

Rea Richard

Archeologie van de kust en de zee

2019-2020

Een Koninklijke bootbegraaving en een watertuigen-tableau van de 12^{de} dynastie

Zuid- Abydos, Egypte

A. Samenvatting artikel

Wegner, Josef. 2017. A Royal Burial and Watercraft Tableau of Egypt's 12th Dynasty (c. 1850BCE) at South-Abydos. *The International Journal Of Nautical Archaeology*. 46-1. p. 3-30.(Online) <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1095-9270.12203>. 15 oktober 2019.

1. Inleiding

1.1 Archeologische context van Egyptische bootbegravingen

Het oude Egypte kent een lange traditie van bootbegravingen in koninklijke funeraire complexen. De bewijzen die hiervan overblijven zijn echter zeer schaars en onvolledig. Dit ligt enerzijds aan de onwetenschappelijk manier van opgraven in het verleden en anderzijds aan de slechte bewaaromstandigheden van de bootmaterialen.

De bekendste nog bewaarde boot is die van Khufu in Giza die werd gevonden aan de voet van zijn piramidecomplex uit ongeveer 2500 BC (afb. 1). Het is het oudstenogintactevaartuig:

“ I was quite unprepared for its tremendous aesthetic impact. The ancient cedar timbers are darkly glowing, their warm, resinous perfume pervading the dusty air of the museum. The deep sheer of the boat's profile is quite extraordinarily beautiful, with its high prow and steeply raked stern pieces derived from the ancient papyrus reed rafts that must have been the first Egyptian method of transportation.”¹

Er zijn verschillende soorten boten opgegraven uit de Vroege en Midden Bronstijd, allemaal gevonden in een funeraire context. Sommige waren nooit gebruikt tijdens het dagelijkse leven maar werdenspeciaal ontworpen voor de laatste reis van de farao. ‘De boot’ was een sterk symbolisch object, dat tijdens de dodenrituelen als onmisbaar werd beschouwd.

In de jaren 90 werd in Abydos, in Midden-Egypte, een groep van boten uit de Vroeg- Dynastische (3000-2800 BC) periode gevonden (afb. 2). Deze vondsten markeerden het begin van het begravingsritueel en gaven onderzoekers voor het eerst inzicht in vroege boottechnologie uit de Nijlvallei. Dankzij recentere ontdekkingen en huidig onderzoek krijgt de wetenschappelijke wereld een nog duidelijker beeld van defuneraire praktijken en vaartuigen. Archeologen gaan ervan uit dat de Egyptenaren de bootbegraving toepasten van de Vroeg- Dynastische tot de Midden- Dynastische periode. Vondsten blijven echter zeldzaam, toch is er sprake van variatie in schaal en soort. De bootbegraving kwam samen met de piramidebouw even terug op tijdens de 12^{de} dynastie. Het ging wel om kleinere boten dan tijdens de Vroeg- Dynastische periode en na het Middenrijk stierf de gewoonte uit. Vanaf dan kreeg de farao een miniatuurmodel mee om zijn reizen verder te zetten in het hiernamaals. Deze gewoonte bestond al langer bij privé-begrafenissen.

Voor een goed begrip van bootbegravingen zijn vondsten uit het laatste stadium van het ritueel en bij uitbreiding de in deze paper besproken site, van groot belang.

¹Nancy JENKINS. 1980. *The Boat beneath the Pyramid*. Thames & Hudson: London. p. 11.

1.2 Archeologische context van de site

Tijdens 2014-2016 vonden er opgravingen plaats in het dodencomplex van farao Sensworset III (1878-1841 BC) in Zuid-Abydos (Afb. 3). Deze werden uitgevoerd via een samenwerking van de staat Egypte met de universiteit van Pennsylvania. De datering van deze site kadert binnen de periode die het einde van de bootbegraafingen markeert. Het gebouw waarin de resten van de boot gevonden werden is extra uniek omdat het ook muurschilderingen en votiefgaven uit ceramiek bevat.

Het bronartikel beschrijft in detail de kenmerken van de boot, de tekeningen, de ceramiek die geassocieerd wordt met het ritueel en de parallellen die kunnen getrokken worden met een gelijkaardig complex in Dashur.

2. Het dodencomplex van Sensworset III

2.1 Sensworset III?

Sensworset III is de vijfde farao van de 12^{de} dynastie, hij was getrouwd met zijn halfzus Sathathorionet en met Meretseger, een vrouw van onbekende afkomst. Tijdens de regering van Sensworset III vonden er veranderingen plaats in onder andere het bestuur en de kunst. Om deze reden wordt zijn regeerperiode gezien als het begin van het Late Middenrijk. Op administratief gebied vormde zijn regering een keerpunt binnen het Middenrijk. Hij wist de macht van de nomarchen, de heersers over de Egyptische gouwen (nomen of provincies) terug te dringen. Dit gebeurde door de invoering van een nieuw bestuurlijk systeem. Egypte werd in drie administratieve departementen verdeeld: het noorden, het zuiden en het hoofd van het zuiden. Sensworset III voerde een serie van militaire campagnes in Nubië uit. De precieze reden voor deze campagnes is niet geheel duidelijk. Mogelijk was het om te voorkomen dat Nubiërs op rooftocht in Egypte gingen. Een andere mogelijkheid was dat Sensworset III de greep op de handelsroutes in Nubië wilde verstevigen.

Sensworset III bouwde zijn piramide in Dashur maar had een dodencomplex in Abydos, waar ook het bootgebouw zich bevindt

Onder Sensworset III en zijn opvolger Amenemhat III veranderde de beeltenis van de koning drastisch. Deze toonde niet langer een geïdealiseerde jonge man, maar een meer realistisch portret van een man van middelbare leeftijd, serieus kijkend en herkenbaar aan relatief grote oren (Afb. 4).²

2.2 Het complex

Sinds 1994 voert de universiteit van Pennsylvania al opgravingen uit in Zuid-Abydos. Archeologen onderzoeken er stap er stap het volledige funeraire complex van Sensworset III (afb. 5). De site bestaat uit meerdere onderdelen met verschillende functies en was verbonden met nabij gelegen urbane en administratieve centra. De plek ligt in de lage woestijn, op ongeveer 800m tussen de vloedlijn van de Nijl en de hoogste woestijncliffen. De meeste onderdelen van het complex werden opgericht voor een lang gebruik en moesten dienstdoen in een doorlopende dodencultus. De focus ligt op de 180 m lange tombe van Sensworset III. De laatste tien jaar gebeurde er heel veel onderzoek naar het interieur van dat ondergrondse graf en de wijdere omgeving van het T-vormige

²Wolfram GRAJETZKI. 2006. *The Middle Kingdom of Ancient Egypt*. Classical Press: Bristol. p. 82.

gebouwencomplex (afb. 5). Aan de westkant van de site staan er nog drie tombes voor koningen en 8 graven voor een groep van onbekende leiders (1650-1600 BC).

Recent wordt er veel onderzoek gedaan naar de oostkant van de site (Nijl/ lokale zuiden) waar ook het bootgebouw zich bevindt.

3. Het boot gebouw

3.1 Algemeen

Het ondergrondse bootgebouw staat op 65m van de tombe, de as staat uitgelijnd met de voorste muur van het dodencomplex (afb. 6). De oriëntatie is vergelijkbaar met die van het tombegebouw maar gaat 6° scheef. De archeoloog Arthur Weigall schreef over het bootgebouw in 1901-1902, hij legde de structuur bloot maar het tongewelf stortte in. Hij staakte hierna onmiddellijk het onderzoek, maar zag nog net de gegraveerde boottekeningen op de witgekalkte muren. Weigall veronderstelde dat het om een extra tombe ging, hij maakte echter geen plan of foto's.

3.2 Het gebouw

Het gebouw bleef onaangeroerd tot aan de start van het nieuwe onderzoek van de universiteit van Pennsylvania. Na de komst van Weigall bleven de lijnen van het gebouw bovengronds zichtbaar aan de oppervlakte maar er werden geen opgravingen meer uitgevoerd tot in 2014. De onderzoekers focusten zich eerst op de kleinere structuren van het complex.

Het 'boothuis' is extreem goed geconstrueerd en is een perfect voorbeeld van 'Pharaonic Mudbrick Architecture' (afb. 7). Het gebouw werd neergepoot in de woestijn met zware hoofdmuren, bestaand uit twee rijen baksteen en pleister. Aan de buitenkant liggen losse bakstenen zonder mortel om de buitenwaarts vliedende krachten op te vangen en er zijn ook steunmuren aangebracht.

De ingestorte stukken gewelf konden niet meer gered worden en werden verwijderd zodat de archeologen het interieur verder konden opgraven. Het was de eerste keer dat ook de bootgravingen helemaal blootgelegd werden.

3.3 De restanten van de boot

Het gebouw heeft geen platte vloer maar beschikt eerder over een rompvormige holte (een lange sleuf met schuine zijden). De holte snijdt door het compacte zandoppervlak. Het zand is vast genoeg om zijn vorm te behouden maar kan evengoed gemodelleerd worden met een scherp voorwerp. De zijden van de vloerholte staan op 45° en werden dus geconstrueerd voor een redelijk grote boot. Omdat de holte doorloopt over de hele lengte van het gebouw gaan de onderzoekers ervan uit dat de romp intact begraven werd (afb.8). Aan de buitenkant van de ruimte bevindt zich op het einde van de vloerholte een wijde doorstapte gang. Die weg gaat naar beneden over een lengte van 15 meter.

3.4 Diefstal van een boot?

Tijdens de opgraving van de vloerholte vonden archeologen houten planken die niet van een sarcofaag of andere funeraire objecten afkomstig kunnen zijn. De houtresten bevinden zich niet in

situ, ze liggen verhoogd in het zand en niet meer in de holte. De artefacten behoren niet toe aan de romp van de boot maar eerder aan een bovenstaande structuur. Bewijzen van houtbewerking werden niet opgemerkt.

Normaal gezien zorgt de droge woestijngrond voor een goede bewaring maar deze houten planken zijn extreem onstabiel en aangetast door witte mieren die het hout vermalen tot pulp. Twee planken zijn geïdentificeerd als cederhout, de andere moeten gestabiliseerd worden voor ze aan verder onderzoek kunnen onderworpen worden. Er zijn resten van plaaster aanwezig op het hout wat verwijst naar een geschilderd oppervlak. Kleur werd echter niet teruggevonden. Verder onderzoek is nodig om te bepalen of alle planken gemaakt zijn uit cederhout en tot welke delen van de boot ze behoorden.

In 2015-2016 verschoof het onderzoek van het interieur naar de ingang van het bootgebouw. De rompholte loopt verder langs een 1 meter dikke bakstenen blokkade die oorspronkelijk de boogingang verzegelde. Er werden vier planken blootgelegd waarvan drie parallel aan elkaar werden vastgemaakt en een vierde alles samenhiield. De planken lopendoor naar de binnenkant van het gebouw. Waarschijnlijk behoorden deze houtresten toe aan de bovenstructuur van de boot, een dekhuisje of cabine. De planken liggen duidelijk in secundaire positie en werden als eerste ontmanteld bij de diefstal van het hout van de intacte boot. De dieven maakten met de balken een tijdelijke ramp/slide om het waardevolle hout naar buiten te laten glijden (afb.9). Tijdens de Oudheid was cederhout zeer waardevol en de boot werd volgens de onderzoekers toen al weggehaald. Bronnen spreken namelijk van vergelijkbare diefstallen om het hout te hergebruiken.

We kunnen ondanks het weinige houtbewijs het karakter en de grootte van het vaartuig, dat zich ooit in het bootgebouw bevond, reconstrueren, mede dankzij de dimensies van het gebouw en het profiel van de rompholte. Het afgeplatte profiel van de 1 meter diepe romp suggereert een boot voor geringe diepgang met slanke rompproporties. De boot kon maximum 18 meter lang zijn en de romp had een breedte van ongeveer vier meter. Deze gegevens kunnen vergeleken worden met intacte ceremoniële boten. De houtresten wijzen op een grote, funeraire boot die werd begraven met romp, dek en andere onderdelen zoals een dekhuisje of cabine. Het gebouw werd na depositie ontdekt en opnieuw betreden, de dieven braken door de stenen blokkade. Het dakgewelf was toen nog intact en lag begraven onder het zandoppervlak. De boot werd in het gebouw ontmanteld, waardoor het achtergelaten hout werd rondgestrooid. De restanten werden meegenomen voor hergebruik. Vier planken werden aan elkaar gezet om als glijbaan te dienen voor de grote stukken hout. De datering van deze gebeurtenis heeft echter nog niet plaatsgevonden en verder onderzoek zal hopelijk meer duidelijkheid brengen in de toekomst.

4. Het boot-tableau

4.1 Algemeen

Het meest opvallende kenmerk van het bootgebouw in Zuid-Abydos is de decoratie met talrijke geïnciseerde afbeeldingen van boten. Het zijn in totaal 120 verschillende watertuigen met elk hun eigen kenmerken. Samen vormen ze een informeel tableau over een totale lengte van 25 meter. Al de afbeeldingen bevinden zich op de zijkanten en de achtermuur (afb. 10). De tekeningen vormen geen eengemaakte scene, zoals in graven of in de gangen van piramidecomplexen van het Oude Rijk. Toch is er sprake van uniformiteit en is het geen vandalisme of graffiti. De watertuigen op de muren werden aangebracht binnen een korte tijdspanne door een groep mensen met dezelfde intentie: herinneren of vastleggen van een persoonlijke band met de boot.

4.2 De uitvoering

De afbeeldingen staan in clusters samen, daarom spreken we van een tableau. Ze beginnen ongeveer vanaf kniehoogte tot aan de hoogste bewaarde elementen van het gewelf en strekken zich niet uit over de hele lengte van het gebouw. De hoogste concentratie van afbeeldingen bevindt zich aan de binnenste helft, met de dichtste concentratie aan het uiteinde van de binnenkant. Er zijn geen incisis bewaard op de eerste vijf meters van het gebouw. Onderzoekers gaan ervan uit dat de afbeeldingen ook het gewelf bedekten. Omdat die positie zich boven ooghoogte bevindt kan het zijn dat de tekenaren gebruik maakten van verhogingen of dat boot zelf als platform diende.

De afbeeldingen verschillen in grote en complexiteit. Er zijn volledige boten met masten, zeilen, koorden, dekhuisjes, roer, roeispanten en roeiers maar er zijn ook er simpele exemplaren die schematisch of met een paar lijnen zijn voorgesteld. De grootte varieert van 1,5 meter tot 0,08 meter. Bij de grote boten bevinden zich ook andere figurale voorstellingen zoals vee, gazelles en florale elementen (afb. 11).

Ondanks de variatie zijn er ook overeenkomsten tussen de verschillende tekeningen. De meerderheid beeldt een romp af met een verhoogde boeg of achtersteven. Bij sommige voorbeelden heeft de boeg een naar binnen gekeerd element dat doet denken aan een dierenhoofd met 2 oren. Sommige boten hebben geen mast en de meeste worden afgebeeld als zeilende vaartuigen. Er is consequent een rechthoekige cabine aanwezig in het midden van de boot. Dat wordt soms uitgebeeld met enkel een lijnenpatroon.

Typisch aan het achtersteven is de verticale roeipost of het stanchion, waarbij de roeispanten eindigen in een bladvormig uiteinde. Wat een simpel roeisysteem lijkt te zijn, is eigenlijk een complex geheel van roeiers en roeispanten. Volgens de regels van de Egyptische kunst worden roeispanten van beide kanten van de boot als 1 afgebeeld.

Op faraonische boten zit meestal dit stuurmechanisme gemonteerd, we spreken dan over een dubbelkwart roer. Een mooi voorbeeld hiervan is de boot van Khufu (afb. 1).

4.3 Welke boot?

Het is moeilijk in te schatten, volgens de onderzoekers, of het tableau afbeeldingen voorstelt van typische nijlvaartuigen of dat het ging om 1 specifieke boot, die van de farao bijvoorbeeld. Het kan ook gaan om een groep van geassocieerde boten, hier getekend door verschillende mensen. De compositie van de watertuigen komt overeen met de regels van de Egyptische Bronstijd-kunst. Maar dateren via iconografie blijft een moeilijke gegeven. Omdat er bij bijna elke tekening een dekhuisje aanwezig is, kan het gaan om telkens dezelfde boot. Waarschijnlijk zijn de graveringen gelinkt met de boot die zich in het gebouw bevond. Ze zijn echter niet grafisch gelijkaardig en er wordt geen nadruk gelegd op een bepaalde richting die de boot kan uitvaren. De enige 2 afbeeldingen die kunnen verbonden worden met elkaar zijn twee exemplaren die op het lager gedeelte van het gewelf staan. De boten bevinden zich recht tegenover elkaar en zijn vergelijkbaar in grootte. De meest westelijke boot vaart zuid op de Nijl met gehesen zeilen, gebruik makend van de noordenwind en tegen de stroom in. De boot aan de andere kant heeft de zeilen neer, typisch als er noordwaarts en met de stroom mee wordt gevaren. Het samenbrengen van een noord en zuid varende boot is een Egyptisch thema. Geen enkele andere tekening echter toont een gelijkenis of een associatie. De onderzoekers gaan ervan uit dat de meer complexe afbeeldingen het gewelf decoreerden.

Het tableau is geen gepland decoratief programma maar het werk van vele handen. Sommigen hadden meer talent of wilden meer detail afleveren. Toch is de besteedde tijd, zelfs bij de uitgebreide tekeningen, minimaal. Ze zijn met de vrije hand op de plaastermuur aangebracht in een paar minuutjes.

4.4 Sleutelvraag

De graveringen van de boten zijn belangrijker dan de andere tekeningen en ze werden gemaakt tijdens een korte tijdsperiode. Het lijkt een commemoratieve activiteit te zijn, de tekeningen werden gemaakt door mensen die zich verbonden voelden met boten of met het specifieke vaartuig dat in het bootgebouw stond. Een belangrijke vraag is daarom of de afbeeldingen tegelijkertijd met de begraving van het vaartuig gemaakt zijn of ze later door bezoekers werden aangebracht. Is het graffiti of zijn het votiefafbeeldingen? Die laatste theorie kan gelinkt worden aan het feit dat de afbeeldingen pas beginnen op de hoogste levels, men tekenende het dichtst bij de ingang om gradueel de volledige binnenkant van de muren te bedekken. In dat geval was het gebouw nog gedeeltelijk beschikbaar en of lag er nog zand en debris aan de binnenkant. Dit betekent dat een aantal personen naar binnen mocht en dat zij begrepen wat voor soort gebouw het was.

Het gebouw werd ondanks de verzegeling en de ondergrondse ligging binnengedrongen door houtdieven. Betraden er daarvoor of daarna nog mensen om de tekeningen aan te brengen? Dit lijkt toch eerder onwaarschijnlijk.

De creatoren waren mensen die betrokken waren bij het transport en de installatie van het vaartuig in het gebouw. Waarschijnlijk namen ze deel aan ceremonies die samengingen met het begraven van de boot. Wat voor soort ritueel was dit dan? Witte muren opvrolijken met boot-tekeningen?

5. De ceramiek-depositie

5.1 Algemeen

De afbeeldingen en de speciale status die ze geven aan de bootbegraving in Zuid-Abydos worden versterkt door de recente vondst van een massief ceramiek-depot voor de ingang van het bootgebouw. De onderzoekers zochten naar analogie met de bootbegravingen in Dashur naar andere vaartuigen in de buurt. Bij deze opgravingen vond men een enorme hoeveelheid aan ceramieken potten. Deze voorraadkruiken vullen de weg van het woestijnoppervlak naar de ingang van het bootgebouw (afb. 12).

5.2 Type

Het gaat om containers met een nek voor de bewaring van vloeistoffen, meestal worden ze 'beer jars' genoemd (afb. 13). Ze kunnen echter ook andere dranken bevatten. Dankzij de vorm kunnen we de potten dateren, de nek en de randen tonen aan dat ze tijdens de late 12^{de} dynastie gebruikt werden. Dit bevestigt de gelijktijdigheid van het bootgebouw, de begraving en het dodencomplex van Sensworset III.

5.3 Plaatsing en symboliek

Opmerkelijk is de voorzichtige plaatsing van de potten: ondersteboven en tegen elkaar in rijtjes. De nekken staan licht gedraaid naar de ingang van het bootgebouw. De ingangsweg naar het gebouw bestaat uit een ruw gestampte geul, hieruit kan men afleiden dat men het dichtst bij de ingang eerst is beginnen te stappelen. De hele rij potten is 15 meter lang en bestaat minstens uit 145 exemplaren.

Sommige kruiken bevatten vergane kurken uit modder, wat de standaard methode was om de potten te verzegelen. Toch heeft de meerderheid geen verzegelde inhoud meer. In een klein aantal, ongeveer 5 %, vinden we aan mond en in het zand rond de nek een bruinrood korstig residu. Hieruit kunnen de archeologen afleiden dat de potten omgedraaid werden terwijl ze vol vloeistof zaten. De chemische analyse is nog niet voltooid maar sommige kruiken blijken een ander recipiënt te bevatten dan water.

De bedoeling lijkt hier dat de inhoud moest wegvloeien langs de ingang van het bootgebouw. Als alles en masse werd uitgegoten dan gaat het over ongeveer 2000 liter vloeistof. De perfecte conditie van de kruiken toont aan dat ze meteen begraven werden. Was het een grote ceremonie waarbij de inhoud van de potten geofferd werd? Deze depositie is uniek in de Egyptische wereld en het lijkt erop dat het begraven van de boot een belangrijk religieus evenement was. Offers van vloeistoffen vormen een integraal deel van persoonlijke funeraire rituelen maar zijn normaal niet verbonden met levenloze objecten zoals boten. Hier is dus sprake van een ander soort symbolisme: het uitgieten van vloeistof begeleidde de boot naar zijn plek in het hiernamaals op een magische wijze. Dit lijkt logisch bij het begraven van een boot in het zand. Er was namelijk nood aan een spirituele brug tussen de woestijnomgeving en het gebruik van het vaartuig in het hiernamaals, waar boten centraal stonden voor reizen en transport. De uitgegoten vloeistof vormt een magische rivier in de woestijn voor de farao en zijn boot.

B. Conclusie en kritiek

De auteur van het samengevatte artikel, Josef Wegner, bezorgt de lezer een uitgebreid verslag van de opgravingen van het bootgebouw in Zuid-Abydos uit de 12^{de} Dynastie. Hij gaat erg gedetailleerd te werk, vooral betreffende de architecturale kenmerken van het gebouw. De vier belangrijkste elementen die hij beschrijft zijn het gebouw, de restanten van de boot, de afbeeldingen en de ceramiek-depositie. Zij brengen elk hun eigen symboliek rond water, rivieren en boten in een woestijnomgeving met zich mee. Het is heel interessant om een andere beeldtaal van de Oudegyptische wereld te leren kennen. De incisie van de vaartuigen verschillen van de kunst die geassocieerd wordt met de begraafing van een farao.

Er is echter bijzonder weinig bewijs gevonden die de effectieve aanwezigheid van de boot aantoont. Wegner baseert zich op vijf planken en andere vergelijkbare opgravingen. Het is onduidelijk hoe hij diezelfde vijf planken linkt aan het hout van het dekhuisje van een boot. Ook kunnen er vragen gesteld worden omtrent zijn theorieën rond de inbraak in het bootgebouw. Hoe kan hij deze gebeurtenis dateren en reconstrueren? Hij maakt het de lezer soms erg moeilijk door belangrijke historische feiten zoals namen, plaatsen en data onduidelijk te formuleren of weg te laten. De lezer moet zelf veel onderzoekwerk verrichten om de informatie te verwerken. Men kan er dus vanuit gaan dat dit artikel geschreven is voor ingewijden en mede-academici. De ongeschoolde lezer zal moeite hebben met de zeer technische, archeologische data.

C. Bibliografie

Wolfram GRAJETZKI. 2006. *The Middle Kingdom of Ancient Egypt*. Classical Press: Bristol.

Nancy JENKINS. 1980. *The Boat beneath the Pyramid*. Thames & Hudson: London.

Josef WEGNER. 2017. A Royal Burial and Watercraft Tableau of Egypt's 12th Dynasty (c. 1850BCE) at South-Abydos. *The International Journal Of Nautical Archaeology*. 46-1. p. 3-30. (Online)
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1095-9270.12203>. 15 oktober 2019.

Websites

<https://www.lahistoriaconmapas.com/atlas/egypt-map/map-of-egypt-memphis.htm>

https://en.wikipedia.org/wiki/Senusret_III#/media/File:StatueOfSesotrisIII-EA684-BritishMuseum-August19-08.jpg

D. Afbeeldingen

Afbeelding 1



3

De boot van Khufu in Giza.

Abeelding 2

³ Nancy JENKINS. 1980. *The Boat beneath the Pyramid*. Thames & Hudson: London. p. 51.

BC	THE THIRTY-ONE DYNASTIES	BC	OLD KINGDOM	BC	THIRD & FOURTH DYNASTIES (principal rulers)
3150	Prehistory (Naqada II c. 3400)	2700		2700	
2700	Archaic Period Dyn. 1 and 2	2630	Third Dynasty		Zoser (reigned 19 yrs.)
2250	Old Kingdom Dyn. 3-6	2520	Fourth Dynasty		Huni (24 yrs.)
2035	1st Intermediate Period	2400	Fifth Dynasty	2630	Sneferu (24 yrs.) Cheops (23 yrs.) Djedefre (8 yrs.) Chephren (? 25 yrs.) Mycerinus (28 yrs.) Shepseskaf (5 yrs.) Khentkawes (?)
1668	Middle Kingdom Dyn. 11-13				
1550	2nd Intermediate Period				
946	New Kingdom Dyn. 18-20				
332	Late Dynastic Period Dyn. 21-31	2250	Sixth Dynasty	2520	

Een overzicht van de Egyptische periodes en Dynastieën.

Afbeelding 3

⁴Nancy JENKINS. 1980. *The Boat beneath the Pyramid*. Thames & Hudson: London. p. 5.



Abydos, in het midden van het Oude Egypte.

Abeelding 4

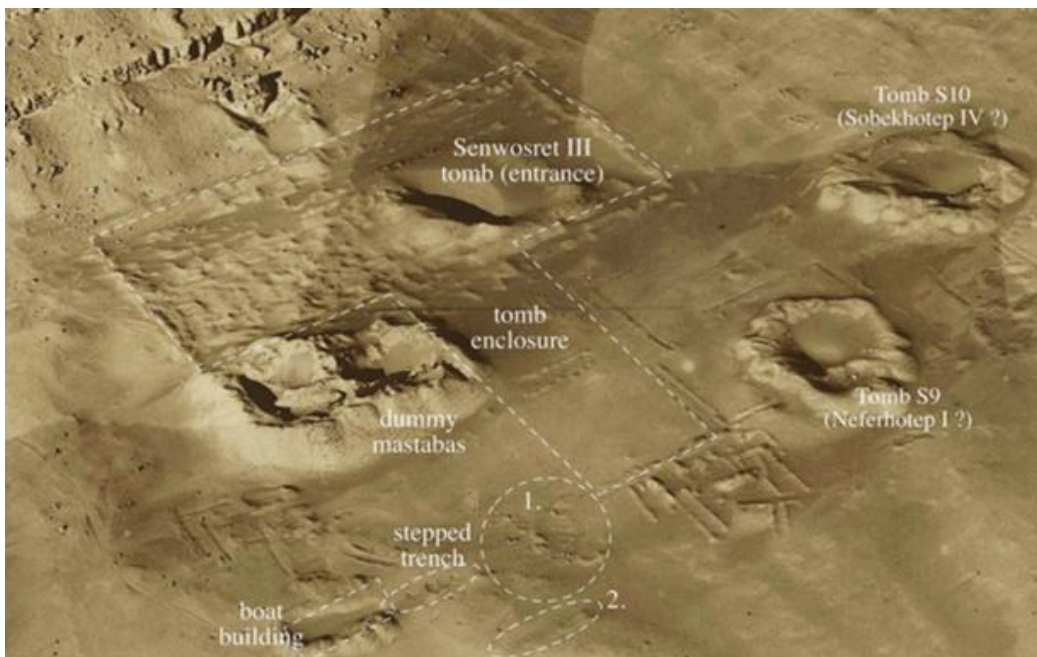
⁵<https://www.lahistoriaconmapas.com/atlas/egypt-map/map-of-egypt-memphis.htm>. Geraadpleegd op 15/12/2019.



6

Beeld van Sensworset III, British Museum London.

Afbeelding 5

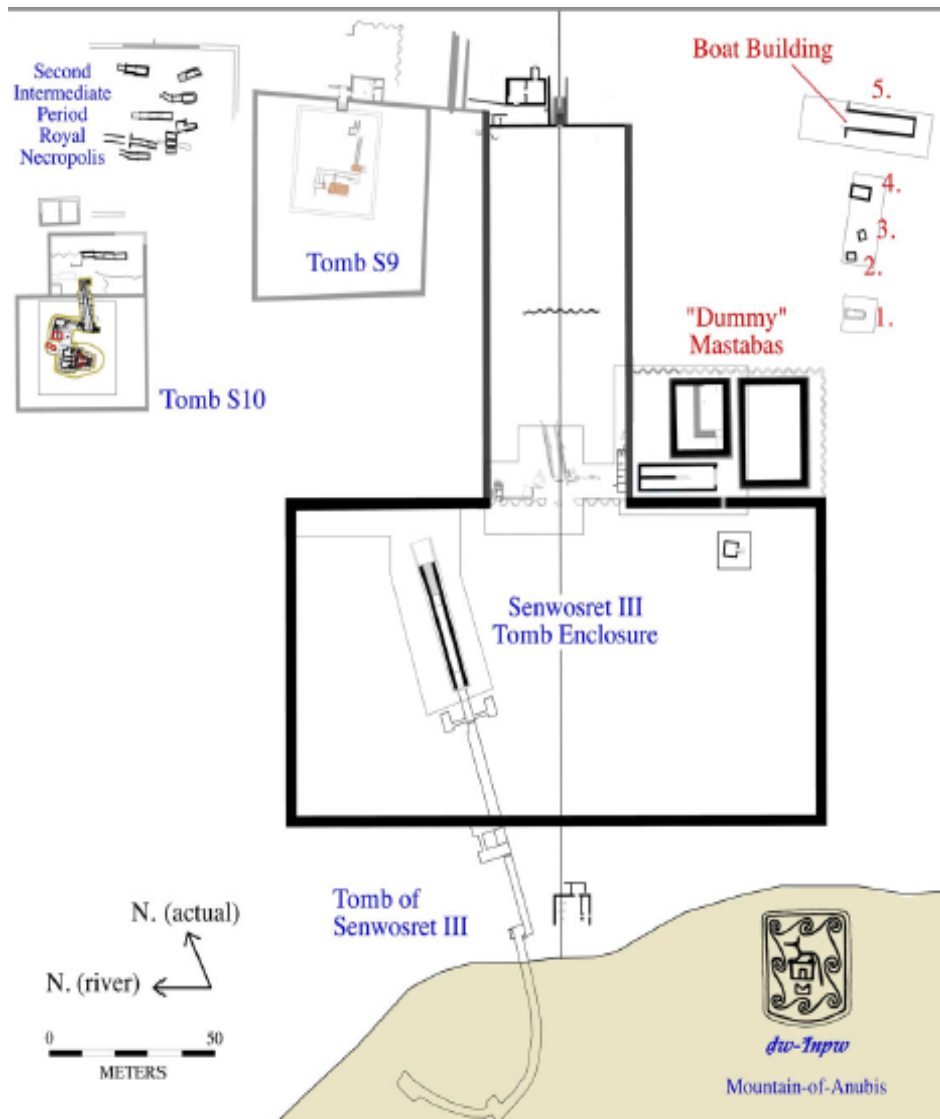


Het dodencomplex van Sensworset III in Zuid-Abydos.

⁶https://en.wikipedia.org/wiki/Senusret_III#/media/File:StatueOfSesotrisIII-EA684-BritishMuseum-August19-08.jpg

⁷Wegner, Josef. 2017. A Royal Burial and Watercraft Tableau of Egypt's 12th Dynasty (c. 1850BCE) at South-Abydos. *The International Journal Of Nautical Archaeology*. 46-1. p. 3-30.(Online) <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1095-9270.12203>. 15 oktober 2019. p. 4

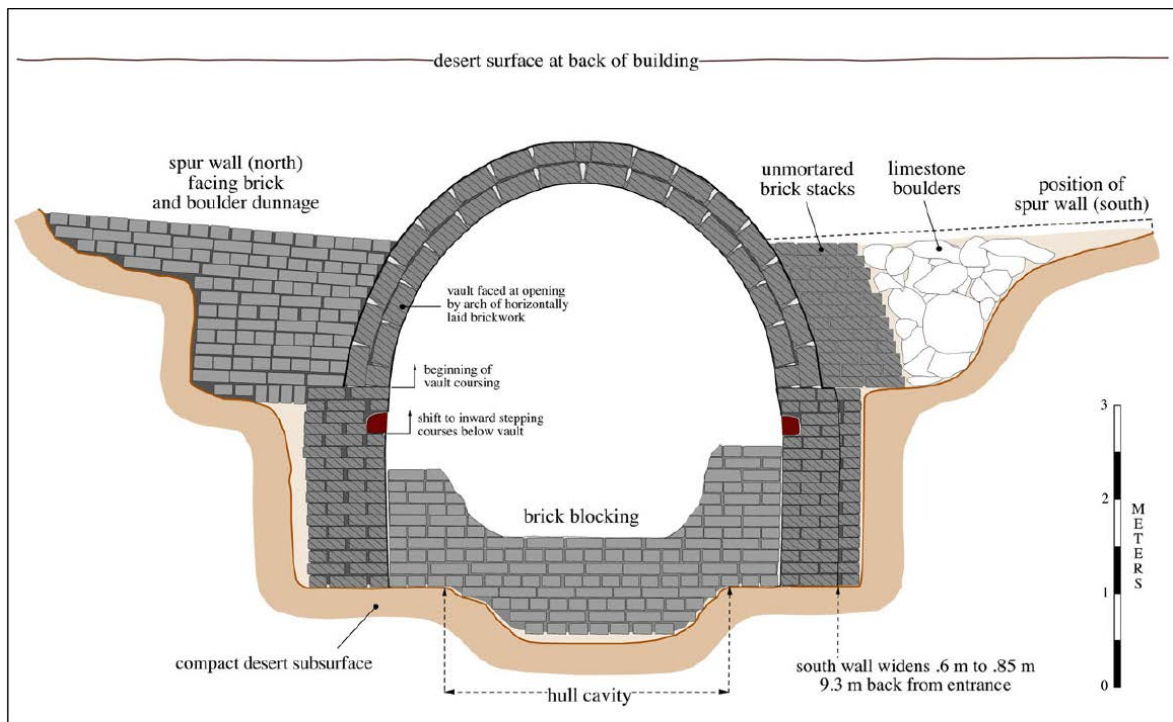
Afbeelding 6



Een schema van het dodencomplex met in de rechterbovenhoek het bootgebouw.

Afbeelding 7

⁸Wegner, Josef. 2017. A Royal Burial and Watercraft Tableau of Egypt's 12th Dynasty (c. 1850BCE) at South-Abydos. *The International Journal Of Nautical Archaeology*. 46-1. p. 3-30.(Online) <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1095-9270.12203>. 15 oktober 2019. p. 5.

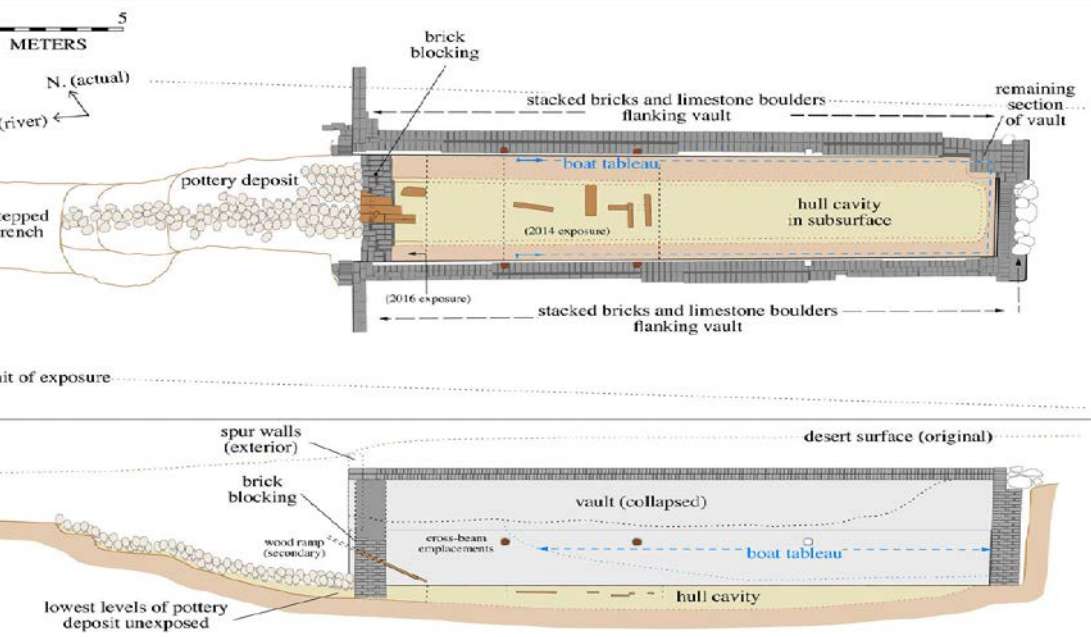


9

De voorkant van het bootgebouw.

Afbeelding 8

⁹Idem. p 8.



Doorsnede van de bovenkant en de zijkant van het interieur.

Afbeelding 9

¹⁰Idem, p. 7.



11

De adhoc ramp die de dieven gebruikten om het hout naar buiten te smokkelen.

Afbeelding 10



12

De afbeeldingen op de zijkanten en achtermuur van het bootgebouw.

¹¹ Idem, p. 11.

¹² Idem, p. 14.

Afbeelding 11



Enkele voorbeelden van de verschillende soorten afbeeldingen.

Afbeelding 12

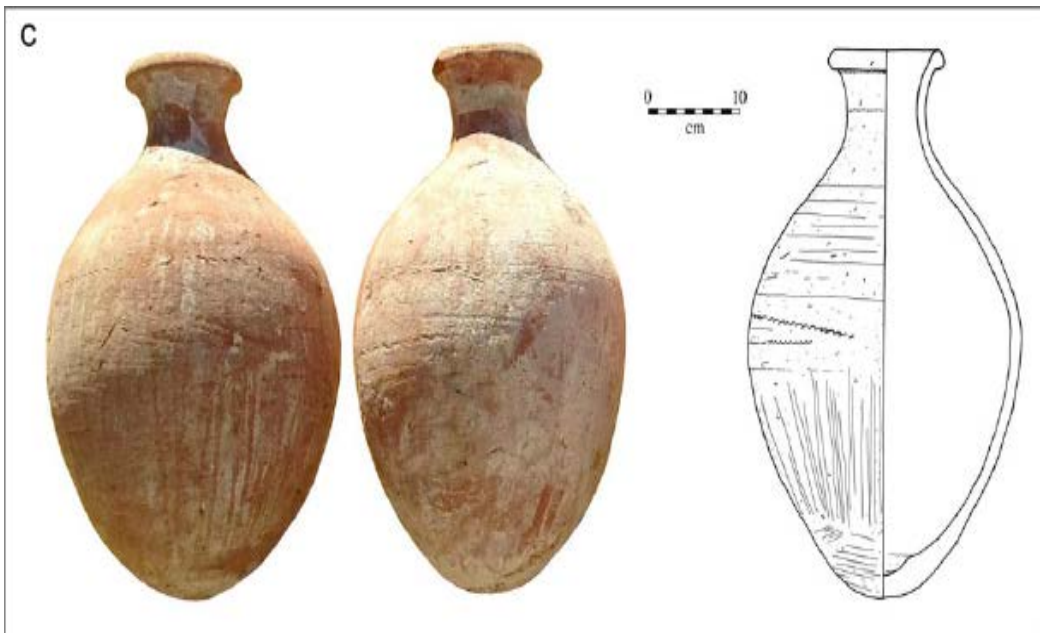
¹³ Idem, p. 17.



14

De ceramiek- depositie voor de ingang van het bootgebouw.

Afbeelding 13



15

Het 'beer jar' – type uit de late 12^{de} Dynastie.

¹⁴ Idem, p. 19.

¹⁵ Idem, p. 19.