June 4. 2004), ed. by Miroslav Bárta.

- Prague: Publishing House of the Academy of Sciences of the Czech Republic.
- Simpson, W. K.
1976 *The Mastabas of Qar and Idu, G 7101 and 7102*, Vol. 2. New Haven: Eastern Press, Inc.
- Smith, W. S.
1958 The Judge Goes Fishing, Pp. 56-63. In: *Bulletin of the Museum of Fine Arts, Boston*, Vol. 56, No. 304.
- 1960 *Ancient Egypt as represented in the Museum of Fine Arts, Boston*. Boston: T. O. Metcalf Co.
- Sofaer, J.
2007 Introduction: Materiality and Identity, Pp.1-9. In: *Material Identities*, ed. by Joanna Sofaer. Malden, Oxford, Carlton: Blackwell Publishing Ltd.
- Stanley, J-D., Krom, M. D., Cliff, R.A., Woodward. J. C.
2003 Short contribution: Nile flow failure at the end of the Old Kingdom, Egypt: Strontium isotopic and petrologic evidence, Pp. 39-5-402. In: *Geoarchaeology: An International Journal*, Vol. 18, No. 3.
- Teeter, E.
1987 Techniques and Terminology of Rope-Making in Ancient Egypt, Pp. 71-77. In: *The Journal of Egyptian Archaeology*, Vol. 73.
- Thomas, E.
1956 Solar barks prow to prow, Pp. 65-79. In: *The Journal of Egyptian Archaeology*, Vol. 42 (December 1956.).
- Veldmeijer, A. J.
2009 Cordage Production, Pp. 1-9. In: *UCLA Encyclopedia of Egyptology*, ed. by Willeke Wendrich. Los Angeles.
<http://escholarship.org/uc/item/1w90v76c>
- Vinson, S.
1994 *Egyptian boats and ships*. Princes Risborough: Shire Publications Ltd.
- Ward, C. A.
2000 *Sacred and Secular: Ancient Egyptian Ships and Boats*. Dubuque: Kendall/hunt publishing company.
- 2004a Boatbuilding in Ancient Egypt, Pp.13-24. In: *The philosophy of shipbuilding: conceptual approaches to the study of wooden ships*, ed. by Frederick M. Hocker and Cheryl A. Ward. Austin: Texas A&M University Press.
- 2004b Luxury wares in the Red Sea: The Sadana Island shipwreck, Pp. 165-171. In: *Trade and Travel in the Red Sea Region. Proceedings of Red Sea Project I*, ed. by Paul Lunde and Alexandra Porter. BAR Internacional Series 1269.

I RELIGIJI EGIPTA STAROG CARSTVA

- 2006 Boat-building and its social context in early Egypt: interpretations from the First Dynasty boat-grave cemetery at Abydos, Pp. 118-129. In: *Antiquity*, No.80 (2006).
- 2007 *The Complete Gods and Goddesses of Ancient Egypt*. Cairo: The American University in Cairo Press.
- Wilkinson, R.
- 2004 Zajdelmajer, Š. Prvi međuperiod (od oko 2160. do 2055. g. pre n. e.). Str. 174-216. U: *Oksfordska Istorija Starog Egipta*, ur. I. Šo. Beograd: Klio.

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

629.5(32)

656.6(32)

251(32)

МИЦКОВИЋ, Тамара, 1986-
Barke u svakodnevnom životu i religiji
Egipta Starog carstva / Tamara Micković. -
Beograd : #CASCA - #Centar za alternativno
društveno i kulturno delovanje, 2014
(Beograd: Pekograf).
- 101 str. : ilustr. ; 21 cm

Tiraž 200. - Bibliografija: str. 94-101.

ISBN 978-86-89647-01-3

a) Бродоградња - Историја - Египат - Стари век
b) Пловни путеви - Египат - Стари век
c) Религија - Египат - Стари век COBISS.SR-
ID 204424716

Tamara Micković je u knjizi *Barke u svakodnevnom životu i religiji Egipta Starog carstva* pokušala da homogenizuje raznolikost izvora o ovoj temi i time istakne važnost barki u različitim domenima života. Takvim pristupom i odabirom barke kao reперne tačke autorka je predstavila transformaciju praktičnog predmeta, i ideje o njemu kao takvom, u novi entitet sa posebnom i drugačijom simbolikom i težinom koju poprima. Kroz takvo izlaganje uviđa se da je iz osnovne namene i velikog značaja ovog predmeta u tom obliku, promenom i unapređivanjem u novim kontekstima zadržao visok nivo važnosti, ako ne i veći. Ovom studijom dobili smo pogled stručnjaka na specifičnosti jedne kulture kroz prizmu višeslojnog proučavanja jednog kompleksnog predmetnog fenomena koji čitaocima pruža novu vizuru u sagledavanju perioda jedne civilizacije. Način rada i metodologija prezentovani u ovoj knjizi prevazilaze okvire jedne nauke i predstavljaju vredan prilog i smernicu budućim istraživanjima na ovu ili slične teme. Knjiga Tamare Micković odgovorila je postavljenom zadatku i ispunila sve što je najavljeno u uvodu što podrazumeva da, na osnovu raspoloživih izvora i dostupne građe, prikaže evoluciju pojma barke kroz razne ideje i koncepte i objasni težinu svih tih tumačenja.

Knjiga *Barke u svakodnevnom životu i religiji Egipta Starog carstva* namenjena je stručnoj javnosti ali i široj publici, a autorka uspeva na jednostavan ali dovoljno ozbiljan način ukaže na značaj jednog bitnog fenomena proučenog sa novog aspekta. Istovremeno, knjiga ostavlja prostora za dalja istraživanje i smernice za nove pristupe.

Nikola Kilibarda, MA

Knjiga *Barke u svakodnevnom životu i religiji Egipta starog carstva*, predstavlja prvu i jedinstvenu studiju na srpskom jeziku koja je u celini posvecena istraživanju ove kompleksne problematike. Kao takva, ona ima poseban značaj i ujedno predstavlja izuzetno korisno i nezaobilazno štivo za sve koji se bave ovom problematikom, ali i drugim temama iz oblasti egiptologije.

Kristijan Obšust, MA
