

STUDIA ORIENTALIA
EDIDIT SOCIETAS ORIENTALIS FENNICA
VIII. 4

DIE WASSERFAHRZEUGE IN BABYLONIEN

nach

šumerisch-akkadischen Quellen (mit besonderer Berücksichtigung
der 4. Tafel der Serie H A R - r a = *hubullu*)

Eine lexikalische und kulturgeschichtliche Untersuchung

VON

ARMAS SALONEN

(Mit 43 Tafeln und 5 Zeichnungen)

HELSINGFORSIAE 1939
SOCIETAS ORIENTALIS FENNICA

HELSINKI 1939

DRUCKEREI-A.G. DER FINNISCHEN LITERATURGESELLSCHAFT

Vorwort.

Euphrat und Tigris könnte man als die Hauptstrassen Mesopotamiens bezeichnen, denn sie sind seit jeher die Träger des wichtigsten und umfangreichsten Verkehrs gewesen. Von Schiffahrtsverhältnissen ist immer wieder in den verschiedensten Textgattungen die Rede. Es ist daher schon längst erwünscht, durch eingehende lexikalische Untersuchungen ein Bild vom Wesen des babylonischen Wasserverkehrs zu gewinnen. Die ganz kurzen Skizzen von MEISSNER, Bab. & Ass. I 250—254, und von KÖSTER, Seewesen 45—55 (unter den phönizischen Schiffen), sind m. W. die einzigen Versuche, unsere Vorstellungen von den babylonischen Schiffen zu klären und zusammenzufassen. Auch sonst sind innerhalb des orientalischen Sprach- und Kulturgebietes nur wenige Untersuchungen erschienen, die sich mit der Schiffahrt befassen. Am besten sind noch die ägyptischen und phönikischen Schiffe behandelt, denen unter anderen KÖSTER, BOREAUX und BUSLEY mehrere wichtige Abhandlungen gewidmet haben. Die talmudische Schiffahrt hat KRAUSS, Talm. Arch. II 338—349, kurz dargestellt. Von ABRAHAM gibt es eine, leider schwer erhältliche Skizze über die »Schiffsterminologie des Alten Testaments« (1920). In einem ausgezeichneten Aufsatz hat RITTER »Arabische Flussfahrzeuge auf Euphrat und Tigris« (Islam IX 121—143) behandelt. KINDERMANN verdanken wir eine Sammlung der Schiffsnamen im Arabischen (1934). Schliesslich hat die indische Schiffahrt eine Darstellung durch MOOKERJI erfahren (1912).

Der Zweck meiner Untersuchungen soll daher der Versuch sein, in Form einer lexikalischen Studie eine Darstellung der Typen und der Herstellung der babylonischen Wasserfahrzeuge zu liefern und damit eine fühlbare Lücke der assyriologischen Literatur

zu füllen. Zugleich soll ein Blick auf die kulturelle Bedeutung der babylonischen Wasserfahrzeuge geworfen werden, denn noch heute finden wir in Mesopotamien Fahrzeuge in Gebrauch, von denen nachgewiesen werden kann, dass sie zu den ältesten Wasserfahrzeugen der Menschheit gehören. Die Bemannung, Befrachtung und Routen der Fahrzeuge hoffe ich demnächst gesondert behandeln zu können.

Das beigegebene Bildmaterial soll dazu dienen, den oft schwierigen Text uns verständlicher zu machen, geht doch aus der unmittelbaren Anschauung des Abbilds oftmals manches hervor, was sich den Texten allein nicht entnehmen lässt. Viele Mängel meiner Arbeit, welche mir sehr wohl bewusst sind, werden hoffentlich durch Vorlegung des bedeutendsten Bildmaterials etwas ausgeglichen. Vielleicht werden in den babylonischen Flussbetten noch einmal mesopotamische Wasserfahrzeuge entdeckt, ähnlich, wie aus dem Nemisee die römischen Schiffe ans Licht gekommen sind und im Moor von Nydam am Alsensund die Wikingerboote ausgegraben wurden. Dann würden wir auch etwas konkreteres Material in der Hand haben, welches meine theoretischen Feststellungen bestätigen könnte.

Es ist mir eine angenehme Pflicht, meinem verehrten Lehrer, dem Altmeister der Assyriologie, Herrn Professor Dr. KNUT TALLQVIST-Helsinki, der meine semitistischen Studien von Anfang an geleitet hat, herzlichst zu danken. Von ihm stammt das Thema dieser Untersuchung, zu deren Bearbeitung er mir seine Sammlungen und seine Bibliothek zur Verfügung stellte, wie er auch die Korrekturbogen mitgelesen und manchen Ratschlag dazu mir erteilt hat. Desgleichen möchte ich meinem Lehrer, Herrn Privatdozenten Dr. ADAM FALKENSTEIN-Berlin meinen besten Dank aussprechen, der meine Studien besonders im Šumerischen mit Rat und Tat gefördert hat und das Manuskript teilweise durchzusehen die Güte hatte. Seiner Spectabilität, Herrn Professor Dr. ERICH BRÄUNLICH-Leipzig und Herrn Prof. Dr. JOHANNES FRIEDRICH-Leipzig, in deren Seminar ich längere Zeit arbeiten durfte, gebührt mein Dank dafür. Zu grossem Dank bin ich für die Erlaubnis, mit den Originalen arbeiten zu dürfen, verpflichtet: dem Direktor der Vorderasiatischen

Abteilung bei den Staatlichen Museen zu Berlin, Herrn Professor Dr. WALTER ANDRAE, dem Keeper of the Department of Egyptian and Assyrian Antiquities in the British Museum zu London, Mr. SIDNEY SMITH M.A., dem Conservateur des Antiquités Orientales du Musée du Louvre, M. le docteur GEORGE CONTENAU. Ferner habe ich den Direktionen des Iraq-Museums zu Bagdad, des Metropolitan Museums of Art zu New York, des Ashmolean-Museums zu Oxford, des Nationalmuseums zu Kopenhagen und des Museums für Völkerkunde zu Hamburg zu danken, die mir viele Photographien, z.T. unpublizierter Stücke zur Verfügung gestellt haben und darüber hinaus die Erlaubnis zur erstmaligen Veröffentlichung gaben. Seine Exzellenz, der Herr Minister Dr. HARRI HOLMA-Paris hat durch mündliche und briefliche Mitteilungen meine Arbeit, besonders in ihren Anfängen, auch durch Erlaubnis unpublizierte Stücke seiner Privatsammlung heranziehen zu dürfen, wesentlich gefördert. Für manchen wertvollen Beitrag danke ich noch Herrn Professor Dr. BENNO LANDSBERGER-Ankara, sowie für den Hinweis auf manche archäologische Einzelheit Herrn Dr. ANTON MOORTGAT-Berlin und Herrn Professor Dr. AAPELI SAARISALO-Helsinki. Schliesslich hatte ich mich bei der sprachlichen Formulierung in Zweifelsfällen des Beistandes meines Freundes HELMUT WILSDORF-Berlin zu erfreuen.

Durch einen von dem Herrn Kanzler der Universität Helsinki und einen von dem Ausschuss für Verteilung von Stipendien an junge Wissenschaftler bewilligten Reisezuschuss war es mir möglich, 1937—1938 die wichtigsten orientalischen Museen in Europa zu besuchen. Die endgültige Durchführung und Fertigstellung meiner Arbeit ist durch ein von der Universität Helsinki bewilligtes Stipendium unterstützt worden. Die finnische Orient-Gesellschaft hat die Veröffentlichung meiner Arbeit durch Aufnahme in ihre Schriftenreihe bedeutend erleichtert.

Helsinki, im März 1939.

ARMAS SALONEN.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Verzeichnis der Abkürzungen	IX
Einleitung	1
I. Teil: Die Wasserfahrzeuge	11
A. Allgemeine Benennungen und Schiffstypenbezeichnungen	11
B. 1. Schiffsnamen, welche den Zweck und die Bestimmung des Schiffes andeuten	22
B. 2. Schiffsnamen, welche das äussere Aussehen und den Zustand des Schiffes andeuten	41
B. 3. Schiffsnamen, welche sich auf den Herstellungsort, die Heimat oder den Bestimmungsort des Schiffes beziehen	52
B. 4. Schiffsnamen, welche sich auf den Hersteller oder Eigentümer des Schiffes beziehen	56
C. Flösse	66
D. Andere Gefährte	70
II. Teil: Teile der Wasserfahrzeuge	75
A. Allgemeine Benennungen	75
B. Innenhölzer	83
C. Planken, Balken, Versteifungshölzer	88
D. Decks und Bauten	96
E. Niete und Nägel	99
III. Teil: Ausrüstung der Wasserfahrzeuge	102
A. Stangen, Riemen, Steuer	102
B. Bemastung der Segelschiffe	110
C. Taue, Seile, Leinen	117
D. Andere an Bord befindliche Gegenstände, Landungsgeräte und Verwandtes.	120
Namen von Teilen und Ausrüstungsgegenständen der Wasserfahrzeuge unsicherer Bedeutung	128
IV. Teil: Herstellung der Wasserfahrzeuge	133
A. Bauleute	133
B. Werkzeuge	136
C. Baumaterial	139
D. Bautermini	150
E. Schiffsabmessungen	154
F. Die Leistungsfähigkeit der babylonischen Frachtschiffe	158
Textanhänge	161
Indices	185
Verzeichnis der Tafeln	196
Tafeln	

Verzeichnis der Abkürzungen.

- AB = Assyriologische Bibliothek.
 ABL = R. F. HARPER, Assyrian and Babylonian Letters.
 ABRT = J. A. CRAIG, Assyrian and Babylonian Religious Texts. I—II
 (= AB XIII).
 ADD = C. H. W. JOHNS, Assyrian Deeds and Documents.
 AGS = J. A. KNUDZON, Assyrische Gebete an den Sonnengott. I—II.
 AM = Athenische Mitteilungen.
 Amh. = G. PINCHES, The Amherst Tablets being an account of the
 Babylonian inscriptions in the collection of the Right Hon.
 Lord Amherst of Stackney, F. S. A. at Didlington Hall,
 Norfolk.
 An. Or. = Analecta Orientalia.
 AO (mit Nummer) = Antiquités Orientales, Louvre, Museumsnummer.
 AO = Der Alte Orient.
 AoF = H. WINCKLER, Altorientalische Forschungen. I—III.
 AOf = Archiv für Orientforschung.
 AOSNC = H. H. V. D. OSTEN, Ancient Oriental Seals in the Collection of
 Mr. Edward T. Newell (= OICP XXII).
 AoTB = H. GRESSMANN, Altorientalische Texte und Bilder zum Alten
 Testament. 2. Aufl.
 AoTU = B. MEISSNER, Altorientalische Texte und Untersuchungen.
 ARu = M. DAVID-E. EBELING, Assyrische Rechtsurkunden.
 BA = Beiträge zur Assyriologie.
 Bab. = Babyloniaca.
 Barc. (mit Nummer) = Kloster Montserrat in Barcelona, Museumsnummer.
 BAWb = B. MEISSNER, Beiträge zum assyrischen Wörterbuch. I—II
 (= OICAS I, IV).
 BBKF = Berliner Beiträge zur Keilschriftforschung.
 BE = The Babylonian Expedition of the University of Pennsylvania.
 Series A: Cuneiform Texts.
 BEZOLD, Cat. = C. B., Catalogue of the Cuneiform Tablets in the Kouyunjik
 Collection of the British Museum.
 —, Gl. = Derselbe, Babylonisch-assyrisches Glossar.
 BHT = SIDNEY SMITH, Babylonian historical Texts relating to the
 Capture and Downfall of Babylon.
 BICN = Babylonian Inscriptions in the Collection of J. B. Nies.
 Bitumen = Zeitschrift »Bitumen«, Berlin.

- BKBR = H. ZIMMERN, Beiträge zur Kenntnis der babylonischen Religion (= AB XII).
- BL = ST. LANGDON, Babylonian Liturgies.
- BM (mit Nummer) = British Museum, Museumsnummer.
- BMQ = The British Museum Quarterly.
- Bo (mit Nummer) = Keilschrifttexte aus Bogazköy.
- BOISACQ = É. B., Dictionnaire étymologique de la langue grecque.
- BOISSIER, Choix = A. B., Choix de textes relatifs à la divination assyro-babylonienne. I—II.
- BOTTA = P.E.B., Monuments de Ninive. I—V.
- BPPs = ST. LANGDON, Babylonian Penitential Psalms.
- BRLM = Babylonian Records in the Library of P. Morgan.
- Bu (mit Nummer) = Budge-Sammlung, BM.
- CAH = Cambridge Ancient History.
- CHÉU = G. CONTENAU, Contribution à l'histoire économique d'Umma.
- CH = Codex Hammurapi.
- CLERCQ = Catalogue méthodique et raisonné de la collection de Clercq.
- CT = Cuneiform Texts from Babylonian Tablets etc. in the BM.
- CUOS = Columbia University, Oriental Studies.
- DELAPORTE, Louvre = L. D., Catalogue des cylindres, cachets et pierres gravées de style oriental (Musée du Louvre). I²—II.
- DELITZSCH, AL³ = FR. D., Assyrische Lesestücke, 3. Aufl. (= AB XVI).
- , AS = Derselbe, Assyrische Studien.
- , Gr.² = Derselbe, Assyrische Grammatik, 2. Aufl.
- , HWb = Derselbe, Assyrisches Handwörterbuch.
- , Prlg. = Derselbe, Prolegomena eines neuen hebr.-aram. Wörterbuches zum A.T.
- , SGI. = Derselbe, Sumerisches Glossar.
- DHORME, L'emploi = P.D., L'emploi métaphorique des noms de parties du corps en hébreu et en akkadien.
- DKA = A. BAUMEISTER, Denkmäler des klassischen Altertums. I—III.
- DOZY-ENGELMANN, Gl². = D.-E., Glossaire des mots Espagnols et Portugais dérivés de l'arab, 2. Aufl.
- DP = ALLOTTE DE LA FUYE, Documents présargoniques.
- DPM = Délégation en Perse, Mémoires.
- DS = H. W. HILPRECHT, Deluge Story.
- EA = J. A. KNUDTZON, Die El-Amarna-Tafeln. I—II (: VAB II).
- E-G = ERMAN-GRAPOW, Ägyptisches Wörterbuch. I—V.
- EK = ST. LANGDON, Excavations at Kish.
- Erdball = Zeitschrift »Der Erdball«.
- F = Fara, Ausgrabungsnummer.
- FALKENSTEIN, Uruk = A. F., Archaische Texte aus Uruk (= Ausgrabungen der Deutschen Forschungsgemeinschaft in Uruk-Warka II).
- , LKU = Derselbe, Literarische Keilschrifttexte aus Uruk.
- FISH, Cat. = T. F., Catalogue of Sumerian Tablets in the John Rylands Library.
- FORBES, Bit. & Petr. = R.J.F., Bitumen and Petroleum in Antiquity.
- FRAENKEL, AFW = S. F., Die aramäischen Fremdwörter im Arabischen.
- FREYTAG = G. W. F., Lexicon Arabico-Latinum. I—IV.

- FT = H. GÉNOUILLAC, Fouilles de Telloh.
- GAMILLSCHEG, EWbFSpr. = E. G., Etymologisches Wörterbuch der französischen Sprache.
- GAV = Gaster Anniversary Volume.
- G-B = GESENIUS-BUHL, Hebräisches und aramäisches Handwörterbuch über das Alte Testament, 16. Aufl.
- Gilg. = Das Gilgameš-Epos, Edition R. C. THOMPSON.
- H. = Die Serie H A R - r a = *hubullu*.
- HAV = Hilprecht Anniversary Volume.
- Haverf. = G. A. BARTON, Haverford Library Collection of Cuneiform Tablets or Documents from the Temple Archives of Telloh III.
- HEINRICH, Fara = E. H., Fara (: Ergebnisse der Ausgrabungen der Deutschen Orient-Gesellschaft in Fara und Abu Hatab 1902/03, hrsg. von W. Andrae).
- HG = KOHLER-PEISER-UNGNAD, Hammurabi's Gesetz. I—V.
- H.-G. = H A R - G U D = *imrū-ballu*, Kommentar zu H.
- HLC = Haverford Library Collection.
- HOLMA (mit Nummer) = Holma-Sammlung.
- , Kl. B. = H. H., Kleine Beiträge zum assyrischen Lexikon.
- , Kt = Derselbe, Die Namen der Körperteile im Assyrisch-Babylonischen.
- , Quttulu = Derselbe, Die Assyrisch-babylonischen Personennamen der Form *quttulu*.
- , Sachau = Derselbe, Zum Verständnis des Papyrus Sachau Nr. 8.
- HOMMEL, Gdr. = Fr. H., Grundriss der Geographie und Geschichte des Alten Orients.
- HROZNÝ, Getr. = F. HR., Das Getreide im alten Babylonien.
- HS = Hilprecht-Sammlung.
- ILN = Illustrated London News.
- Iraq = Zeitschrift »Iraq«.
- Islam = Zeitschrift »Der Islam«.
- ITT = Inventaire des tablettes de Tello conservées au Musée Impérial Ottoman. I—V.
- JA = Journal Asiatique.
- JAHN = A. J., Die Mehri-Sprache in Südarabien (Südarabische Expedition III).
- JAHOW = J., Hilfsbuch für den Schiffsbau.
- JAOS = Journal of the American Oriental Society.
- JASTROW, Dict. = MARCUS J., A Dictionary of the Targumim, the Talmud Babli and Yerushalmi, and the Midrasic Literature.
- JASTROW, Rel. = MORRIS J., jr., Die Religion Babylonien und Assyriens. I—II.
- JEA = Journal of Egyptian Archaeology.
- JEREMIAS, Hb². = A. J., Handbuch der altorientalischen Geisteskultur, 2. Aufl.
- JRAS = Journal of the Royal Asiatic Society.
- JSG = Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft.
- JSNR = Journal of the Society for Nautical Research.
- K (mit Nummer) = Kujungik-Sammlung, BM.
- KAH = Keilschrifttexte aus Assur historischen Inhalts.

- KAJ = Keilschrifttexte aus Assur juristischen Inhalts.
 KAR = Keilschrifttexte aus Assur religiösen Inhalts.
 KAV = Keilschrifttexte aus Assur verschiedenen Inhalts.
 KB = Keilinschriftliche Bibliothek. I—VI.
 KEES = H. K., Ägypten (: Kulturgeschichte des alten Orient I).
 KEMNA = K. K., Der Begriff »Schiff« im Französischen.
 KINDERMANN = H. K., »Schiff« im Arabischen.
 KING = Bronze Reliefs = L. W. K., Bronze Reliefs from the Gates of Shalmaneser.
 — Chron. = Derselbe, Chronicles concerning early Babylonian Kings. I—II.
 KLEBS = L. K., Die Reliefs des alten Reiches.
 KLUGE = FR. K., Seemannssprache.
 Kob. (mit Nummer) = Kopenhagen Nationalmuseet, Antiken Samlingen, Museumsnummer.
 KOLDEWEY, Bab.⁴ = R. K., Das wieder erstehende Babylon, 4. Aufl.
 KÖRTH = K., Die Schiffbaukunst (Berlin 1826).
 KÖSTER, Schifffahrt = A. K., Schifffahrt und Handelsverkehr des östlichen Mittelmeeres im 3. und 2. Jahrtausend v. Chr. (= Morgenland I).
 —, Seewesen = Derselbe, Das antike Seewesen.
 KP = Keilschrift-Paläographie. I—II.
 KRAUSS, Talm. Arch. = S. K., Talmudische Archäologie. I—III.
 KÜCHLER, Med. = FR. K., Beiträge zur Kenntnis der Assyrisch-Babylonischen Medizin (= AB XVIII).
 LAK = A. DEIMEL, Liste der archaischen Keilschriftzeichen von Fara.
 LANDSBERGER, Fauna = B. L., Die Fauna des alten Mesopotamien nach der 14. Tafel der Serie H A R - r a = *hubullu*.
 —, KK = Derselbe, Der kultische Kalender der Babylonier und Assyrer.
 LANE = E. W. L., An Arabic-English Lexicon.
 LEWY, FW = H. L., Die semitischen Fremdwörter im Griechischen.
 LIDDEL-SCOTT = L.-S., A Greek-English Lexicon, Aufl. 1925 ff.
 LIDZBARSKI, Joh. = M. L., Das Johannesbuch der Mandäer. I—II.
 —, Mand. Lit. = Derselbe, Mandäische Liturgien.
 LIH = L. W. KING, The Letters and Inscriptions of Hammurabi. I—III.
 LTBA = L. MATOUŠ, Die lexikalischen Tafelserien der Babylonier und Assyrer in den Berliner Museen. I.
 LUCAS² = A. L., Ancient Egyptian Materials and Industries, 2. Aufl.
 M-A = W. MUSS-ARNOLT, Assyrisch-Englisch-Deutsches Handwörterbuch.
 MAOG = Mitteilungen der Altorientalischen Gesellschaft.
 Maqlû = Die assyrische Beschwörungssammlung Maqlû, zitiert nach MEIER.
 MEIER = G. M., Die assyrische Beschwörungssammlung Maqlû (Beiheft zu AOf).
 MEISSNER, Bab. & Ass. = B. M., Babylonien und Assyrien. I—II.
 —, Suppl. (Aut.) = Derselbe, Supplement zu den assyrischen Wörterbüchern (Autographien).
 MEYER-LÜBKE, REWb³ = M.-L., Romanisches etymologisches Wörterbuch, 3. Aufl.

- MLC = Morgan Library Collection.
 MSL = Materialien zum sumerischen Lexicon.
 MVAG, MVaG = Mitteilungen der Vorderasiatisch(-Ägyptisch)en Gesellschaft.
 NbBU = E. EBELING, Neubabylonische Briefe aus Uruk.
 NBC = Nies Babylonian Collection.
 NBDE = H. F. LUTZ, Neo-Babylonian Documents from Erech. I—II (: UCPSPh. IX).
 Ник. = М. В. НИКОЛЬСКИЙ, Документы хозяйственной отчетности древнейшей эпохи Халгеи из собрания Н. П. Лихачева. I—II. (= Древности Восточныя III, 2, V).
 NYMM = New York, The Metropolitan Museum of Art.
 OAM (mit Nummer) = Oxford, Ashmolean Museum, Museumsnummer.
 OBTR = R. J. LAU, Old Babylonian Temple Records (= CUOS III).
 OECT = Oxford Edition of Cuneiform Texts.
 OICAS = The Oriental Institute of the University of Chicago, Assyriological Studies.
 OICC = The Oriental Institute of the University of Chicago, Communications.
 OICP = The Oriental Institute of the University of Chicago, Publications.
 OLz = Orientalistische Literaturzeitung.
 OM (mit Nummer) = Die osmanischen Museen zu Istanbul, Museumsnummer.
 Or. = Orientalia.
 Or. N.S. = id., Nova Series.
 PATERSON = A. P., The Palace of Sinacherib
 PAULY-WISSOWA = P.-W., Real-Encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft.
 PETERS = J. P. P., Nippur or Explorations and Adventures on the Euphrates. I—II.
 PKOM = Publicationen der Kaiserlichen Osmanischen Museen zu Istanbul.
 PLACE = V. P., Ninive et l'Assyrie. I—III.
 PM (mit Nummer) = Allard Pierson Museum te Amsterdam, Museumsnummer.
 POEBEL, SPN = A. P., Die sumerischen Personennamen zur Zeit der Dynastie von Larsam und der ersten Dynastie von Babylon.
 PSBA = Proceedings of the Society of Biblical Archaeology.
 Pupil = Pupil-Sammlung.
 R = RAWLINSON, The Cuneiform Inscriptions of Western Asia. I—V.
 RA = Revue d'Assyriologie et d'Archéologie orientale.
 RITTER = H. R., Mesopotamische Studien I: Arabische Flussfahrzeuge auf Euphrat und Tigris (= Islam IX. 121 ff.).
 RIA = Reallexikon der Assyriologie.
 RIGA = J. HOOPS, Reallexikon der germanischen Altertumskunde.
 RIIA = O. SCHRADER, Reallexikon der indogermanischen Altertumskunde.
 RIV = Reallexikon der Vorgeschichte.

- Rm (mit Nummer) = Rassam-Sammlung, BM.
 Rost = P. R., Die Keilschrifttexte Tiglat-Pileasers III.
 R. Š. = Rās Šamra.
 RT = Recueil de Travaux relatifs à la Philologie et à l'Archéologie égyptiennes et assyriennes.
 RTC = FR. THUREAU-DANGIN, Recueil de Tablettes Chaldéennes.
 Sachau-Festschrift = Festschrift für E. Sachau.
 SAI = B. MEISSNER, Seltene assyrische Ideogramme (= AB XX).
 SAK = FR. THUREAU-DANGIN, Die sumerischen und akkadischen Königsinschriften (= VAB I).
 SBH = G. A. REISNER, Sumerisch-babylonische Hymnen.
 SCHÖMANN = G. FR. S., De navium nominibus (: Opuscula Academica I).
 SCHOTT = A. S., Das Gilgamesch-Epos.
 SEM = E. CHIERA, Sumerian Epics and Myths (= OICP XV).
 ŠL = A. DEIMEL, Šumerisches Lexikon. I—III.
 SLT = E. CHIERA, Sumerian Lexical Texts (= OICP XI).
 Sm (mit Nummer) = G. Smith-Sammlung, BM.
 SO = Studia Orientalia.
 SOMMER = F. S., Die Aḥḥijavā-Urkunden.
 SRT = E. CHIERA, Sumerian Religious Texts.
 STC = L. W. KING, The Seven Tablets of Creation. I—II.
 STH = M. I. HUSSEY, Sumerian Tablets in the Harvard Semitic Museum. I—II.
 Str. = J. N. STRASSMAIER, (EVETTS), Babylonische Texte: Camb., Cyr., Dar., Lab., Nbk., Nd., Ngl.
 Strassb. (mit Nummer) = Strassburger Universitäts- und Landesbibliothek, Museumsnummer.
 STRU = A. F. LUTZ, Sumerian Temple Records of late Ur Dynasty. I—II. (: UCPSPh. IX).
 STVC = E. CHIERA, Sumerian Texts of Variant Contents (= OICP XVI).
 Šurpû = Die assyrische Beschwörungssammlung Šurpû, zitiert nach ZIMMERN, BKBR.
 Syria = Zeitschrift »Syria«.
 Š & A = CH.-F. JEAN, Šumer et Akkad.
 TAD = ST. LANGDON, Tablets from the Archives of Drehem.
 TALLQVIST, Maqlû = K. L. T., Die assyrische Beschwörungsserie Maqlû.
 —, Spr. = Derselbe, Die Sprache der Contracte Nabû-nâ'ids.
 TCS = G. BOSON, Tavolette cuneiformi sumere degli archivi di Drehem e di Djoha, dell' ultima dinastia di Ur.
 TCL = Textes cuneiformes, Louvre.
 TD = H. GÉNOUILLAC, La Trouvaille de Drehem.
 THOMPSON, Gilg. = R. C. TH., The Epic of Gilgamesh.
 —, LBL = Derselbe, Late Babylonian Letters.
 THUREAU-DANGIN, Rit. acc. = FR. TH.-D., Rituels accadiens.
 TLL = Thesaurus Linguae Latinae.
 TMH = Texte und Materialien der Hilprecht Collection.
 TMH N.F. = id., Neue Folge.
 TRU = L. LEGRAIN, Le temps des rois d'Ur.

- TSA = H. GENUILLAC, Tablettes sumériennes archaïques.
- TuT = G. A. REISNER, Tempelurkunden aus Telloh.
- T & L = E. EBELING, Tod und Leben nach den Vorstellungen der Babylonier.
- U = Ur, Ausgrabungsnummer.
- UCBC = University of California, Babylonian Collection.
- UCPB = University of California, Publications Berkeley.
- UCPSPH = University of California Publications in Semitic Philology.
- UDU = G. CONTENAU, Umma sous la dynastie d'Ur.
- UE = HALL-WOLLEY, Ur Excavations. I—II.
- UET = GADD-LEGRAIN-SMITH-BURROWS, Ur Excavations, Texts.
- UHLING, Mes. = C. U., Mesopotamien (: Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 1917).
- UNGER, Bab. = E. U., Babylon, die heilige Stadt, nach der Beschreibung der Babylonier.
- UNGNAD, Gl. = A. U., Glossar zu NICOLÒ-UNGNAD, Neubabylonische Rechts- und Verwaltungsurkunden Bd. I.
- UPBC = The University of Pennsylvania, Museum, Babylonian Collection.
- UPMJ = The University of Pennsylvania, Museum Journal.
- UPMP = The University of Pennsylvania, Museum, Publications of the Babylonian Section.
- VA (mit Nummer) = Vorderasiatische Abteilung der staatlichen Museen zu Berlin, Museumsnummer.
- VAB = Vorderasiatische Bibliothek.
- VAS = Vorderasiatische Schriftdenkmäler der staatlichen Museen zu Berlin.
- VAT (mit Nummer) = Vorderasiatische Abteilung der staatlichen Museen zu Berlin, Tontafelsammlung.
- WATERMAN, RCAE = L. W., Royal Correspondence of the Assyrian Empire. I—IV.
- W-B (mit Nummer) = H. Weld-Blundell-Sammlung, OAM.
- WITSEN = W., Aelonde en hedendaegsche scheepsbouw en bestier (Amsterdam 1671).
- WITZEL, KS = M. W., Keilinschriftliche Studien. I—V.
- WVDOG = Wissenschaftliche Veröffentlichungen der Deutschen Orient-Gesellschaft.
- YBC = Yale Babylonian Collection.
- YOS = Yale Oriental Series, Babylonian Texts.
- ZA = Zeitschrift für Assyriologie.
- ZA N.F. = id., Neue Folge.
- ZAW = Zeitschrift für die Alttestamentliche Wissenschaft.
- ZDMG = Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft.
- ZIMMERN, AFW² = H. Z., Akkadische Fremdwörter als Beweis für babylonischen Kultureinfluss, 2. Aufl.
- , Lipit-Ištar = Derselbe, König Lipit-Ištars Vergöttlichung.
- , Neujahrsfest = Derselbe, Zum babylonischen Neujahrsfest.
- ZS = Zeitschrift für Semitistik und verwandte Gebiete.

Anp.	= Assurnasirpal	Nbk.	= Nebukadnezar
Assarh.	= Assarhaddon	Nd.	= Nabunaid
Assurb.	= Assurbanipal	Ngl.	= Neriglissar
Camb.	= Cambyses	Salm.	= Salmanassar
Cyr.	= Cyrus	Sanh.	= Sanherib
Dar.	= Darius	Tigl.	= Tiglatpileser.
Lab.	= Labaši-Marduk		

1:o., 2:o. usw.	= primo, secundo usw.	s.v.	= sub voce
a. a. O.	= am angeführten Orte	GN	= Göttername
cf.	= confer	NN	= Name Name
ibid	= ibidem	PN	= Personennamen
id.	= idem	Vs.	= Vorderseite der Tafel
i.e.	= id est	Rd.	= Rand der Tafel
l.c.	= locus citatus	Rs.	= Rückseite der Tafel
op. cit.	= opus citatus	Zn.	= Zeichenname.
q.v.	= quod vide		

Da das Textbild so schwierig ist, dass man nicht ohne weiteres den Sinn der zur Unterscheidung angewendeten typographischen Zeichen erkennen kann, müssen noch einige Erläuterungen hinzugesetzt werden. Für das Šumerische sind immer gesperrte, für das Akkadische immer kursive Drucktypen verwendet, gleichgültig welcher Schriftgrad und welche Auszeichnung (fett, halbfett usw.) benutzt ist. Auch sonstige eingestreute fremde Wörter sind kursiv gedruckt. Die Determinativzeichen für »Gott«, »Mensch«, »Mann«, »Weib« und »Land« sind mit ^d(deus), ^h(homo), ^m(masc.), ^f(fem.) und ^l(Land) transkribiert. Alle anderen Determinativzeichen sind in šumerischer Transkription angegeben. Zur Kennzeichnung der zerstörten Keilschriftzeichen ist jeweils ein kleinerer Schriftgrad (Petit, Nonpareille) verwendet. (Die von den Hethitologen benutzte Weise, Punkte unter die zerstörten Zeichen zu setzen, scheint mir für die Assyriologie, wenigstens bei Transkription der zerstörten Emphatica (k = q), š und ṭ, ungeeignet zu sein.) Unlesbare Zeichen werden durch x, y, z usw. ausgedrückt. ∇∇ = ditto; . . . ist das Wiederholungszeichen; < > bedeutet Zusatz, [] Ergänzung.

Einleitung.

Der Euphrat: *Εὐφράτης*: akkad. *purattu*: šum. buranunu, heute *Frāt*, und der Tigris: *Τύγρις*: akkad. *idiqlat*: šum. idigna, heute *Diğle*, die bekannten Zwillingsströme, münden jetzt nach ihrer Vereinigung bei Qurna als Šaṭṭ el-‘Arab in den Persischen Meerbusen. Noch zur Zeit Alexanders des Grossen blieben sie voneinander getrennt und hatten ihre Mündung etwa 120 km oberhalb der heutigen bei Fāo. Bis zum 31° nördlicher Breite reichte also das Meer (Arrian, Exp. Alex. VII. 19; Strabo XVI. 1; BM 26472: KING, Chron. II. 11 Rs. 5).

Die Länge des Euphrats wird heute auf 2640 km, die des Tigris auf 1950 km geschätzt; die Länge des Šaṭṭ el-‘Arab von Qurna bis Fāo an der Mündung beträgt 110 km.¹

Jährlich steigen die beiden Ströme, und zwar setzt das Hochwasser (akkad. *mīlu*) des Tigris Mitte Februar bei Bagdad ein, dagegen steigt der Euphrat bei Hit erst drei Wochen später wegen des längeren Weges und der späteren Schneeschmelze in den armenischen Quellgebieten. Im April, wenn die beiden Ströme ihre grösste Wasserführung erreichen, hat der Euphrat bei Hit im Monatsmittel 2750 cbm, der Tigris bei Bagdad 3000 cbm Wasser in der Sekunde. Im August sind die Ströme stark gefallen und im Oktober haben sie mit 400 und 300 cbm die geringsten durchschnittlichen Mengen.

Trotz dieser heftigen Schwankungen des Wasserstandes, die ja natürlich immer die Schiffbarkeit stark beeinflussen, ist die Schifffahrt durch die Länge und die bedeutende Wassermenge der beiden

¹ Diese und die folgenden Angaben sind von UHLING, Mes.

Ströme von alters her recht begünstigt. Es kommt noch hinzu, dass innerhalb Mesopotamiens die Gefälle verhältnismässig gering sind und unüberwindliche Stromschnellen nicht vorkommen.

Für die Schifffahrt ist der Tigris günstiger als der Euphrat. Bei Dijārbekr liegt der Spiegel des Stromes 615 m, bei Mōṣul (akkad. *ninua*) 272 m und bei Bagdad 31.5 m ü.d.M. Von Dijārbekr nach Mōṣul sind es 450 km und das mittlere Gefälle beträgt demnach 1 : 1310. Von Mōṣul bis Bagdad sind es gleichfalls 450 km und das Gefälle beträgt hier 1 : 1870. Der Tigris wird schiffbar von Mōṣul, für Keleks schon von Dijārbekr. Auf dem 892 km langen Stromstück von Bagdad bis zur Mündung des Šaṭṭ el-‘Arab beträgt das durchschnittliche Gefälle 1 : 28300, also knapp 4 cm auf ein km. Auf der letztgenannten Strecke sind dazu noch die Verhältnisse in Bezug auf die Wassertiefe im Stromstrich recht günstig, so dass der Schifffahrt das ganze Jahr hindurch keine Schwierigkeiten begegnen: von Bagdad bis über ‘Amāra hinaus ist die Tiefe des Tigris auch bei niedrigem Wasserstand oft 6 m, die Breite beträgt durchschnittlich 350—300 m. Gleich unterhalb ‘Amāra hat die Schifffahrt aber mit Schwierigkeiten zu kämpfen; es führen nämlich Abzweigungen nach beiden Seiten so viel Wasser aus dem Strom in die grossen Sumpfflächen, dass der Strom bei Niedrigwasser nur noch 60 m breit und 1.5 m tief ist. Bei Qurna ist der Tigris 10 m tief bei einer Breite von 380 m und von hier aus hat der Šaṭṭ el-‘Arab eine Tiefe von 14 m.

In Obermesopotamien hat die Euphrat-Schifffahrt nur einen ganz kleinen Anteil am Verkehr. Auch der lange Nebenfluss Ḥābūr ist zum grössten Teil unschiffbar. Erst die mittelmesopotamische Strecke: Meskene-Fellūga ist von Bedeutung. Ğerābīs liegt 363 m und Māqdam 36 m ü.d.M. Bis Hīt (56 m ü.d.M.) sind es 900 km, von Hīt bis Fellūga 160 km. Das Gefälle beträgt 1 : 3240, verteilt sich aber ungleichmässig. Die Talfahrt wird von Samsāt (= akkad. *šamuḫa*?) an betrieben, stärkerer Verkehr beginnt aber erst bei Ğerābīs. Besonders in den Monaten niedrigen Wasserstandes bieten sich der Fahrt viele Hindernisse. — Aus älterer Zeit sind damit zu vergleichen die Angaben des interessanten hethitischen Briefes Bo

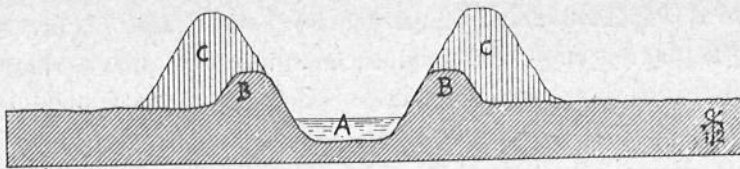
6049 + 7036¹ (unpubliziert) aus dem 14. Jahrhundert v. Chr.: Zwei Schiffe, die mit Brot- und Mehllast aus Pittijariga (am Oberlauf des Euphrats gelegen?) nach Šamuḫa (= Samsāt? ²) fahren sollten, liefen im Strom, »als das Wasser wenig war«, auf und wurden beraubt und versenkt. Es werden weitere zwei Schiffe: ein kleines und ein grosses, mit Brot- und Mehllast aus Arzija (ebenfalls eine ostkleinasiatische Landschaft) aufgebracht. — Die Länge des Euphrats auf der untermesopotamischen Strecke von Fellūḡa bis Gurmat 'Alī beträgt etwa 700 km. Fellūḡa liegt in der Breite von Bagdad, hat aber mit 41 m etwa 10 m grössere Meereshöhe. Gurmat 'Alī hat 2.5 m Meereshöhe. Das Gefälle ist also auf dieser Strecke grösser als beim Tigris: 1 : 18100, vor allem aber ungleichmässiger. Es erreicht nämlich in der ersten Drittel fast 1 : 110000, während auf der Strecke von Nāšrīje abwärts es nur 1 : 150000 beträgt. Der Unterlauf des Euphrats ist nur mit ganz flachgehenden Booten befahrbar. Das Gebiet ist nämlich seit Jahrtausenden von Sumpf- und Seebildungen wechselnden Umrisses eingenommen gewesen.

Die beiden Hauptströme haben seit alters her fortwährend ihr Strombett gewechselt. So z.B. stellt der heutige Šaṭṭ el-Ḥajj den alten Lauf des Tigris, an dem Lagaša lag, und der heutige Šaṭṭ en-Nīl den alten Lauf des Euphrats, an dem Erech lag, dar.

Die verlassenen Strombetten sind beim Kanalbau wieder in Gebrauch genommen worden. Ausser den Hauptströmen und ihren Nebenflüssen waren nämlich in der babylonischen Zeit die zahlreichen Kanäle lebhaft benutzte Verkehrsadern. Es galt daher als eine der Hauptaufgaben der šumerischen *e n s i* und der babylonischen Könige, Kanäle zu graben und instand zu halten. Die grosse Bedeutung des Kanalbaus zeigt sich auch darin, dass man danach datierte. Die Kanäle wurden ebenso einfach wie noch heute gebaut: der ausgehobene Boden wurde zu beiden Seiten des Kanals aufgeworfen, so dass ganz hohe Erdwälle an den Kanalseiten entstanden:

¹ Herr C.-G. Freiherr von BRANDENSTEIN hat mich auf diesen Text aufmerksam gemacht und mir freundlichst seine Übersetzung zur Verfügung gestellt.

² So nach FORRER.



Kanalquerschnitt bei Neubau (B) und nach langer Benutzung (C),
nach KOLDEWEY; Bab.⁴ 8.

Das Kanalbett wird aber bei der Reinigung jedesmal enger und die aufgeworfenen Dämme: šum. e = akkad. *eku*; immer höher, so dass zuletzt nichts anderes übrig bleibt, als das alte Bett zu verlassen und ein neues zu graben.

Die Anhäufung von Sedimenten im Strombett wird durch die geringe Geschwindigkeit der Strömung begünstigt, und darum ist es nötig, das Bett ab und zu zu reinigen (: für die altbabylonische Zeit z.B. BM 12817: LIH I Pl. 5 f.; BM 12818: LIH I Pl. 7 f.; BM 25071: LIH II Pl. 137; für die neubabylonische Zeit z.B. YBC 7443: YOS III Nr. 30): der Schlamm wird ausgeworfen und »geebnet».

Die Bäume und Holzbauten zernagenden Biber konnten sogar Dämme errichten und die Flusschiffahrt sperren (LANDSBERGER, Fauna 86). Sehr selten und nur in Assyrien konnte es vorkommen, dass im Winter der Strom zufror und die Schiffahrt dadurch ausgeschlossen war (z.B. K 1044: ABL Nr. 241); vgl. UHLING, Mes. 49: Eistreiben auf dem Tigris, der 1905 bei Mōšul zufror.

Die Schiffahrt in Babylonien wird als uralte bezeichnet; cf. Urukagina Kegel B u. C (SAK 46 ff.) Col. III. 2 ff.: u_4 - ul - li_2 - a - t_a n u n - e_3 - a - t_a u_4 - bi - a lu_2 - ma_2 - la h_4 - ke_4 ma_2 e - de b_2 »seit fernen Zeiten, von Anfang an, hat damals der Mann des Schifftreibens sich das Schiff angeeignet». Der grossen Bedeutung der Schiffahrt entsprechend kommt in den šumerischen GNN und PNN »Schiff» als Element häufig vor. Besonders beliebt waren die Zusammensetzungen mit ma_2 - gur_8 : nin - ma_2 - gur_8 - ra , $lugal$ - ma_2 - gur_8 - ra , lu_2 - ma_2 - gur_8 - ra , die wohl mit Götterschiffen, bzw. den Göttern als Weihgaben geschenkten Schiffsmodellen zusammenhängen. Der Gott (die Göttin) ist der (die) Besitzer(in)

des Schiffes, der Weihende sein Knecht. Der šumerische *ensi* Gudea z.B. nannte sich *ma₂-gid₂* danach, dass er seinem Gott Enlil ein *ma₂-gid₂*-Modell weihte; vgl. auch *ma₂-gibil*.

Allerdings diente die babylonische Schifffahrt hauptsächlich nur dem Warentransport, der Passagierverkehr trat in den Hintergrund und nur ganz vereinzelt kommen Angaben darüber vor.

Das Baumaterial und die Bauart der babylonischen Wasserfahrzeuge gestatten uns einen Rückschluss auf die Anfänge und die Entwicklung der Schifffahrt in Babylonien. Es ist bekannt, dass im Zweistromland eine grosse Armut an Rohstoffen, besonders an Holz geherrscht hat. Es gab zwar einheimisches Holz, welches sich aber schlecht zum Bau eignete, so dass man stark auf die Einfuhr angewiesen war. Dagegen boten das Rohr und die Binse in den ausgedehnten Sumpflandschaften (: *agammu*, *mehšu*) für den Bootsbau reichlich brauchbares Material. Daher hat man sich wohl das erste babylonische Wasserfahrzeug als ein aus zusammengeschnürten Schilf- oder Rohrbündeln verfertigtes Floss zu denken; vgl. das noch heute gebrauchte, ganz primitive, in einfachster Weise aus zusammengebundenem Schilf hergestellte *šāše*-Floss im Iraq (RITTER 143). Sobald man aber ein Fahrzeug zu dauernder Benutzung, d.h. einen Fischerkahn¹ oder ein Jagdboot, herstellen wollte, musste man ihm die dafür nötige Form geben: Die zu einer dicken flachen Matte zusammengeschnürten Rohrstengel wurden vorn und hinten zu hornartig emporragenden Steven (*si*) verjüngt: der den Babyloniern charakteristische *ma₂-gur₈*-Typus war da. Nach diesem Vorbild wurden dann für weitere Reisen und zur Beförderung von Frachtgütern hölzerne Schiffe gebaut. Diese hatten auch den ausgeprägten Hohlraum, der ja erst dem Ganzen die Tragfähigkeit gibt. Verwendet wurde sowohl das schlechte einheimische Holz als auch das aus Tilmun, Makan und Meluhha oder Syrien importierte Mate-

¹ WITZEL, An. Or. IV. 52 Anm. 4 behauptet, dass man unter der »Schifffahrt« der früheren Zeit vor allem den Fischfang zu verstehen hat. Vgl. Adapa als Fischer.

rial. Der Import brachte bereits Halbfabrikate, z.B. fertige Spanten, nicht nur rohe Stämme.

Es sind die zureichenden, ziemlich weit fortgeschrittenen mathematischen und physikalischen Kenntnisse der Šumerer, die die Bautechnik der hölzernen Schiffe schon früh auf ein hohes Niveau gebracht haben, und die, wenigstens schon um 2200 v. Chr. (: Ur III), auf den höchsten Punkt der antiken Schiffbautechnik führten, d.h.: die Šumerer kannten schon den Gebrauch von Innenhölzern, Kiel und Spanten. Damit lässt sich wohl die von KÖSTER, Seewesen 50, gestellte Frage: »ob diese Bauart, namentlich die Verwendung von Kiel und Spanten im Zweistromlande erfunden oder von den Völkern Kleinasiens entlehnt worden ist«, zu Gunsten der Bewohner des Zweistromlandes entscheiden.

Die Entwicklung des ägyptischen Schiffbaus (KÖSTER, Seewesen 9 ff; KLEBS 100 ff.) bietet z.T. zur Entwicklung des babylonischen Schiffbaus schöne Parallelen: Auch in Ägypten waren wegen der Armut an brauchbarem Bauholz Papyrusboote die ersten Flussfahrzeuge, nach deren Muster dann hölzerne Schiffe hergestellt wurden. Nur sind die Ägypter in der Bautechnik nicht so weit gekommen wie die Babylonier: das ägyptische Holzschiff kennt weder Kiel noch Spanten; das Schiffsgefäss besteht nur aus der Aussenhaut, die aus Klötzen zusammengestellt werden musste. Obwohl man schon früh, d.h. wenigstens schon zur Zeit Snofrus (um 2700 v. Chr.), in Ägypten das zum Bau geeignete Holz aus Syrien einfuhrte, wurde doch fast ausschliesslich, wie noch heute in Khartum, das zähe Sykomoren- und Akazienholz für Schiffe gebraucht, das sich nur in kurze dicke Planken (cf. Herodot II. 96) schneiden lässt.

Interessant ist die Tatsache, dass der Schiffbau und die Schifffahrt in Mesopotamien die Jahrtausende hindurch im grossen und ganzen denselben Charakter behalten haben. Die Typen: von Schilfflössen, Ziegenhautflössen und Korbfahrzeugen bis zu den vollkommenen hölzernen Segelschiffen, die Technik: der Gebrauch von inneren Verbänden u.ä., die Methoden der Vorwärtsbewegung: neben dem Rudern und Segeln das Treideln, alles das ist noch dasselbe wie in den frühesten Zeiten. Der Araber hat sich im Iraq auch in

dieser Hinsicht, wie in so vielen anderen, als strengstens konservativ erwiesen. Und dieser Konservatismus ist andererseits leicht zu verstehen, wenn wir daran denken, das die natürlichen Gegebenheiten, die Wasserverhältnisse, das Baumaterial, der Mangel an brauchbarem Holz usw. zu allen Zeiten in Mesopotamien dieselben gewesen sind.

Gemeinsame Wörter für die auf das Meer bezüglichen Begriffe haben die semitischen Sprachen von Hause aus nicht. Daher trägt der ganze seemännische Wortschatz in allen semitischen Sprachen ein sekundäres Gepräge, das sich gut erklären lässt, wenn man bedenkt, dass die Semiten ursprünglich aus flussarmen Gegenden stammen.¹ Die Benennungen für Wasserfahrzeuge werden demzufolge z.T. mit den übrigen, das »Fahrzeug« im weitesten Sinne (: Wagen etc.) bezeichnenden Vokabeln verknüpft. So sind von dem gemeinsemitischen Stamm $\sqrt{rk\bar{b}}$ »vehi« die gebräuchlichsten Benennungen für »Fahrzeug« abgeleitet worden: vgl. akkad. *rukubu*, *rakubu*, *rakabu* »Schiff« neben *narkabtu* = hebr. מִרְכָבָה, aram. מִרְכָבָה »Wagen«, neben arab. فَرْكَب = syr. ܦܪܟܒܐ »Schiff«. Dazu kommen vor allem die vielen Entlehnungen aus den Nachbarnsprachen, deren Wortschatz mit der nautischen Terminologie vertraut ist.² So z.B. treten in dem nautischen Wortschatz der Akkader

¹ Für die indogermanischen Sprachen siehe SCHRADER, RIIA 711 ff. Von den altaischen Sprachen hat das Koreanische, Tungusische, Mongolische und mit diesen zusammenhängend das Japanische ein gemeinsames Wort für »Schiff«: kor. *pä* (geschr. *pai*) »Boot« ~ tung. *ha-ma-gda* auf den Baum, woraus das Boot hergestellt wird, sich beziehend, ~ mong. *hai-žugai* »Schiff«, ~ jap. *he* < **fai* in *he-saki* »Bug« (:Nase des Schiffes) und *ha-ma* »Bootsplatz« z.B. in dem Hafennamen *Yoko-ha-ma*; ausserhalb bleibt also nur das Türkische (RAMSTEDT).

² Für das Aramäische vgl. KRAUSS, Talm. Arch. II. 338 ff.; für das Arabische VOLLERS, ZDMG L. 653 u. besonders KINDERMANN 110 ff.; für das Äthiopische gibt NÖLDEKE, Neue Beiträge zur semitischen Sprachwissenschaft 60 ff., einen kurzen Überblick. Die Ausdrücke für See und Schifffahrt haben auch sowieso eine Neigung zu wandern und sind meistens international. Vgl. noch PAULY-WISSOWA II A 414 f. für das Griechische.

die šumerischen Elemente besonders stark in den Vordergrund, und zwar sind die meisten akkadischen Bezeichnungen des Schiffes entweder phonetische und bedeutungsgleiche Entlehnungen (von mir mit \cong bezeichnet) aus dem Šumerischen, wie z.B. *makurru*, *malallû*, *maniduppû*, *sikkānu*, *tarkullu*, oder, was auch oft vorkommt, Übersetzungsentlehnungen aus dem Šumerischen, wie z.B. *qarnu*, *imēru*. Ganz vereinzelt steht der umgekehrte Fall, wie z.B. *gagar-ma₂*: \cong *qaqqar eleppi*.

Die übrigen semitischen Sprachen, insbesondere das Aramäische, haben dann aus dem Akkadischen viele seemännische Ausdrücke entlehnt. Schon die häufigste akkadische Benennung des Schiffes: *eleppu*, lebt in dem aramäischen ܐܠܦܦܘ weiter. Neben den vielen phonetischen und auch im engstem Sinne sicher bedeutungsgleichen Entlehnungen, wie z.B. šum. *zi-gan* \cong akkad. *sikkānu* \cong syr. ܩܝܓܢܐ , arab. سكك »Steuerapparat«, gibt es auch solche, für die erst bei den Entlehnern die besondere nautische Bedeutung gesichert ist, während im Akkadischen deren Verwendung in speziell nautischer Funktion nicht einmal belegt ist: so z.B. die Namen der Schiffsteile: syr. ܩܘܠܐ , mand. ܩܘܠܐ , arab. كوتل »Heck« ← akkad. *kutallu* \cong šum. *gu₂-tar* »Rückseite«; aram. ܩܘܠܐ , syr. ܩܘܠܐ »Mast« ← akkad. *makūtu* »Pfoften«; aram. ܩܘܠܐ »Schiffswrange« ← akkad. *askuppātu* »Schwelle«. Entlehnungen aus den anderen semitischen Sprachen ins Akkadische sind dagegen fast ausgeschlossen und das einzige gesicherte Beispiel bietet m.W. *sapīnātu* im Neubabylonischen aus dem aramäischen ܩܘܠܐ »Schiff«.

Was speziell die Benennungen des »Schiffes« anlangt, so werden in fast allen Sprachen die Namen der Hausgeräte, zumal die der Gefässe in dieser engeren Bedeutung gebraucht:¹ wohl Gefäss ~ Schiffsgefäss (: Fahrzeug mit Hohlraum), z.B. ital. *vascello*, fr. *vaisseau*, engl. *vessel* »Schiff« zu lat. *vas*; hebr. אֲנִי ~ *a-na-ji* als kananäische Glosse zu *eleppu*, EA Nr. 245. 28, zu arab. كَيْل , akk. *unūtu*; vgl. auch hebr. בֵּי ; arab. خينة »Napf« auch in dem

¹ Vgl. FRAENKEL, AFW. 249; KRAUSS, Talm. Arch. II. 339; KINDERMANN 17, 25 u. 113; KEMNA 38.

Sinne »Schiff«; arab. كَلْبَة neben كَلْبِي : »Hispanicum galeon« neben »Bienenkorb«; für das aramäische כַּרְרִי ~ כַּרְרִים vgl. das akkadische *quppu* »korbartiger Kasten« ~ »Korbfahrzeug«. Sogar die gewöhnlichsten šumerischen Schiffsnamen $m a_2$ und $m a_2 - g u r_3$ werden in den *kannu* Listen auch als Eimernamen bezeichnet.¹

Das Schiff wird ferner als »Gebäude« bezeichnet, z.B. $e_2 - g a l$ »Palast« von der Arche Utnapištim, Gilg. XI. 96; vgl. dazu $\sqrt{u\bar{s}b}$ »wohnen« als Terminus = $\sqrt{r\bar{c}b}$ des Aramäischen (KRAUSS, Talm. Arch. II. 347 f.). Auch die Termini des Schiffbaus entsprechen oft genau den Termini des Hausbaus (cf. LANDSBERGER, MSL I. 213 ff.).

Von den Benennungen pars-pro-toto (d.h. ein Schiffsteil das ganze Schiff bezeichnend), die in manchen Sprachen auf diesem Gebiet besonders beliebt sind, sind keine sicheren Beispiele vorzulegen.

In der Namengebung der Schiffsteile spielt der in allen Sprachen häufige Anthropomorphismus² auch in der šumerisch-akkadischen nautischen Terminologie eine grosse Rolle, so z.B. $g u_2 - m u r_7 - m a_2 \sim e\bar{s}e\bar{n}\bar{s}\bar{e}r\ e\bar{l}e\bar{p}p\bar{i}$ »R ü c k g r a t des Schiffes«, d.h. »Schiffskiel«, $t i - m a_2 \sim \bar{s}\bar{e}l\ e\bar{l}e\bar{p}p\bar{i}$ »Schiffs r i p p e«, d.h. »Schiffspannt«, $s i - m a_2 \sim q\bar{a}r\bar{a}n\ e\bar{l}e\bar{p}p\bar{i}$ »Schiffs h o r n«, d.h. »Schiffssteven«.

Was die Quellen dieser Arbeit betrifft, so sind von dem Textmaterial in erster Linie die höchst interessanten Listen zu erwähnen, die als Abschnitt »Schiff« (: 174 Zeilen) in der 4. Tafel der šumerisch-akkadischen lexikalischen Tafelserie $\bar{H} A R - r a = h\bar{u}b\bar{u}l\bar{l}u$ mit ihren einsprachig šumerischen Vorläufern zusammen-

¹ K 40 (CT XII. 46 ff.) Vs. Col. I; Rm 351 (CT XII. 50) Vs. Col. I: $g i\bar{s} m a_2 \parallel \bar{Y}\bar{Y}$ (= *ka-an-nu*) $\bar{s}a_2\ e\bar{p}e\bar{r}\bar{i}$, $g i\bar{s} m a_2 - g u r_3 \parallel \bar{Y}\bar{Y}$ (= *ka-an-nu*) $\bar{s}a_2\ e\bar{p}e\bar{r}\bar{i}$; AO 8870 (RA XXI. 10) Col. II: $g i\bar{s} m a - a m a_2 \parallel \bar{Y}\bar{Y}$ (= *ka-an-nu*) $s a_2\ m e - e$, $g i\bar{s} < m a_2 > m a - g u s - u r - g u r_3$ (!) $\parallel \bar{Y}\bar{Y}$ (= *ka-an-nu*) $\bar{s}a_2\ \bar{s}i - k a - r i$; siehe dazu POEBEL, ZA N.F. V. 162 ff., nur ist $m a_2 - g u r_3$ keineswegs »Rund- oder Drehboot (?)«!

² Zum Anthropomorphismus siehe HOLMA, Kt. VIII; DHORME, L'emploi.

gefasst worden sind. In diesem Abschnitt¹ sind registriert Zz. 1—30 Schiffsnamen und -arten, Zz. 31—89 Götterschiffe, Zz. 90—105 wieder Schiffsnamen und -arten, und zuletzt Zz. 106—174 Namen der Schiffsteile. Ergiebige Quellen sind die wichtigen einsprachig šumerischen Wirtschaftsurkunden von Ur III aus Umma und Lagaša, das reichhaltige Drehem- und Ğoĝa-Archiv, die Tel-lōh-Texte u.a. (siehe das Textverzeichnis von SCHNEIDER in An. Or. XIII S. 8 ff.). Besonders hervorzuheben sind unter diesen Texten die schwierigen aber instruktiven Werfturkunden AO 5673 und VAT 7035 (vorläufige Bemerkungen zu diesen Texten von mir in SO VIII). Ferner befinden sich kleinere zusammenhängende Angaben in der epischen, mythologischen und religiösen Literatur, sowohl in der zweisprachig šumerisch-akkadischen, wie in der einsprachig šumerischen oder akkadischen, überdies in den historischen Königsberichten. Wichtig sind z.T. auch die zahlreichen altbabylonischen Briefe aus der Hammurapi-Zeit und die vielen neubabylonischen Kontrakte über Schiffsfracht. Sogar in dem Codex Hammurapi befinden sich den Schiffbau und die Schifffahrt betreffende Bestimmungen. Dazu stösst man natürlich auf einzelne Angaben jeder Art überall in der reichhaltigen šumerisch-akkadischen Literatur. Die Berichte der klassischen Schriftsteller (Herodot, Xenophon, Strabo usw.) sind wenigstens teilweise beachtenswert.

Bildliche Darstellungen von Booten und Schiffen kommen häufig auf den Siegelzylindern der älteren Zeit und auf den Reliefs der älteren und jüngeren Zeit vor. Fast jede Ausgrabung bringt neue Bootsmodelle aus Bitumen, Ton oder Silber ans Licht, so dass uns schon eine schöne Sammlung von Bootsmodellen zur Verfügung steht. Für »Schiff« und einige seiner Teile gibt es piktographische Schriftzeichen.

Aus diesen vielschichtigen Quellen ergibt sich ein Bild vom Wesen der babylonischen Schiffbaukunst, die ich in ihren einzelnen Teilen nun zu zeigen habe.

¹ Vorher sind Gefässnamen behandelt; es folgt nach dem »Schiff« der »Wagen«.

I. TEIL: DIE WASSERFAHRZEUGE.

A. Allgemeine Benennungen und Schiffstypenbezeichnungen.

$g i \check{s} m a_2 = \text{eleppu}$ »Boot«, »Schiff« im allgemeinen. — $m a_2$: glossiert $m a - a$ (S^b). — $eleppu^1$ im Altbabylonischen und z. T. im Assyrischen Fem., im Neubabylonischen und z. T. schon im Assyrischen Mask.; Pl.: altbab. $elepp\bar{e}tum$, neubab. $elepp\bar{a}ni$, $elepp\bar{e}^2$;

¹ Ein Diminutiv $eleppetu$ gibt es im Akkadischen nicht; darum ist BEZOLD, Gl. 37^b: $eleppetu$ »Schiffchen« (wohl nach TALLQVIST, Maqlû 155^b) für $G I \check{S} M A_2 . T U$ (= $G I \check{S} makurru$, q. v.) zu streichen.

² Schiffe werden fast überall in der Welt als weibliche Wesen (»she«) betrachtet und manchmal sogar ausdrücklich als »Mädchen« o. ä. bezeichnet (: Aristophanes, Ritter 1300 ff.: $\gamma\epsilon\kappa\alpha\upsilon\tau\acute{\epsilon}\rho\alpha, \pi\alpha\rho\theta\acute{\epsilon}\nu\omicron\iota$; Jack London, The seewolf p. 142: »the old girls«). Die Schiffe der Griechen trugen ausschliesslich weibliche Namen. Noch heute begegnen uns in den Schiffsregistern hauptsächlich nur weibliche Schiffsnamen (SCHÖMANN, De navium nominibus; KÖSTER, Seewesen 134 f.). Für $eleppu$ Fem. im Altbabylonischen und z. T. im Assyrischen: CH § 235: $G I \check{S} eleppum \check{s}i-i$; ähnlich K 515 (ABL Nr. 89, assyr.) Vs. 6, u. ö.; beachte auch besonders das Zugehörigkeitsformantiv $-itu$: $eleppu tilmun\bar{u}tu$, $eleppu makkani\bar{u}tu$, $eleppu meluh\bar{h}itu$ usw. In der Neubabylonischen Zeit setzt sich aber $eleppu$ als Mask. durch: YBC 8923 (YOS III Nr. 111): $eleppu \check{s}u_2-u$ pro $eleppu \check{s}i-i$; VAT 4946 (VAS VI Nr. 100): $G I \check{S} eleppu e\check{s}-\check{s}u_2$ pro $eleppu e\check{s}\check{s}etu$, usw. Demzufolge ist der Plural von $eleppu$, meistens $G I \check{S} eleppu^{ME \check{S}}$, $G I \check{S} eleppu^{ME}$, $G I \check{S} eleppu^{H A_2}$ geschrieben, im Altbabylonischen und z. T. im Assyrischen $elepp\bar{e}tum$, $elepp\bar{e}ti$ (s. DELITZSCH, Gr.² § 96; vgl. § 97): beachte AO 3976 (VAB VI Nr. 199) Rs. 22: $eleppu^{H A_2-ti-ku-nu}$ wohl = $elepp\bar{e}tikunu$, dagegen schon z. T. im Assyrischen und ausschliesslich im Neubabylonischen $elepp\bar{a}ni$, $elepp\bar{e}$: beachte K 609 (ABL Nr. 126; Sargon) Rs. 8: $eleppu^{ME \check{S}-ni}$ wohl = $elepp\bar{a}ni$, zu lesen.

⇒ aram. 𐤏𐤍𐤏¹ (ZIMMERN, AFW² 45); $\sqrt{3lp}$ »zusammenfügen« = hebr. 𐤏𐤍 I (HOLMA, Kl. B. 94; vgl. KRAUSS, Talm. Arch. II. 680). — (ŠL 122)².

H. IV Abschnitt »Schiff« 1 in Quelle C: $g^{i\check{s}}m a_2 || e-lep[-pu]$; darauf folgt *makurru*, q. v.

$m a_2$ kommt häufig in der Literatur vor und zwar oft parallel mit $m a_2 - g u r_8$. Die archaischen Schriftzeichen für das Wort »Schiff«³ (Tf. III, 1) stellen flache Boote mit hoch emporgezogenen Vorder- und Achtersteven (*s i - s i - m a_2*, q. v.), d. h. den $m a_2 - g u r_8$ Typus, dar.

Zu $M A_2$ als GN: $^d m a_2 = ^d s i n$ u. *dannaru* siehe TALLQVIST, SO VII. 360 und cf. s. v. *makurru*.

$g^{i\check{s}}m a_2 - g u r_8 \Rightarrow$ **makurru (maqurru)** »Schiff mit hohen Steven«: »Seeschiff«⁴; »Götterschiff«. — (ŠL 122. 14 ff.).

H. IV Abschnitt »Schiff« 2 in Quellen C u. S_2 : $g^{i\check{s}}m a_2 - g u r_8 || ma-kur-ru$, (S_2 : [$g^{i\check{s}}$] $m a_2 - g u r$) nach *eleppu* genannt.

Zu Schreibungen: $a_2 - a - n a q u$: BM 92691 (CT XII. 10 f.) Rs. 26 a: $\Upsilon g u r | g u r_8 | \check{s} a_2$ $g^{i\check{s}}m a_2 - g u r_8$ *ma-kur(l)-ru*₃; DPM II Taf. 17 Col. IV. 11 semitisch: *ma₂-kur₃(l)-ru*; AO 6458 (RA XI. 144 ff.) Rs. 44: $m a_2 - g u r_8 - r a$ glossiert *ma-qu(l)-ru*. — Vgl. AO

¹ 𐤏𐤍𐤏 ⇒ gr. *σίλφη* (LEWY, Fw. 153) ist nicht stichhaltig. *σίλφη* = *τιλφη*, *τιλφη*. *σιλ-* ~ *τιλ-* < **tu-*, *-φη* < **bhā*; vide LIDDEL-SCOTT (1925 ff.) 1599^a u. BOISACQ 865.

² Auch in den hethitischen Texten kommt $G I \check{S} M A_2$ (Belegstelle: SOMMER, Ahhijavā-Urkunden 414^{b-c}) vor, die hethitische Lesung ist aber unbekannt.

³ Ohne Schwierigkeiten kann von den archaischen Schriftzeichen für »Schiff« das spätere Keilschriftzeichen $M A_2$ nicht hergeleitet werden (siehe FALKENSTEIN, Uruk S. 56 f.).

⁴ Vgl. $g u r_8 = g u r_{16}$ (?) — Gerade auf See ist »ein hoher Steven als Abwehr gegen die heranrollenden Wogen wünschenswert« (KÖSTER, Seewesen 57). — Der hochstevige Typus ist eine echt babylonische Schöpfung, die auch in den viel umstrittenen Darstellungen des Gebel-el-Arak-Messer-Handgriffes und in einigen Felszeichnungen vorkommt (Tff. XXIV; XXV,1). Diesen Steventypus haben später auch die Phöniker von den Babyloniern übernommen (siehe Tff. XIX,1 und vgl. dazu KÖSTER, Seewesen 51).

8870 (RA XXI. 140) Col. II. 13: $g i \dot{s} < m a_2 > (!) m a - g u s - u r - g u r_s (!)^1$

$m a_2 - g u r_s$ kommt häufig, meistens parallel mit $m a_2$, in der älteren Literatur vor. Auf Grund der archaischen Form des Schriftzeichens $G U R_s$ (: LAK 382) ist es gewöhnlich falsch als »Guffa« erklärt worden (ŠL 58. 1 D). Zur Bedeutungsbestimmung beachte folgendes²: Nach Maqlû III 128 ff. (MEIER 26) hat der Mondgott Sîn ein $G I \dot{s} makurru$ anfertigen lassen und *ina* (Var. $\dot{s} a_2 ina$) *be-ret qarnu* $ME \dot{s} - \dot{s} a_2^3$ (Var. *qar-ni-ša₂*) *na-šat* (Var. *na-ša₂-at*) *pe-šer-tum* (Var. *pe-šer-tu₂*) »zwischen ihren Steven trägt sie die Lösung«. Vgl. auch VAT 7025 (VAS X Nr. 199) Rs. Col. IV. 13 ff.; vide s. v. *s i - m a_2*. Von den Steven eines Quffa kann man nicht reden. Es kommt noch folgendes hinzu: nach der Quelle VAT 13642 ist das betreffende Hexer-*makurru* ein *makur tūi* (vgl. Maqlû IX. 52 f.), d. h. ein aus Ton gefertigtes *makurru*-Schiffsmodell, wie viele in den Ausgrabungen gefunden worden sind: diese sind keine Guffas (Tff. XI-XIII); vide s. v. *maturru*. — In K 3362 (IV R² 58, Lamaštu-Mythus; MYHRMAN, ZA XVI. 141 ff.) Vs. Col. I. 44 ff. wird $G I \dot{s} makurru$ ausdrücklich als ein *šah-hi-tu* »Segelschiff«, q. v., das in See geht, bezeichnet; vgl. BKBR 117 Nr. 16 Rs. 16 f. Interessant ist K 191 + a. m. (KÜCHLER, Med. Taf. I) Col. I. 4, wonach der Rasende in einem $G I \dot{s} makurru$, wenn es stürmisch ist (*ina ūmi ša abūbi*), fahren ($u_5 = \sqrt{rk\dot{b}}$) soll, um geheilt zu werden (siehe KÜCHLER, op. cit. S. 69 f.). Nach II R 60 Nr. 1 Vs. Col. IV. 8 fährt ein $G I \dot{s} makurru$, das als *qal-la-tu₂*, »leicht« q. v., bezeichnet wird, nach Tilmun: *a-na tilmun* $K I$, wofür man sich kaum eines Guffa bedient hätte. — In der šumerischen Zeit kommt $m a_2 - g u r_s$ als ein grosses Lastschiff vor: $m a_2 - g u r_s g u - l a$, ITT V 9311; FISH, Cat. Nr. 626 u. a. m.; vgl. auch in H. IV Abschnitt »Schiff« 99 in

¹ Siehe Einleitung S. 9; vgl. K 40 (CT XII. 46 ff.) Vs. Col. I. 23; ŠL 122. 14 b.

² Das wichtigste über *makurru* habe ich schon in einem Vortrag auf dem internationalen Orientalistenkongresse zu Brüssel 1938 den Fachleuten vorgelegt; vgl. die Akten des Kongresses.

³ Das femininische Suffix $-š a_2$ bezieht sich auf das Femininum *makurru*.

Quelle B in der Liste der Frachtschiffe, $m a_2 - n - g u r$, q. v., : $g i s$ $m a_2 - g u r_8 [- 5 0 - g u r]$ für $g i s$ $m a_2 - 5 0 - g u r$ usw. In einem altbabylonischen Brief: VAT 677 (VAS XVI. 14; dazu KRAUS, MVAeG XXXV.₂ Nr. V. 16) Rs. 21 ff. wird ein *makurru* als Fischerboot genannt.

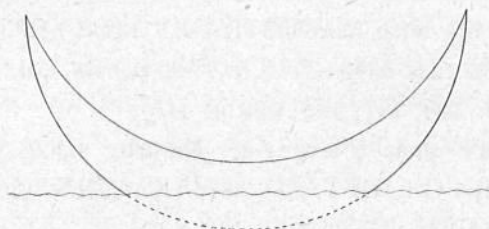
Vor allem sind aber wichtig die hauptsächlich neušumerischen Angaben, die wir über den Bau und die Ausrüstung der $m a_2 - g u r_8$ haben, und die nur auf ein fest gebautes Schiff hinweisen können: VAT 4413. (Or. XVI. 44 Nr. 145): »lange«, $g i d_2 - g i d_2 (- d a)$, und »kurze«, $l u g u d_2 (- d a)$, »Bauhölzer«, $š u - d i m_2$, q. v.; »Bugplanken«, $a - r a$, q. v., AO 6036 (TCL V Pl. 18 f.); »*mihmal*-Balken«, $m a_2 - g u_2$, q. v., VAT 4413; »Bodenspanten«, $e m e - s i g$, q. v., VAT 4871 (Or. XVI. 30 f. Nr. 92); TSA Nr. 26; »Holznägel«, $k a k$, q. v., DP Nr. 486; »bedeckende Rohrmaten«, $k i d - š u_2 - m a_2$, q. v., AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.); »Ruder«, $g i - m u š$, q. v., VAT 4860. — Sm 1371 + Sm 1877 (KB VI., 266 ff.; vgl. BEZOLD, Cat. IV S. 1482) Vs. 23: $g i s$ $m a_2 - g u r_8$ $g i s$ $e r e n x[-y-z]$: *makurru* aus Zedernholz; vgl. DP Nr. 485Rs. Col. VI.

Als $m a_2 - g u r_8$ wurden besonders die Götterschiffe bezeichnet; dazu vide s. v. *elep ili*. Hier sei nur das Kampfschiff des Ninurta hervorgehoben: $l u g a l - e$ (AoTU L₄) Taf. III. 1 f.¹: $g i s$ $m a_2 - g u r_8 - < k a r > - n u n - t a - e_3 m e_3 - š e_3 g e r_3 i m - m a - a b - g e r_2 - e$: [*ina*] $g i s$ *makur* <*kar*> *nuntae* [*ana*] *ta-ha-zi i[-ra-ka-ab]*. In einem Guffa würde man doch kaum zum Kampf ziehen! In den šumerischen Jahresformularen von Ur III (gesammelt und geordnet von SCHNEIDER, An. Or. XIII. 12 ff. u. 30 ff.) wechselt $m a_2 - g u r_8$ mit $m a_2$ als Götterschiffsbezeichnung ständig.

Wegen seiner von der Seite gesehenen hochstevigen (: »hörnigen») Form, die unwiderleglich Ähnlichkeit mit dem 3—5-tägigen Mond (*uzgaru*) aufweist, wurde das $m a_2 - g u r_8$ mit dem »Mondschiff» verknüpft (vgl. THUREAU-DANGIN, Syria XII. 230). Mythisch hat es sogar sein Vorbild in dem *uzgaru*-förmigen Mond, der im Süden,

¹ Dazu noch unpublizierte Stücke bei FALKENSTEIN.

ganz anders als im Norden, am Horizont auf seinem Rücken liegend wie ein hochsteviges Schiff auf hoher See zu verschwinden scheint.¹



Vgl. damit die Tafelabbildungen III-V und das unter $m a_2$ von den archaischen Schriftzeichen angeführte. Nach KAV Nr. 51, 22 ff., wo es sich um den Mond handelt, ist *makurru* ausdrücklich die Neumondsichel: *na-an-n[a-ru]*: u d - s a r: $m^a m a_2$: [m a_2 (!)]- g u r₈. Vgl. STC II Pl. 49. Bekannt ist die Stelle DPM II Taf. 17 Col. IV. 10 f., wo als Symbole des Mondgottes *uzqaru*, *buginnu*² und *ma₂-kur-ru* aufgezählt sind. Vgl. TALLQVIST, SO VII. 445.

Der weite Gebrauch von $m a_2$ - g u r₈ im religiösen Sinne spiegelt sich auch in den šumerischen Namen³, in denen es uns oft als ein Bestandteil begegnet, wider:

A. GN:

1:0 $m a_2$ - g u r₈: Ea nach II R 60. 21 a⁴: $d m a_2$ - g u r₈ $d e_2$ - a

¹ Daher tritt das »Mondschiß« in der südländischen Poesie oft auf. Vgl. z. B. die schöne Stelle in der arabischen Poesie bei Ibn Ḥamdīs (ed. C. SCHIAPARELLI, Roma 1897) 2. 20 ff, wo شلال ~ *uzqaru* (darum SCHACK, Poesie und Kunst der Araber in Spanien und Sicilien II, Berlin 1865, S. 24: »Halbmondskahn«, zu ändern).

² Nach DELITZSCH, SGL 70 *buginnu* = *sussullu* (s. S. 138), danach also »Löffel«. — Zu *buginnu* ferner VAT 10102 (KAR Nr. 145; wozu EBELING, MAoG II. 3 6 ff.) Vs. 23: *ina bu-gi-ni-ia^h nuḫatimmu qēmu ilaqat*: (Die Tamariske sagt:) »der Bäcker nimmt das Mehl mit meiner Kelle (d. h. mit einem aus Tamariskenholz gefertigten Löffel)« (EBELING: »Korb«).

³ Zu beachten ist, dass Schiffsnamen als Elemente nur in den šumerischen Namen, dagegen aber m. W. nie in den akkadischen Namen vorkommen.

⁴ Zur schwierigen Reihenfolge des Textes vgl. ZA XV. 212; EBELING, T&L 12; ŠL 122. 15 a.

|| *šarru ša buluḫ-ḫa^{k1}* (TALLQVIST, SO VII. 236 u. 360);
Marduk nach K 4209 (CT XXV. 33 f.) Vs. Col. II; (TALLQVIST
SO VII. 360); Nannaru und Sin nach VAT 11513 (KAV Nr. 51)
Vs. Col. I. 24; vgl. noch AO 6458 (RA XI. 144 ff.) Rs. 44; BM 13930
(CT XV. 17) Vs. 1; K 4349 (CT XXIV. 20 ff.) Rs. Col. XI. 26 (TALL-
QVIST, SO VII. 128; 141; 182; 380 u. 445);

2:o. *lugal-ma₂-gur₈-ra*: Ninurta nach K 4333 (CT
XXIV. 3 ff.) Rs. Col. III 5; AO 5376 (RA XXV. 136) Col. IX. 42
(TALLQVIST, SO VII. 355 u. 422);

3:o. *nin-ma₂-gur₈-ra*: Ninkarrak-Gula nach K 2597 + a.m.
(CT XXV. 1 ff.) Vs. Col. II. 58; Rm II 289 (CT XXV. 29) Col.
III. 6; AO 5376 (RA XXV. 136) Col. VIII. 43 (TALLQVIST, SO VII.
410 und 413).

B. PN:

1:o. *ma₂-gur₈*: z. B. ННК. II Nr. 47 Rs. 6; Strassb. 322 (An.
Or. I Nr. 88) 451 u. 504; Strassb. 36 (An. Or. I Nr. 89) 3; Strassb.
91 (An. Or. I Nr. 169) 26; Barc. 171 (An. Or. VII Nr. 264) 34 u.
37; Barc. 399 (An. Or. VII Nr. 337) 2; STH II Nr. 14 Rs. Col. II.
10; Nr. 17 Rs. 6; Nr. 18 Rs. Col. II. 8;

2:o. *lu₂-ma₂-gur₈-ra*: z. B. ITT II 2766 Vs. 3; III 5664 Vs. 8;

3:o. *lugal-ma₂-gur₈-ra*: z. B. STH II Nr. 5 Rs. Col. IV.
5; Nr. 10 Vs. Col. II. 25; Nr. 145 Rs. 3; AO 5673 (TCL V Pl. 7) Vs.
Col. II. 20; RTC Nr. 398 Rs. 3 u. 13; ННК. II Nr. 151 Vs. 4; Nr.
470 Vs. 5; ITT III 6613 Vs. 2 u. 11; V 6938. 5; FISH, Cat. Nr. 700 Vs.
7; Nr. 733 Vs. 5; TRU Nr. 112. 12; Nr. 181. 9; Nr. 305. 13; Nr. 315.
7; TuT Nr. 44 Rs. 2; Nr. 105 Col. IV. 4; Nr. 154 Col. VI. 22; Nr.
164₁₂ Col. I. 8; Barc. 414 (An. Or. VII Nr. 292) 4; Barc. 196 (An.
Or. VI Nr. 374) 67; Strassb. 81 (An. Or. I Nr. 48) 4; Strassb. 228
(An. Or. I Nr. 85) 54 u. 158; Strassb. 322 (An. Or. I Nr. 88) 120,
200 u. 222; Strassb. 294 (An. Or. I Nr. 124) 9; Strassb. 55 (An. Or.
I Nr. 243) 4 u. 24;

4:o. *nin-ma₂-gur₈-ra*: z. B. TuT Nr. 156 Vs. Col. V. 6;
Nr. 162 Rs. Col. VI. 22; Barc. 188 (An. Or. VII Nr. 285) 33; Barc.
190 (An. Or. VII Nr. 296) 41; Strassb. 311 (An. Or. I Nr. 292) 41,
53 u. 69.

Interessant ist noch der Sternname $^{m u l} m a_2 - g u r_8$, belegt BM 86378 (CT XXXIII. 1 ff.) Vs. Col. II. 34 und V R 46 Nr. 1 Rs. 38 (letzteres ohne eigentliche Bedeutung). In BM 86378 Vs. Col. II. 30 war der Skorpion genannt worden. Dann sagt Z. 31 f., die beiden Sterne im Stachel des Skorpions heissen $^{d s} a r a_2 - u r_4$ und $^{d s} a r a_2 - g a z$. Weiter Z. 33: »Das Sternbild hinter ihnen ist $^{m u l} p a - b i l - s a g$ «. Z. 34: » $^{m u l} m a_2 - g u r_8$ und $^{m u l} s u h u r - m a š_2 - k u_6$ « (ohne nähere Ortsbezeichnung).

Prof. SCHOTT, der mich auf diese Stelle aufmerksam machte, teilt mir brieflich folgendes mit:

Aus zahlreichen Textstellen wissen wir, dass der bab. Skorpion unserem Skorpionsternbild im wesentlichen gleichzusetzen ist. »Hinter ihm«, d. h. östlich von ihm steht das *Pabilsag*-Sternbild, wie niemand bezweifelt, und auch nicht bezweifeln kann, = unserem Sagittarius. Allerdings muss dieser, ikonographisch betrachtet, als eine Vereinfachung des babylonischen Vorbildes bezeichnet werden. Wie dieses aussah, zeigt uns zunächst eine Reihe ägyptischer Darstellungen, von denen LETRONNE (*Observations critiques et archéologiques sur l'objet des représentations zodiacales qui nous restent de l'antiquité* [= *Oeuvres choisies de A. J. LETRONNE, assemblées . . . par E. FAGNAN, 2me série: géographie et cosmographie, tome 1, Paris 1883*], S. 172 ff., bes. S. 229 ff.) nachgewiesen hat, dass sie der römischen Kaiserzeit entstammen: sie sind am bequemsten zugänglich in den *Mémoires de l'Institut de France, Académie des Inscriptions et Belles Lettres, Tome Seizième, Paris 1846*, hinter S. 210: Taf. I, II und IV.

Diese geben zwischen Skorpion und Steinbock (genauer Ziegenfisch) einen bogenschiessenden, geflügelten, doppelköpfigen und einmal auch doppelschwänzigen Kentauren wieder, unter dessen Vorderfüssen (einmal irrig unter den Hinterfüssen) ein *makurru* sich befindet. Dieser bogenschiessende Kentaur ist einerseits — wie niemand bezweifeln kann — mit dem Sternbild Sagittarius gleichzusetzen, andererseits, wie BOLL, *Sphaera* (1903) S. 188 ff. gezeigt hat, mit dem bogenschiessenden, doppelköpfigen, doppelschwänzigen geflügelten Kentauren auf dem Kudurru BM 90829 (KING, *Bab. Bound. Stones, Tafelbd., Tf. XXIX oben*; vgl. STEINMETZER, *Die babyl. Kudurru, Paderborn 1922, S. 9*). Also ist dieser Kudurru-Schützenkentaure gleich unserem Sagittarius, was noch dadurch bekräftigt wird, dass mit ihm der Skorpion und ein springender Hund (dieser = dem *Lupus* unserer Sternkarten) dargestellt ist. Leider überschneidet dieser Hund (bab. *ur - i d i m*) die Vorderfüsse des Kentauren, sodass man nicht sagen kann, ob seine Hufe als auf einem Boot ruhend gedacht

waren oder nicht. Auch auf den anderen bab. Darstellungen geflügelter Kentauren, die möglicherweise oder sicher den Sagittarius unseres Sternhimmels meinen, sind die Vorderfüsse abgebrochen oder doch undeutlich: vgl. JEREMIAS, Handb. d. Altor. Geisteskultur, 2 Aufl., 1929, Abb. 139 und 140, sowie Abb. 146 unten links. (Dasselbst übrigens eine bequeme Gegenüberstellung des bab. Schützenkentauren und seiner ägyptischen Replik, Abb. 127 u. 128). Auf einem Kudurru aus der 2. Hälfte d. 2. Jahrht. ist der Schützenkentaure so gut wie sicher ohne Boot zu seinen Füßen dargestellt: HINKE, A new boundary stone of Nebuchadrezzar I, Philadelphia 1907, p. XIX Nr. XIII, Abb. auf S. 76.

Obwohl wir also keine primäre bab. Darstellung des *makurru* zu Füßen des Schützenkentauren besitzen, so spricht doch einiges dafür, dass die Babylonier sich denselben mit einem solchen Boot unter den Vorderfüßen dachten:

1:o. Die bogenschiessenden usw. Kentauren aus dem kaiserzeitlichen Ägypten, die durch das Boot zu ihren Füßen ausgezeichnet sind, gehen, wenn man vom ägyptischen Kopfputz absieht, auf ein babylonisches Vorbild zurück, das vielleicht nur zufälligerweise uns bisher nur ohne Boot erhalten ist.

2:o. Im Text *Mul Apin* ist unmittelbar nach dem Schützen das *makurru* = Boot-Sternbild genannt. Die Tafel ist zwar um 300 niedergeschrieben, geht aber, wie die mit *mul*-beginnenden vollständigen Sternnamen mit Sicherheit erweisen, auf eine Vorlage zurück, die vor 600 v. Chr. anzusetzen ist. Tatsächlich glaube ich gezeigt zu haben (ZDMG LXXXVIII), dass *Mul Apin* um 700 v. Chr. entstanden ist.

3:o. *makurru* gehört zum ältesten Kulturbesitz Babyloniens, schon im 4. Jahrtausend v. Chr. nachweisbar.

Es gibt aber noch andere, wichtige Gesichtspunkte, von denen aus wir den Gegenstand betrachten müssen. In den Katasterismen des Eratosthenes heisst *πλοῖον* »jenes Sternbild zu den Füßen des Schützen, für das später der Name des südlichen Kranzes aufkam« (BOLL, Sphaera, S. 170), u.zw. wird es von BOLL, ebda. S. 176 f. auf ein ägyptisches Vorbild zurückgeführt. In der Tat heisst der 1. Dekan des Schützen in der späten Überlieferung *ῥηουώ*, worin sich ägyptisches *hr-ib wjz*, widerspiegelt: das bedeutet aber »der mitten im Schiff« und die ältesten Belege finden sich, wie auch schon BOLL hervorgehoben hat, in der Zeit Setis des I. (um 1300 v. Chr.); BRUGSCH, Thesaurus Inscriptionum Aegyptiacarum, 1. Abth., Astron. u. astrol. Inschriften, Leipz. 1883, S. 139, Nr. 15. Die Signatur A bei der ersten Reihe wird ebda., S. 132 durch »Liste aus der Goldkammer im Grabe Seti's I. (19. Dyn.)« erklärt. In dieser und in allen folgenden Reihen findet man das sehr charakteristische Boot, das Schriftzeichen *wjz*. Noch in Dendera (Zeit des Tiberius und des Nero) ist die gleiche Zeichengruppe erhalten: s. BRUGSCH a.a.O., S. 148 LM Nr. 13 [Tf. XXVI,2]. Die Ähnlichkeit des ägyptischen *wjz*-Bootes mit dem

bab. *makurru* scheint mir schlagend. Auf alle Fälle ist der Schluss kaum zu umgehen, dass die Babylonier und die Ägypter hier das gleiche Sternbild gehabt haben! Wer gab, wer nahm? Der ägyptische Beleg ist älter; also waren in diesem Fall wohl die Babylonier die Nehmenden. Wann die zu vermutende Entlehnung stattgefunden hätte, wage ich nicht zu mutmassen. Jedenfalls doch wohl vor 700 v. Chr.

sapīnātu »Schiff«. — Nur Neubabylonisch; wohl ← aram. 𐤱𐤴𐤏𐤁 neben 𐤱𐤴𐤁𐤀¹, syr. ܣܦܝܢܘܬ, ← hebr. ספינת, mand. ܣܦܝܢܘܬ², arab. سفينة³, mehri *spenēt*. — √ 𐤱𐤴𐤁𐤀 »bedecken«, »täfel«, danach ursprünglich etwa »Schiff mit einem Deck« wie arab. مسطح (?) (Vgl. FRAENKEL, ALW 216 f.; G-B 550^a; KRAUSS, Talm. Arch. II. 339 u. 680; HOLMA, Sachau 2; KINDERMANN 40 u. 108).

Im Akkadischen bisher *ἀπὰξ λεγόμενον* in der bekannten, aber leider sonst noch nicht ganz klaren Stelle YBC 3552 (YOS III Nr. 74; NBBU Nr. 74) Vs. 10 geschrieben: ^{G I S}sa-pi-na-tum. Die Bedeutung ist aus dem Zusammenhang, da auf Zeilen 22 u. 27 mit ^{G I S}eleppu wechselnd, evident (vgl. dazu auch MEISSNER, BAWb II 55 f.).

^{g i š}ma₂-dirig-ga-ba-til = *eleppu muqqelpētu*, *eleppu ša muqqelpēti* »stromabwärts fahrendes Schiff«: »Segelschiff«. — dirig = √ qrp³ IV.₁ »segeln«.⁴ — (ŠL 122. 35).

H. IV Abschnitt »Schiff« 93 in Quellen A, D u. J: ^{g i š}ma₂-dirig-ga-ba-til || mu/muq-qal-pe-tum; S₂ u. S₃: ^{g i š}ΥΥ (= ma₂)-dirig-gi-addr || ΥΥ; es folgt *māhertum*, q. v.

¹ Davon aram. 𐤱𐤴𐤁𐤀, syr. ܣܦܝܢܘܬ »Schiffer«, arab. سقاى »Schiffbaumeister«.

² Z. B. LIDZBARSKI, Joh. I. 161. 7 u. 8.

³ *Sefīne* als Nom. loci heute im Iraq: An der östlichen Seite des Diğle gegenüber Šergat zwischen Mōšul und Tekrīt, wo sich ein »Ferry« befinden sollte: Schiffsdienst. — Den PN: *Abū sfīne* »Fährmann« nennt E. SACHAU, Reise im Syrien u. Mes., Leipzig 1883, S. 261.

⁴ Wenn *neqelpū* vorkommt, ist der Kurs, falls feststellbar, deutlich stromabwärts; BM 78687 (CT IV. 32; VAB VI.Nr. 263) Vs. 3: Sippar → Babylon; BM 148821 (Sanh. Kuj 2; Tf. I) Col. I. 15 ff.: Ninua → Opis, Arahtu → Bit-dakuri; vide DRIVER, ZA N. F. VI. 228 ff.

eleppu muqqelpētu wird auch sonst fast immer zusammen mit *eleppu māhertu* genannt. Zu Bu 91—5—9, 294 (CT II. 20) Vs. 7, wo $^{G I \check{S}}$ *eleppu* — — *mu-qe₂-el-pe₂-tu₂*, und zu CH § 240, wo $^{G I \check{S}}$ *eleppum ša mu-uq-qe₂-el-pe₂-tim* »The ship of the captain of a *muqqelpētum*«, vide s. v. *eleppu māhertu* und siehe DRIVER, ZA NF. VI. 228 ff.¹

$^{G I \check{S}}$ *m a₂ - š a h₄ - h a* → *eleppu šahhūtu/šahhūtu* »Segelschiff«. — Eine Weiterbildung von *š a h₄ (- h a)* »Segel«, q. v. — (ŠL 384. 228).²

H. IV. Abschnitt »Schiff« 25 in Quellen A, B u. Q: $^{G I \check{S}}$ *m a₂ - š a h₄ - h a* || *šah-hi/hu-tum/tu₂*. — RT XX. 4 f. (Adapa-Mythus; dazu KB VI. 1 92) Col. I. 19 ff.: *ina ka-a-ri el-li kār-uzqari* $^{G I \check{S}}$ *m a₂ - š a h₄ - h a er-kab-ma [ša-a-ru i]-zi-qan-ni-ma* $^{G I \check{S}}$ *eleppu-šu eq-qe-lep-pu [ina gi]-muš-ši-ma* $^{G I \check{S}}$ *eleppa-šu u-mah-hir₂ ina tam-ti ra-pa-aš-ti* »An der hellen Ufermauer, der Neulicht-Ufermauer, bestieg er das Segelschiff und ein Wind blies daher und sein Schiff zog dahin; mit dem Ruder lenkte er sein Schiff auf dem weiten Meer«. — K 3469 + a. m. (ABRT I. 75; dazu ZIMMERN, ZA XXIII. 374; JENSEN, KB VI. 2 54 f.) 74: d *kulla ina* $^{G I \check{S}}$ *m a₂ - š a h₄ - h a ga-di zu-de-el-šu i-šak-ka-nu ana] nāri i-šar-ra-hu-šu-ma* »Den Kulla legt man in ein Segelschiff nebst seiner Reisezehrung, peitscht ihn (es) in den Fluss hinein und . . .«. — Zu K 3362 (IVR² 58_a, Lamaštu-Mythus) Col. I. 44 vide s. v. *makurru*.

$^{G I \check{S}}$ *m a₂ - g a b - r u - g u₂*, $^{G I \check{S}}$ *m a₂ - g a b - r i - a - n i* = *eleppu māhertu, eleppu ša māherti* »stromaufwärts fahrendes Schiff«: »Ruderboot«, »Treibelschiff«. — *g a b* »Brust«, *r u - g u₂*³ =

¹ Auch von den Wolken wird *muqqelpētu* gebraucht; z. B. CT XVII. 20 = IVR² 3 Col. I. 54 f.; VAT 172 + a. m. (SBH Nr. 71) Vs. 41 (vgl. UNGNAD, HG II. S. 162).

² In dem hethitischen Text 1402/c 8 aus Boğazköy (unpubliziert) kommt in einem fragmentarischen Zusammenhang $^{G I \check{S}}$ M A₂ . Š A H . H A vor (H. OTTEN).

³ Vgl. *a - r u - g u₂ e š₂ - g a₂ - g a₂* = $\Upsilon \Upsilon$ (= *ša-qu-u*) *ša ma-her-ti*, II R 30 Nr. 1 Vs. 9 (*e š₂* = »Treibelleine«).

māhāru ša māherti; *g a b - r i = \sqrt{māhr}^1*, wovon *māhertu* Part. I.₁. — (ŠL 122. 41; 167. 50 u. 57 f.).

H. IV Abschnitt »Schiff« 94 f. in Quellen A, D u. J: ^{g i š}m a₂ - g a b - r u - g u₂ || *ma-ḫe-er/ḫer-tum*, ^{g i š}m a₂ - g a b - r i - a - n i || ḫ ḫ, nach *muqqelpētum*, q. v. *eleppu māhertu* kommt auch sowieso fast immer als Gegensatz zu *eleppu muqqelpētu* vor. So z. B. Bu 91—5—9, 294 (CT II. 20; VAB VI. Nr. 233) Vs. 6 ff., wo ^{g i š}*eleppam me-ḫe-er-tam* mit *eleppum muqqelpētum* dieselbe Richtung (flussabwärts): Babylon → Baṣu, hat; siehe dazu DRIVER, ZA N.F. VI. 228 ff. Ferner CH § 240: ^{g i š}*eleppum ša ma-ḫe-er-tim* »the ship of the captain of a *māhertum*«.

Zur Miete des *māhertu* siehe CH § 276.

Zu *māhertu*-Modellen (U 10566, U 9956) vide s. v. *maturru* und unter »Schiffsabmessungen«. In U 10566 gab es 6 Sitze für die Rudermannschaft, in U 9956 nur 3 (aus Holz); cf. s. v. *g i m u š*.

^{g i š}m a₂ - ḡ i d₂ - d a → *eleppu makkītu/makkūtu*, = *eleppu šaddatu* »Traidelschiff«, »Lastschiff«.² — *g i d₂* = *\sqrt{šdā}* »schleppen«, »treideln«³; *šaddatu* wohl nur eine Übersetzung des šumerischen Wortes. — (Zu ŠL 122 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 8 ff. in Quelle C:

^{g i š}m a₂ - g i d₂ - d a || *ma-ak-ki-tum*

· ^{g i š}m a₂ - g i d₂ - d a || *ma-ak-ku[-tum]*

^{g i š}m a₂ - g i d₂ - d a || *šad-da-tum*;

S₂ und S₃ geben merkwürdigerweise: ^{g i š} ḫ ḫ (= m a)₂ - k u d - d a || ḫ ḫ, ^{g i š} ḫ ḫ (= m a₂) - k u d - d a || ḫ ḫ. — Vgl. VAT 7849 (KAR Nr. 132) Col. I. 6 u. 16 : *ma-ak-ki(?) - tum*, wozu ZIMMERN, Neujahrsfest II. 22 f. : »Prachtgefährt(?)«.

¹ Von demselben Stamm, arab. *\sqrt{فَجْر}*, hat das arabische I Part. Fem.: *مَاجِرَة* »das das Meer durchfahrende Schiff«, in dem heutigen *Tūr*-Dialekt speziell »nordwärts segelnd« (ZIMMERN, AFW² 45 Anm. 3.).

² Vgl. ^{g i š}m a r - g i d₂ - d a = *eriqu* »Lastwagen«.

³ Vgl. den verbalen Ausdruck *m a₂ — g i d₂* »ein Schiff — treideln« ständig in den Wirtschaftsurkunden.

Treidelschiffe sind auf den assyrischen Reliefs von Salm. bildlich dargestellt (Tff. XVI₂; XVII₁), cf. s. vv. e š₃ - m a₂ - g i d₂, e š₂ - g a l - m a₂ - g i d₂ usw.

B. 1. Schiffsnamen welche den Zweck und die Bestimmung des Schiffes andeuten.

$g i \check{s} m a_2 - u_5 = rukubu / rakubu / rakabu$ »Passagierschiff»; »Kanalschiff»; »Frachtboot«. — (Vgl. THUREAU-DANGIN, Syria XII. 228). — $u_5 = \sqrt{rkb}$ »vehi« (siehe Einleitung S. 7).¹ — (ŠL 122. 23).

H. IV Abschnitt »Schiff« 4 in Quellen C u. S₂: $g i \check{s} m a_2 - u_5 || ru/ra-ku/ka-bu$. — 83—1—18, 541 (AGS Nr. 104): Marduk wird neben dem Sonnengott befragt, ob das Unternehmen einer Reise nach Babylon (: *ana bāb-ilī^{K I} i šik*) wohlgefällig sei. Leider ist der Text sehr fragmentarisch. Immerhin scheint es aber klar zu sein, dass etwa von der Stadt Aššur aufgebrochen wird, und dass die erste Strecke den Tigris hinab auf einem Passagierschiff zurückgelegt wird: Vs. 3 f.: —] *a-na lebbi^{g i \check{s} m a_2 - u_5} [lu-še-lu-u₂-ma]*; der Paralleltext 83—1—18, 542 (AGS Nr. 105) Rs. 8 f. bietet: [*a-na lebbi^{g i \check{s} m a_2 - u_5} u-še-lu-u₂-ma* [— —. — Grosse Inschrift des Šamaš-reš-ušur (WVDOG IV Taf. 2 ff.) Col. II. 34: $g i \check{s} m a_2 - u_5$ *ša 25 ina I ammati* usw.: ein Kanalschiff von etwa 12.5 m Länge (würde in den Kanal hineingebracht); vgl. unter »Schiffsabmessungen«. — K 150 (IVR² 51 f.) Rs. Col. III. 4: *ina a-hi^{G I \check{s} eleppi^{g i \check{s} m a_2 - u_5} G I \check{s} ma-kurri ša-'il}* »bei dem Schiff, dem Kanalschiff und dem Seeschiff erkundige dich«.

UPBC 9 (UPMJ XIV. 270 ff.; Var. Nbk. Nr. 19 A: VAB IV. 156) Col. II. 20: $g i \check{s} m a_2 - u_5$ *ku-a e-lep ru-ku-bu be-li₂ ili .: d marduk*, wo *elep rukubu* usw. nur als eine akkadische Übertragung des sumerischen $m a_2 - u_5$ *ku-a* zu betrachten ist; vgl. Nbk. Nr. 15 Col. III. 71 ff. (VAB IV. 128): $g i \check{s} m a_2 - i d_2$ (- d a) - $h e_2 - d u_7$ *ru-ku-bu ru-bu-ti-šu^{G I \check{s} elep ma-aš₂-da-ha zag-mu-ku i-si-in-nim š u - a n - n a^{K I}} = das Prozessionsschiff des Nabû, q. v..*

¹ *rukubu* auch = *narkabu*; z. B. Nbd. Nr. 1. Col. I. 20 (VAB IV. 218).

In dem neubabylonischen Mietkontrakte TCL XIII Nr. 196 Vs. 10 u. 13 kommt *rukub qēmi*, geschrieben $g^{i\check{s}} m a_2 - u_5 : z i_2$, »Mehlfrachter« vor. Diese Frachter werden bei einer Hafenbrücke¹ (*gišru u₃ kāri*), bei der ein Weizenlager (*bīt kibtum*) liegt, »geankert« (*i-ki-il-la'*)² und von Wächtern (*en-nun*) bewacht: Vs. 14 ff.: $g^{i\check{s}} eleppu^{ME\check{s}}$ *ša₂ ina muhhi gi-iš-ri i-ki-il-la' NN₁ u NN₂ iṣ-ṣi-ru'*. Der Kontrakt ruht auf einem Brückengeld: *kaspu erbi ša gišri*.

($g^{i\check{s}} m a_2 - b a l - r i /$) $g^{i\check{s}} m a_2 - p e \check{s} - p e \check{s} = eleppu muttabritu/muštabritu$ »(breites) Fährschiff«. — (*bal-ri* = \sqrt{abr} »hinüberfahren«); *peš-peš* = $\sqrt{rp\check{s}}$ II.₁ »erweitern« (z. B. vom Erweitern des Hauses, ŠL 346. 41 b) — *muttabritu/muštabritu* Part. I.₂/III.₂ von \sqrt{abr} »hinüberfahren«. — (Zu ŠL 122 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 14 in Quellen B, C, Q, S₂ u. S₃: [$g^{i\check{s}} m a - b a l] - r i / g^{i\check{s}} \Upsilon \Upsilon (= m a_2) - p e \check{s} - p e \check{s} || mut/muš-tab-ri-tum$. Die Ergänzung *bal-ri* ist unsicher. Die Bezeichnung *peš-peš* »erweitert, breit« beruht vielleicht darauf, dass die Fähren, wie überall in der Welt, mit Vorliebe besonders breit gebaut wurden.

$g^{i\check{s}} m a_2 - d i r i g - g a = nēbiru$ »Fähre«. — *nēbiru* von \sqrt{abr} »überschreiten«.³ — (ŠL 122. 34; 123. 46).

H. IV Abschnitt »Schiff« 92 in Quellen A, D, J, S₂ u. S₃: $g^{i\check{s}} m a_2 - d i r i g - g a || ni-bi-ru$ — Maqlû VII. 8 f. (MEIER 46): $g^{i\check{s}} m a_2 - d i r i g - g a \text{ } \check{s} a - l i l \text{ } k a - a - r u$ (Var. *ka-a-ri*) $māru^{ME\check{s}}$ *malahi ka-li-šu₂-nu šal-lu* (Var. *šal₃-lu*) »Es ruht das Fährschiff, ruht der Hafen, die Schiffersleute⁴ ruhen allzumal«. — Maqlû VIII. 35 f.

¹ Es handelt sich nicht (gegen UNGER, Bab. 118) um eine Schiffbrücke.

² Von $\sqrt{kl\check{s}}$: vgl. arab. $\check{k}l\check{s}$ »verankern«, wovon $\check{k}l\check{s}$ (vgl. den Namen der Hafenstadt: *Makalla* in Ḥadramaut), wohl = *makallū* des Akkadischen (passim in den neubabylonischen Kontrakten): »Ankerplatz«, »Hafen«!

³ Von demselben Stamm ähnlich »Fähre« in fast allen semitischen Sprachen: vgl. aram. $\check{k}l\check{s}$, $\check{k}l\check{s}$, christ. pal. $\check{s}k\check{l}\check{s}$, neuhebr. $\check{k}l\check{s}$, mand. $\check{k}l\check{s}$, arab. $\check{k}l\check{s}$, heute im Iraq *me'ēbir* (siehe KRAUSS, Talm. Arch. II. 328; LIDZBARSKI, Mand. Lit. 98; KINDERMANN 102; RITTER 141).

⁴ = »Fährleute« (*ša nēbiri*).

(MEIER 54): *epiš-ti aš₂-bat ina ni-bi-ri* — —]-š_u-uš *ka-a-ri* »Meine Hexe sitzt im Fährschiff, — — den Hafen». — Šurpû VIII. 36 (BKBR 42): ^{gⁱš} *m a₂-dirig-ga* nach *ka-a-ri* neben ^{Gⁱš} *eleppu* und *amû*, q. v. In allen genannten Beispielen kommt *nēbiru* neben *kāru* vor.

^{gⁱš} *m a₂-dirig-ga* = *nēhiru* »Fähre». — Wohl sicher ein Synonym zu *nēbiru* (vgl. THUREAU-DANGIN, Syria XII. 230). —

H. IV Abschnitt »Schiff» 92_a in Quelle S₂ (S₃): ^{gⁱš} *∇∇* (= *m a₂-dirig-ga* || *ni-ha-ru*).

^{gⁱš} *m a₂-addir* = *elep nēbiri* ~ *nebiru* »Mietschiff», »Frachtfähre». — Cf. s. vv. *elep igri* und *nēbiru*. — (ŠL 122. 84 b).

H. IV Abschnitt »Schiff» 97 in Quellen A, D u. J: ^{gⁱš} *m a₂-addir* || *∇∇* (= *e-lep*) *ni-bi-ri*, nach *elep igri*, q. v. — Vgl. K 515 (ABL Nr. 89) ^{Gⁱš} *eleppu* — *ni-bu-ru* $\sqrt{3pš}$: Fährdienst leistendes Schiff (cf. s. v. *eleppu ša bēl pēhāti* und vgl. KINDERMANN 102 zu $\sqrt{3pš}$).

II R 62 Nr. 3 Vs. (wonach K 9887 Vs. in RA XVII. 164 zu ergänzen) Col. II 43: ^{gⁱš} *m a₂-addir* || *ni-bi-rum*.

^{gⁱš} *m a₂-addir* = *elep igri* »Mietschiff»: »Frachtschiff».¹ — *addir* = *igru* (: $\sqrt{3gr}$) »Miete». — (ŠL 122. 84 a).

H. IV Abschnitt »Schiff» 96 in Quellen A, D u. J: ^{gⁱš} *m a₂-addir* || *e-lep ig-ri*; es folgt *m a₂-addir* = *elep nēbiru*, q. v., und eine Liste von Frachtschiffen verschiedener Grösse: *m a₂-n-gur*.

^{gⁱš} *m a₂-n-gur* = *elep n kurri* ~ *eleppu ša n kurri* »Frachtschiff, dessen Fassungsraum (*u₅*) *n gur* (Netto) beträgt». — Siehe unter »Leistungsfähigkeit der babylonischen Frachtschiffe». — (ŠL 122. 2).

A. Die šumerische und altbabylonische Zeit (gur ~ 252 l):

1:o. ^{gⁱš} *m a₂-120-gur* = *elep 120 kurri*: das grösste Lastschiff.² — Sein Bau und seine Ausrüstung ist ausführlich in AO 5673 (TCL V Pl. 7; dazu SO VIII.₃) Vs. Col. I. 1—26 geschil-

¹ Die Bedeutungsentwicklung: »Mietschiff» → »Lastschiff» wird dadurch verständlich, dass die Schiffe fast nur zwecks Lastenbeförderung gemietet wurden.

² ŠL 122. 2.: ^{gⁱš} *m a₂-240-gur* ist zu streichen!

dert. Nach den entsprechenden Angaben ist sicherlich das in VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249; dazu SO VIII.₃) Vs. Col. II. 25 — Rs. Col. III. 5 behandelte Schiff ein $m a_2 - 120 - g u r$. Das $g^{i\check{s}} m a_2 - g u - l a$, »grosses Schiff«, q. v., in DP Nr. 486 ist wegen der Angabe: 7200 $g^{i\check{s}} k a k$, 7200 Holznägel (vide s. v. $k a k$), durch Vergleich mit der entsprechenden Angabe: $g^{i\check{s}} k a k - b i$ 7200, in AO 5673 Col. I. 22, wohl auch als ein $m a_2 - 120 - g u r$ zu bezeichnen. Für das in ITT 6764 behandelte $m a_2 : s u k a l - m a h$, q. v., als $m a_2 - 120 - g u r$ vide s. v. $h u m$ und siehe unter »Schiffsabmessungen«.

— Ferner: das »Bauholz«, $\check{s} u - d i m_2$, q. v., des $m a_2 - 120 - g u r$, ITT V 10011 Vs. Col. III. 3; AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Vs. Col. III. 12; die »Seitenspanten«, $m e_2 - r e_2 - z a$, q. v., AO 6037; »breite Rohrmatten«, $k i d - d a g a l$, q. v., AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. VIII. 17; »Rohrmatten für das Innere des Schiffes«, $k i d - m a_2 - \check{s} a g_4 - g a$, q. v., ITT III 6351; ibid. auch die »Treidelvorrichtung«, $e \check{s}_2 - g a l - m a_2 - g i d_2 - d a + e \check{s} - m a_2 - g i d_2 - d a + m a_2 - d a - l a_2$, q. v. — Zur Miete u. ä.: UCBC 502 (STRU I Nr. 94: 7 $m a_2 - 120 - g u r$, davon 4 $g^{i\check{s}} m a_2 - u r i m^{k i} - m a$, q. v.); HLC 384 (Haverf. III Pl. 145) Col. IV. 13; BM 12248 (CT X. 50) Vs. 7f.

2:0. $g^{i\check{s}} m a_2 - 100 - g u r = \text{elep } 100 \text{ kurri.}$

AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. VIII. 19 u. Rs. Col. XII. 36: »breite Rohrmatten«, $k i d - d a g a l$, q. v.

3:0. $g^{i\check{s}} m a_2 - 90 - g u r = \text{elep } 90 \text{ kurri.}$

Das in VAT 7035 (Or. XLVIII—XLIX Nr. 249; dazu SO VIII.₃) Vs. Col. I. 24—29 behandelte Schiff ist wohl höchstwahrscheinlich ein $m a_2 - 90 - g u r$. — Das »Bauholz«, $\check{s} u - d i m_2$, q. v., des $m a_2 - 90 - g u r$, OM 734 (RTC Nr. 307) Vs. Col. V. 1f.; »breite Rohrmatten«, $k i d - d a g a l$, q. v., AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. VIII. 21 u. Rs. Col. XII. 40. — Zur Miete u. ä.: UCBC 502 (STRU I Nr. 94) Vs. Col. I. — Beachte noch Sippara 323 (BA V. 492 Nr. 13).

4:0. $g^{i\check{s}} m a_2 - 75 - g u r = \text{elep } 75 \text{ kurri.}$

BM 23144 (LIH I. Nr. 36; VAB VI. Nr. 41) Vs. 4 ff., vide s. v. *maniduppú*.

5:0. $g^{i\check{s}} m a_2 - 60 - g u r = \text{elep } 60 \text{ kurri} : \text{elep } \check{s} u \check{s} \check{s} \check{e}$: der Nor-

maltypus der älteren Zeit; beachte noch CH §§ 234 u. 277¹; kommt am häufigsten in den Schiffslisten vor; vgl. RA XXV. 1 ff. In H. IV Abschnitt »Schiff« in der Liste der $m a_2 - n - g u r$ als das allererste Frachtschiff genannt: Z. 98 in Quellen A, D, J u. S₂: $g i \check{s} m a_2 - I - \check{s} u - g u r \parallel \Upsilon \Upsilon (= e-lep) \check{s} u - u \check{s} - \check{s} e / \check{s} i / \check{s} u_2$ (J: $\Upsilon \Upsilon \check{s} u - \check{s} i$; S₂ $i - l i - i p \check{s} u - \check{s} i$). — Von seinem Bau und seiner Ausrüstung gibt AO 5673 (TCL V Pl. 7; dazu SO VIII.₃) Vs. Col. I. 27 — Col. II. 28 eine ausführliche Beschreibung. Danach sind wohl auch die meisten von den in VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249; dazu SO VIII.₃) behandelten Schiffen als $m a_2 - 6 0 - g u r$ zu bezeichnen. — Ferner: das »Bauhholz«, $\check{s} u - d i m_2$, q. v., des $m a_2 - 6 0 - g u r$, ITT II 892 Vs. Col. V. 1; V 6728 Vs. 3; V 6998 Vs. 1 ff.; V 8225 Vs. 1; V 10011 Vs. Col. III. 4; OM 734 (RTC Nr. 307) Vs. Col. V. 2; AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Vs. Col. III. 14; Š & A Pl. 75 Nr. 53 Rs. 6 ff.; Amh. I Nr. 66; die »Seitenspannen«, $m e_2 - r e_2 - z a$, q. v., ITT V 6994 Vs. 1 ff.; AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Rs. Col. VI. 30; »breite Rohrmatten«, $k i d - d a g a l$, q. v., AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. VIII. 23 u. Rs. Col. XII. 44. — Zur Miete u. ä.: UCBC 502 (STRU I Nr. 94: 9 $m a_2 - 6 0 - g u r$, davon 4 $m a_2 - u r i m^{k i} - m a$, q. v.); HLC 384 Haverf. III Pl. 145) Col. II passim; Umma AF 1 (RA XXV. 2 ff.) passim (zusammengenommen 18 $m a_2 - 6 0 - g u r$); Umma AF 2 (RA XXV. 6) Vs. Col. I. 1 u. 4 (zusammengenommen 26 $m a_2 - 6 0 - g u r$); Strassb. 139 (An. Or. I Nr. 53); Strassb. 211 (An. Or. I Nr. 58); Strassb. 167 (An. Or. I Nr. 61); Strassb. 235 (An. Or. I Nr. 290); Strassb. 236 (An. Or. I Nr. 291); VAT 7111 (Or. XLVII—XLIX Nr. 252); BM 12248 (CT X. 50) passim; BM 26969 (LIH Nr. 87; VAB VI Nr. 74). UPBC 11177 (BE III.₁ Nr. 66). — ITT III 4980: 240 $m a_2 - 6 0 (- g u r)$.

6:o. $g i \check{s} m a_2 - 5 0 - g u r = e l e p 5 0 k u r r i : e l e p h a n \check{s} a$.

H. IV Abschnitt »Schiff« 99 in Quellen A, B, D, J u. S₂:

¹ Eine schöne Parallele bieten die altägyptischen Frachtschiffe mit den Namen Sechzehner-, Zehner-, Achter-Schiff usw. Als Normaltypus, dem babylonischen $m a_2 - 6 0 - g u r$ entsprechend, galt das Achterschiff (siehe Kees 113), dessen Fassungsraum die Hälfte von dem des grössten Frachtschiffes betrug.

$g^{i\bar{s}}$ m a₂ - 5 0 - g u r || $\Upsilon\Upsilon$ (= *e-lep*) *ha-an-ša₂-a* (B: $g^{i\bar{s}}$ m a₂ - g u r_s [- 5 0 - g u r]!). Zur M i e t e u. ä.: (HLC 384 (Haverf. III Pl. 145) Col. III u. IV; Umma AF 2 (RA XXV. 6) Col. I. 2.

7:0. $g^{i\bar{s}}$ m a₂ - 4 0 - g u r = **elep 40 kurri: elep erbā.**

H. IV Abschnitt »Schiff« 100 in Quellen A, B, D, J u. S₂: $g^{i\bar{s}}$ m a₂ - 4 0 - g u r || $\Upsilon\Upsilon$ (= *e-lep*) *er-ba-a* (T: $\Upsilon\Upsilon$ *er-ba-'ia*). — Für den Bau und die Ausrüstung des m a₂ - 4 0 - g u r: »Bauholz«, š u - d i m₂, q. v., ITT V 10011 Vs. Col. III; »Bugplanken«, a - r a, q. v., Holma 23 (unpubliziert) Vs. 6; »Seitenspannten«, m e₂ - r e₂ - z a, q. v., AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Vs. Col. III. 20 u. Rs. Col. VI. 32; danach sind die in VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249; dazu SO VIII.₃) Vs. Col. II. 13—18 u. Rs. Col. III. 20—26 behandelten Schiffe wahrscheinlich als m a₂ - 4 0 (bzw. 50) - g u r zu schätzen; »breite Rohrmatten«, k i d - d a g a l, q. v., AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. VIII. 25 u. Rs. Col. XII. 48. — Zur M i e t e u. ä.: HLC 384 (Haverf. III Pl. 145) passim; Umma AF 2 (RA XXV. 6) Col. I. 3 u. 6; Strassb. 235 (An. Or. I Nr. 290) 7 ff.; BM 12248 (CT X. 50) Vs.; UPBC 11177 (BE III.₁ Nr. 66).

8:0. $g^{i\bar{s}}$ m a₂ - 3 0 - g u r = **elep 30 kurri: elep šelāsā.**

H. IV Abschnitt »Schiff« 101 in Quellen A, B, D, O u. S₂: $g^{i\bar{s}}$ m a₂ - 3 0 - g u r || $\Upsilon\Upsilon$ (= *e-lep*) *še-la-ša₂-a*. Sein Bau und seine Ausrüstung ist ausführlich in AO 5673 (TCL V Pl. 7; dazu SO VIII.₃) Vs. Col. II. 31 — Col. III. 21 geschildert. — Ferner: »Bauholz«, š u - d i m₂, q. v., ITT II 892 Vs. Col. V; V 10011 Vs. Col. III; OM 734 (RTC Nr. 307) Vs. Col. V; Amh. I Nr. 66 passim; Š&A Pl. 75 Nr. 53 Rs.; AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Vs. Col. III. 16; »Seitenspannten«, m e₂ - r e₂ - z a, q. v., ITT V 8232 Rs. 3; Amh. I Nr. 66 passim; AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Vs. Col. III. 22. — Zur M i e t e u. ä.: HLC 384 (Haverf. III Pl. 145) passim; Umma AF 1 (RA XXV. 2 ff.) passim; Strassb. 235 (An. Or. I Nr. 290); Strassb. 236 (An. Or. I Nr. 291); OECT VIII. 13.

9:0. $g^{i\bar{s}}$ m a₂ - 2 0 - g u r = **elep 20 kurri: elep ešrā.**

H. IV Abschnitt »Schiff« 102 in Quellen A, B, D, O u. S₂: $g^{i\bar{s}}$ m a₂ - 2 0 - g u r || $\Upsilon\Upsilon$ (= *e-lep*) *eš-ra-a*. Für seinen Bau und seine Ausrüstung: »Bauholz«, š u - d i m₂, q. v., ITT V 10011

Vs. Col. III; Amh. I Nr. 66 passim; AO 6036 (TCL V Pl. 22 ff.) Rs. Col. VI. 9 u. Col. VII. 5; »Seitenspannten«, m e₂-r e₂-z a, q. v., Amh. I Nr. 66 passim; »breite Rohrmatten«, k i d - d a g a l, q. v., AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. VIII. 27 u. Rs. Col. XII. 52. — Zur Miete: HLC 384 (Haverf. III. Pl. 145) passim; ITT IV 7072; Umma AF 1 (RA XXV. 2 ff.) passim; Strassb. 235 (An. Or. I Nr. 290). 14. ITT III 4980: 120 m a - 2 0 (-g u r) — Beachte noch YOS V Nr. 231.

10:o. **g i š m a₂-15-g u r = *elep 15 kurri:elep hameššerit kurri.***

H. IV Abschnitt »Schiff« 103 in Quellen A, B, D, O, Q u. S₂: ^{g i š}m a₂-15-g u r || 𐎶𐎶 (= *e-lep*) *ha-meš-še-rit kur₃-ri/rum.*¹ Zur Miete u. ä.: VAT 7108 (Or. XLVII—XLIX Nr. 251); Umma AF 1 (RA XXV. 2 ff.) Rs. Col. IV. 16; ITT III 4980: 120 m a₂-15 (-g u r.) — Beachte noch VAT 701 (wozu MVAeG X₄. 37): Wert eines m a₂-15-g u r.

11:o. **g i š m a₂-12-g u r = *elep 12 kurri.*** Für seine Ausrüstung: »breite Rohrmatten«, k i d - d a g a l, q. v., AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. VIII. 29 u. Rs. Col. XIII. 4.

12:o. **g i š m a₂-10-g u r = *elep 10 kurri:elep eššerit kurri.***

H. IV Abschnitt »Schiff« 104 in Quellen A, B, D, Q u. S₂: ^{g i š}m a₂-10-g u r || 𐎶𐎶 (= *e-lep*) *e-še-rit* 𐎶𐎶 (= *kur₃-ri/rum*). Der Bau und die Ausrüstung des m a₂-10-g u r ist in AO 5673 (TCL V Pl. 7; dazu SO VIII.₃) Vs. Col. III. 22 — Rs. Col. IV. 12 geschildert; danach ist wohl auch das in VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249; dazu SO VIII.₃) Rs. Col. IV. 3—9 behandelte Schiff ein m a₂-10-g u r. — Zur Miete u. ä.: HLC 384 (Haverf. III. Pl. 145) passim; Umma AF 1 (RA XXV. 2 ff.) Rs. Col. V. 5 u. 11; U₁ (ZA XXXVI. 97) Vs. — Beachte noch YOS V Nr. 100; Nr. 111; BM 12248 (CT X. 50) Vs. 5 u. Rs. 5; BM 15862 (LIH Nr. 27; VAB VI Nr. 48).

13:o. **g i š m a₂-5-g u r = *elep 5 kurri:elep hamelti kurri.***

¹ Beachte, dass erst von dieser Zeile ab das *kurri* im Akkadischen hinzugesetzt wird.

H. IV Abschnitt »Schiff« 105 in Quellen A, B, D, O u. Q:
 $g^{i\check{s}} m a_2 - 5 - g u r \parallel \Upsilon \Upsilon (= e-lep) \quad ha-mel-ti \quad \Upsilon \Upsilon (= kur_3-ri/rum)$.
 Beachte AO 6049 (TCL V Pl. 38).

B. Die Neubabylonische Zeit ($g u r \simeq 151 l$).

1:0. **eleppu ša 300 kurri**: wohl dem $m a_2 - 120 - g u r$ der
 šumerischen Zeit als Name des grössten Frachtschiffstypus entspre-
 chend.

VAT 4946 (VAS VI Nr. 100) Vs. 7: $G^{I\check{s}} eleppu eš-šu_2 \quad ša_2 300$
 $< kurri >$: ein neues Schiff mit einem Fassungsraum von 300 kurru.

2:0. **eleppu ša 150 kurri**: der Normaltypus der Neubabylonischen
 Zeit (?).

TCL XII Nr. 121 Vs. 3: ein $G^{I\check{s}} eleppu ša 150 kurri$ wird für den
 Tempel $e_2 - a n - n a$ gemietet. Interessant ist Vs. 8 ff. die Klausel:
 $mim-ma \quad ša_2 la 150 kurri i-ma-tu-u_2 a-ki-i kaspi-šu_2 a-ħa-meš ip-pa-lu$
 »alle (diejenigen kur), die von 150 kur fehlen, müssen (von dem
 Vermieter des Schiffes) seinem (i.e. dem von dem Tempel als Miete
 bezahlten) Gelde entsprechend wiedergezahlt werden».

$g^{i\check{s}} m a_2 : x$ (: $g^{i\check{s}} m a_2 x sig_9 - ga, g^{i\check{s}} m a_2 x la l - a$) =
eleppu ša $x \gg x$ transportierendes Schiff« (»mit x beladenes Schiff«):

$g^{i\check{s}} m a_2 : š e = eleppu ša š e' i$ »Getreideschiff«. — Der am
 meisten erwähnte Transportartikel war das Getreide. Die Schiffe
 Gudea's, Cyl. A Col. XVI. 7 ff. (SAK 106), transportierten Steine
 $m a_2 : š e - g a n a t u m - a - g i m$: wie Schiffe, welche das Korn
 der Felder bringen. Vgl. u. a. auch Xen. Anab. I. 5. (Zu den ein-
 zelnen Getreidearten siehe HROZNÝ, Getreide).

AO 3433 (RTC Nr. 254) passim, Rs. Col. VI. 4 als Schluss-
 folgerung: $š u - n i g i n 11 m a_2 : š e$, von $m a_2 : z i_3$ gefolgt; CHÉU
 Nr. 89: Schiffe von $120/90/60 g u r$ für Transport von $š u - n i g i n$
 $766 \frac{2}{5} g u r$ (Rs. 1).

$m a_2 : š e - sig_9 - ga (\sim \sqrt{ml_3}) - gid_2 - da (\sim \sqrt{šad})$: HS
 1297 (TMH N.F. I/II Nr. 297) Vs. 1 ff.: $360 kal u_4 - 15 - š e_3,$
 $kal - bi 90 u_4 - 60 - š e_3 nibru^{k^i} - ta uri_2^{k^i} - š e_3 m a_2 : š e$
 $z i_3 bulu_3^{h a_2} sig_9 - ga gid_2 - da u_3 m a_2 - bi kara ba -$
 $g e_4 - a$: 360 Arbeiter für 15 Tage, 90 von diesen für 60 Tage von
 Nippur nach Ur ein Schiff mit Getreide, Mehl und Malz be-

laden zu treideln und jenes Schiff zurück zum Hafen zu bringen; ähnlich ITT III 5102; III 5113; III 5363 ($m_{a_2} : \check{s} e : s u k a l - m a h$); III 6294; IV 7088; V 6883; V 8239; HUK. II Nr. 110; II Nr. 141; II Nr. 149; OBTR Nr. 238; VAT 7195 (Or. XLVII—XLIX Nr. 337); VAT 7321 (ibid. Nr. 354); VAT 7367 (ibid. 364); UDU Nr. 48; CHÉU Nr. 93. — Aus neubabylonischer Zeit: BM 77094 (CT XXII. 45: Dar.; THOMPSON, LBL Nr. 244) Vs. 8: *1640 kurri uttati* (= ^še b a r) *a-di-i he-eš-šu u₃ i-pi-ri a-na 10* ^{G I S}*eleppi ul-te-li*: »I am sending up in 10 boats 1640 kur of corn including the sand and dust (mixed with it)«, d. h. wohl ~ 164 gur pro Schiff (cf. s. v. $m_{a_2} - n - g u r$); vgl. BM 74045 (CT XXII. 28; THOMPSON, LBL Nr. 149) Rs. Z. 23 mit Z. 33.

giš $m_{a_2} - z i d_2 - d a$ = *eleppu ša qēmi* »Mehlschiff«.

AO 3433 (RTC Nr. 254: Schiffsliste) Rs. Col. VI. 5 nach $m_{a_2} : \check{s} e$; VAT 2422 (TuT Nr. 173) Rs. 4; STRU I Nr. 94: $1 m_{a_2} - 120 - g u r m_{a_2} : z i_3$: das grösste Frachtschiff als Mehlschiff; STRU I Nr. 77 (Arbeiterliste); Pupil 34 (Bab. VIII.₃ Pl. 8) Vs. $m_{a_2} - z i d_2 - d a$ neben $m_{a_2} : n i n d a$; STRU II Nr. 71 u. HUK. II Nr. 177: Rohrmatte, *kid*, q. v., des $m_{a_2} - z i d_2 - d a$. — HS 1297 (TMH N.F. I/II Nr. 297), vide s. v. $m_{a_2} : \check{s} e . m_{a_2} z i_3 s i g_9 - g a - g i d_2 - d a$: ITT III 5084; III 5365; V 6983; VAT 7065 (Or. XLVII—XLIX Nr. 342), u. a. m. — K 164 (BA II 636: altbab.) Rs. 38: *eleppum ša qēmi*^{ME S}: »Mehlschiffe«. — Für die neubabylonische Zeit: YOS III Nr. 66 (NBBU Nr. 66) Vs. 3 ff.: *a-na muk-ḫi u₄-ma*^{A M₃} ^{G I S}*eleppu ša qēmi ul u₂-še-re-eq biṭ qēmi qa-ti* »bis zum heutigen Tag hat er das Mehlschiff nicht ausgeleert, der Mehlbehälter ist zu Ende«; vgl. BM 74045 (CT XXII. 28; THOMPSON, LBL Nr. 149) Rs. (26).

giš $m_{a_2} : n i g_2 - h a r - r a$ = »Feinmehl transportierendes Schiff« (vgl. LANDSBERGER, OLz 1922. 340 ff.).

AO 3433 (RTC Nr. 254: Schiffsliste) Rs. Col. VI. 6: $\check{s} u - n i g i n 4 m_{a_2} : n i g_2 - h a r - r a$, nach $m_{a_2} : \check{s} e u . m_{a_2} : z i_3$; TMH N.F. I/II Nr. 297 Vs. 10, vide s. v. *eleppu ša qēmi*.

giš $m_{a_2} : n i n d a$ »Transportboot für Brot« (ŠL 122. 61).

ITT III 5156, vide s. v. $m_{a_2} : k u_6$; III 5390: $m_{a_2} : n i n d a$ —

gid₂-da:e. Brottransportschiff treideln; Pupil 34 (Bab. VIII.₃ Pl. 8) Vs. m_a₂:ninda neben m_a₂-zid₂-da.

giš m_a₂:bulu₃ »Transportboot für Malz«.

AO 3433 (RTC Nr. 254: Schiffsliste) Rs. Col. VI. 10: šu-nigin
2 m_a₂:bulu₃; HS 1297 (TMH N.F. I/II Nr. 297), vide s. v. m_a₂:še.

giš m_a₂:ar-za-na »(Gersten)grütze transportierendes Boot«.

Strassb. 90 (An. Or. I Nr. 256).

giš m_a₂:sar »Gemüseboot«.

ITT III 5338 u. Ник. Nr. 122, vide s. v. m_a₂:ku₆.

giš m_a₂:šumu₂-sar = **eleppu ša šūmi** »Zwiebelboot«.

Str. Nbk. Nr. 384 (neubab. Schiffsverleihurkunde): ^{GIŠ}eleppu
ša₂ šu_m₂-sar; BM 30547 (CT XXII. 17; THOMPSON, LBL Nr. 81)
Rs. 17 ff.: šūmu eš-še-tu »neue Zwiebeln« zusammen mit Datteln
(*subuppu*) transportiert. Für die Anzahl der transportierten Zwiebel-
bündel, *gidlu ša šūmi*, siehe TALLQVIST, Spr. 132. Für Zwiebel-
transport aus Tilmun vide s. v. *eleppu tilmunūtu*.

giš m_a₂:zu₂-lum = **eleppu ša suluppi** »Datteln transportie-
rendes Schiff«.

TCS Nr. 354: m_a₂:zu₂-lum — gid₂: ein Dattelschiff trei-
deln. — Für die neubabylonische Zeit: BM 30547 (CT XXII. 17;
THOMPSON, LBL Nr. 81) Rs. 17 ff., cf. s. v. *eleppu ša šūmi*; BM
30763 (CT XXII. 16; THOMPSON, LBL Nr. 78) Vs. 14 ff.; BM 79395
(CT XXII. 10; THOMPSON, LBL Nr. 44); Str. Nd. Nr. 344 Vs. —
Für Datteltransport aus Tilmun vide s. v. *eleppu tilmunūtu*.

giš m_a₂:u₂ = **eleppu ša šammi** »Kräuterboot«.

VAT (VAS XVI Nr. 134: altbab.; KRAUS, MVAeG XXXVI.₁ S. 119)
Vs. 3: ša-am-mi ša ^{GIŠ}elep šammi: die Kräuter des Kräuterbootes.

eleppu sa kas(s)ia »Flachsseide transportierendes Schiff«.¹

YBC 8923 (YOS III Nr. 111; NbBU Nr. 111) Rs. 2 ff.: a-mur
^{GIŠ}eleppu šu-u₂ ša₂ ka-si-ia i-ra-qa »siehe, jenes Schiff für Flachsseide

¹ *kas(s)ia*, nur neubabylonisch, geschrieben *ka-si-ia*, *kas-si-ia* (TALLQVIST, Spr. 83), = *cuscuta monogyna*, zur Herstellung von Bier gebraucht, von $\sqrt{ks\bar{s}}$ »bedecken« (?); vide UNGNAD, Gl. 76; frühere Literatur: THUREAU-DANGIN, RA XXII. 40; POGNON, JA 1907. 400 Anm. 1; HOLMA, Kl. B. 82 (: *κασία*); EBELING, NbBU 91 Anm. zu Nr. 111.

ist leer». — BM 46731 (CT XXII. 24; THOMPSON, LBL Nr. 123) Vs. 6 f.: $1 \frac{5}{6}$ *ma-na kaspi ša₂ ^{G I S} eleppi ša₂ ka-si-ia*: $1 \frac{5}{6}$ mana Silber für (die Last) des Flachsseide transportierenden Schiffes.

giš m a₂ : i n - n u = eleppu ša tibni »Stroh transportierendes Schiff«. — (Vgl. ŠL 122. 61).

Für die ältere Zeit: TAD Nr. 41 Vs.: m a₂ : i n - n u — g i d₂ - d a: ein mit Stroh beladenes Schiff treideln. — Für die neuere Zeit: Str. Nbk. Nr. 282: Miete eines ^{G I S} *eleppu ša i n - n u*; 81—7—27, 39 (ABL Nr. 802) Vs. 7 f.: ^{G I S} *eleppu ši-i la-ber-tu₂ ša ti-ib-nu* »jenes alte, Stroh transportierende, Schiff«; cf. s. v. *eleppu labertu¹*; vgl. noch K 515 (ABL Nr. 89), wo in einem Schiff, das Fährdienst leistet (: *nīburu* $\sqrt{\text{spš}}$), ^{š e} i n - n u und ^{š E} *ki-su-tu₂* »Stroh und Futter« über den Fluss befördert wird (cf. ŠL 367. 98).

giš m a₂ : g i = eleppu ša qanē »Rohr transportierendes Schiff«. — Das Rohr wurde meistens in Bündeln, s a, transportiert. BM 85196 (RA XXXII. 2) Vs. Col. I. 24 ff. wird gerechnet wie viel g i - s a ^{h a₂} ein m a₂ - l a l, q. v. tragen kann. Für die verschiedenen Rohrarten siehe ŠL 85. Hier sei besonders hervorgehoben das *kīsu*-Rohr:

giš m a₂ : g i - i z i / z i = eleppu ša kīsi »*kīsu*-Rohr transportierendes Schiff«. — g i - i z i → *kīsu*, q. v.

DP Nr. 474 Vs. Col. I. 3: m a₂ : g i - i z i; vgl. Ник. II Nr. 106: g i - z i m a₂ - a s i g₉ - g a m a₂ g i d₂ - d a u₃ m a₂ b a - a l - l a: *kīsu*-Rohr auf ein Schiff laden, das Schiff treideln und ablasten; Ник. II Nr. 127: m a₂ l a l - a g i - z i — g i d₂ - d a: Schiff mit *kīsu*-Rohr beladen treideln. — Neubab.: Str. Nd. Nr. 856 Vs.: $2 \frac{1}{2}$ *šiqil kaspi ultu er-bi ša₂ bābi a-na ^{G I S} eleppi ša₂ g i - z i i n a qātu^{II} NN₁ u NN₂ a-na NN₃ u - NN₄ šu-bu-ul*.

giš m a₂ : g i š = eleppu ša iši »Holz transportierendes Schiff«.

SLT Nr. 176. 4; HLC 169 Vs. — Vgl. Ur-nanše A Col. V. 3 ff.

¹ Daraus geht hervor, dass alte, schwächere Schiffe zur Beförderung von leichteren Waren, wie z. B. Stroh, dienten. — Vgl. den Gebrauch von *gajjārije*, den schwächer gebauten Schiffen, heutzutage im Iraq, die »hauptsächlich dazu, Holz und Stroh aus den Dörfern unterhalb Bagdad zu holen« (RITTER 134 u. Abb. 14) dienen.

(SAK 2): $m a_2$ -tilmun kur-ta $g u_2$ -giš mu-gal₂: das Tilmun-Schiff brachte Holzlast aus dem Gebirge; ähnlich Dreieckige Platte Col. IV. 1 ff. (SAK 4), cf. s. vv. $m a_2$ -tilmun^{kⁱ}; zu Gud. Cyl. A Col. XV. 8 ff. (SAK 104) cf. s. v. $m a_2$ - $m a_2$ -ka-n-na u. $m a_2$ -me-lu_h-_ha; Gud. Stat. D Col. IV. 12 (SAK 78): aus Makan, Melu_hha, Gubi und Tilmun $m a_2$ giš du₃-a-bi la ga-š a^{kⁱ}-š e₃ mu-na-tu_m₂: brachte das Schiff ihm alle Arten Hölzer nach Lagaš. — Zur Lieferung von bestellten Hölzern auf Schiffen vgl. noch VAT 5996 (VAS XVI Nr. 52; KRAUS, MVAG XXXVI. 1 Nr. I. 1) Vs. u. VAT 8045 (VAS XVI Nr. 182; KRAUS, op. cit. Nr. I. 2) Vs.; für die neuere Zeit: BM 61718 (CT XXII. 29).¹

giš $m a_2$: eser / eser₂ »Asphalt transportierendes Schiff».

ITT V 8222: $m a_2$: eser — gi d₂-da: ein Asphalt transportierendes Schiff treideln. — Neubab.: AO 6792 (TCL XII Nr. 74: Nd.) Rs. 17: 2 ^{GIŠ}eleppu^{ME} ša₂ eser-_ha d₂-a: 2 trockenen Asphalt transportierende Schiffe.

eleppu ša agurri »Brandziegel transportierendes Schiff».

BM 26476 (CT XXII: 32: Neubab.; THOMPSON, LBL Nr. 174) Vs. 20 u. Rs. 32: ^{GIŠ}eleppu ša₂ a-gur-ru; Str. Nd. Nr. 925 Vs. 5 f.: malahu ša₂ ^{GIŠ}eleppi ša₂ a-gur-ru: Schiffer eines Brandziegel transportierenden Schiffes.

eleppu ša lebetti »ungebrannte Ziegel transportierendes Schiff».

AO 2721 (VAB V Nr. 225: altbab.): 3 sar lebettu^{H A₂} ša ^{GIŠ}elep-pim ša NN a-na kārīm u₂-ta-he-a »3 sar lebettu des Schiffes, das NN hat landen lassen». Vgl. auch die altbabylonische Schulaufgabe BM 85194 (wozu THUREAU-DANGIN, RA XXXIV. 82): *šum-ma* ^{GIŠ}[eleppum] 1 sar lebettam i-na-aš-ši-i še-a-am minam i-na-aš-ši »Wenn ein Schiff 1 sar lebettu trägt, rechne wieviel Getreide es trägt».

giš $m a_2$: n a₄ = eleppu ša abni »Steinwaren transportierendes Schiff».

Gudea, Stat. A. Col. II. 6 f. (SAK 66), holte aus dem Gebirge von Makan Dioritstein: kur $m a_2$ -ka-n^{kⁱ}-ta^{n a₄} esi im-

¹ Zum Verfrachten von Baumstämmen im östlichen Mittelmeer siehe KÖSTER, Seewesen 51; vgl. BUSLEY, JSJ XX. 227 u. s. Tf. XIX, 1.

ta-e₃; vgl. Stat. C Col. III. 14 f. (SAK 76) u. Stat. D Col. IV. 15 (SAK 78); cf. s. v. *eleppu makkanūtu*. Nach Stat. B Col. VI. 59 ff. (SAK 70) belud er grosse Schiffe mit nalua-Steinen im Gebirge Barsip: *hur-sag-bara-sipa-ta* ^{N A₁}na-lu-a ma₂-gal-gal-a im-mi-si-si. Für Gudea Cyl. A Col. XVI. 7 ff. (SAK 106) vide s. v. *eleppu ša šēri*. — K 1166 (ABL Nr. 985; vgl. K 1205 = ABL Nr. 105; Sargon) Vs. u. K 1219 (ABL Nr. 1446) Vs.: ^{G I S}*eleppu* ^{M E S} transportieren Türschwellesteine: ^{N A₄}*askuppattu* ^{M E S}. Für BM 118819 (Sanh. Kuj. 3). 24 ff. vide s. v. *eleppu rabūtu*. Interessant ist S 1031 (ABL Nr. 420; vgl. K 1043 = ABL Nr. 579!) Vs. 6 ff.: ^{N A₄}*šēdu ina lebbi* ^{G I S}*eleppu* ^{M E S} *u-sa-ar-ki-bi*₃ ^{G I S}*eleppu* ^{M E S} *la e-mu-qa-ši-na la in-tu-ḫa* »er lud die šēdu-Statuen auf Schiffe, die Schiffe aber konnten deren Gewicht nicht tragen»¹.

giš ma₂: gud »Rindvieh transportierendes Schiff».

НИК. II Nr. 116 Vs.: ma₂: gud u du gid₂-da: ein Schiff mit Rindvieh und Kleinvieh (beladen) treideln.

giš ma₂: udu »Transportschiff für Kleinvieh».

AO 3433 (RTC Nr. 254: Schiffsliste) Rs. Col. VI. 11: šu-nigin 3 ma₂: udu; НИК. II Nr. 116, vide s. v. ma₂: gud.

eleppu ša šēri »Fleisch transportierendes Schiff».

Str. Cyr. Nr. 343 (neubab. Schiffsmiete): Miete eines ^{G I S}*eleppu ša₂ šēri*.

giš ma₂: ku₆ »Fischboot».

AO 3433 (RTC Nr. 254: Schiffsliste) Rs. Col. VI. 13: šu-nigin 1 ma₂: ku₆ (!); НИК. II Nr. 122 Vs.: ma₂: ku₆ sar ga — gid₂-da: Schiff mit Fisch, Gemüse und Milch (beladen) treideln; ITT III 5156: ma₂: ku₆ ninda — gid₂-da: Schiff mit Fisch und Brot (beladen) treideln; ITT III 5338: ma₂: ku₆ sar gid₂-da; ITT III 5356: ma₂: ku₆ gid₂-da; ähnlich MLC 2509 (BRLM III Nr. 127).

¹ Vgl. LAYARD, *Ninive and its Remains* Vol. II (London 1849) S. 91 f. von Transport der »lion and bull», die zuerst mit Keleks befördert wurden: »boats built by the natives for the navigation of the lower part of the Tigris and Euphrates — — were much too small and weak to carry either the lion or the bull».

giš ma₂:ga »Milchboot«.

Ник. II Nr. 122, vide s. v. ma₂:ku₆; Ник. II Nr. 132.

eleppu ša karāni »Weinboot«.

BM 33077 (CT XXII. 15: neubab.; THOMPSON, LBL Nr. 74) Vs. 16; vgl. VAT 7889 (VAS XVI Nr. 180: altbab.; KRAUS, MVAg XXXVI.₁ Nr. I. 7) Rs. 19 ff.

giš ma₂:se-giš-i₃ »Sesamboot«.

RT XXII: SCHEIL, Notes Epigr. LL. 7: ma₂:še-giš-i₃ šu-šān^{ki}-ta; Sesamboot aus Susa.

giš ma₂:i₃-giš »Ölboot«.

Vide s. v. *eleppu ša kusūtu*.

giš ma₂:i₃-ku₆ »Tranboot«.

AO 3433 (RTC Nr. 254: Schiffsliste) Rs. Col. VI. 15; cf. s. v. i₃-ku₆.

eleppu ša šipati »Schiff für Transport von Wolle«.

VAT 1212 (VAS XVI Nr. 158: altbab.; KRAUS, MVAg XXXVI.₁ Nr. I. 20) Vs. 15 ff. — Vgl. Str. Camb. Nr. 40 (neubab.): *uttatu a-na h T U G₂. B A R | L U^{MEŠ}(¹)¹ ša₂ 13 šal-la² ša₂ šipātu^{H A₂} ul-tu^{GIŠ} eleppi iš-šū₂-nu* »Getreide für die Deckenmacher (?), die 13 Körbe Wolle aus dem Schiff getragen haben«.

giš ma₂:kuš mulu »Schiff mit Schuhleder beladen«.

ITT III 5335 u. V 10006: ma₂:kuš mulu gid₂-da: ein Schuhleder transportierendes Schiff treideln.

giš ma₂-ni-dub → **maniduppū³** »Lastschiff«, nur altbabylonisch. — dub ~ *šp̄k* »aufschütten«; ma₂-ni-dub danach: Schiff, in dem man Getreide o. ä. aufschüttet. — *maniduppū*: Fem., Pl. Fem.⁴ — (ŠL 122. 50).

¹ Cf. s.v. *eleppu ša kusūtu*.

² *sallu* wohl = *sellu* »Korb«; vgl. das Aramäische!

³ UNGNAD, VAB VI S. VII Anm. 1 schlägt eine Lehnübersetzung: *elep našpakūtīm* vor.

⁴ BM 26969 (LIH Pl. 166 f.) Rs. 17: ma₂[-ni-dub] šī-i. — Pl. Fem. belegt VAT 1288 (VAS XVI. 186) Rs. 3^b f.: ^{GIŠ}ma₂(l)-ni-dup-pa-at: Pl. St. constr.; die Ergänzung von KRAUS, MVAg XXXV.₂ Nr. II.₃ zu l.c.: *ša [kal-lim]* unmöglich, da dann der St. constr. unerklärt bleibt.

$m a_2 - n i - d u b$ kommt als eine Art $m a_2 - n - g u r$ vor:

1:0. $m a_2 - n i - d u b - 120 - g u r = m a n i d u p 120 k u r r i$: VAT 7549 (VAS XVI. Nr. 83; MVAeG. XXXV.₂ Nr. V. 8) Vs. 5 ff.: $m a_2 - n i - d u p 120$ (geschrieben: II š u - š i) *kurri suluppi*: 120 kur Datteln transportierendes Schiff. — VAT 8059 (VAS XVI. Nr. 122; MVAeG XXXV.₂ Nr. V. 11) Vs. 10 ff.: 120¹ *kurri m a_2 - n i - d u b* — [bu-ut]-*ti-ir-ma* »untersuche die 120 kur des Frachtschiffes».

2:0. $m a_2 - n i - d u b - 75 - g u r = m a n i d u p 75 k u r r i$: BM 23144 (LIH I Pl. 62; VAB VI Nr. 41) Vs. 4 ff. (Getreidebeförderung).

3:0. $m a_2 - n i - d u b - 60 - g u r = m a n i d u p 60 k u r r i$: BM 26969 (LIH II Pl. 166 f.; VAB VI Nr. 74) Vs. 4 ff.

Beachte ferner: BM 23145 (LIH I Pl. 63; VAB VI Nr. 21: Getreidebeförderung), wozu cf. s. v. *eleppu rēqu*; VAT 8000 (VAS XVI. 118; MVAeG XXXV.₂ Nr. V. 7) Vs. 10 ff. Dattelbeförderung; VAT 1288 (VAS XVI. 186; MVAeG XXXV.₂ Nr. II. 3) Rs. 3^b f. (Lieferung von Wolle); BM 26234 (LIH II Pl. 138 f.; VAB VI Nr. 52) Vs. 9 ff. (: Beförderung von 300 Stück Holz von 1—2 m Länge, die $\frac{1}{3}$ —1 sila dick sind); BM 23152 (LIH I Pl. 68 f.; VAB VI Nr. 50): aus diesen Angaben geht die Grösse des Fassungsraumes der betreffenden Schiffe nicht ohne weiteres hervor.²

Für den Bau des *maniduppú* beachte BM 12826 (LIH I Pl. 12 f.; VAB VI Nr. 49).

$g i š m a_2 - l a l = m a l l ũ$ »Lastschiff».³ — *lal* »wägen», d. h.: Wägen der zum Laden bestimmten Waren⁴: cf. $g i š e r e n_2 - m a_2 - l a l$, q. v. — (ŠL 122. 73).

H. IV Abschnitt »Schiff» 5 in Quellen C, S₂ u. S₃: $g i š m a_2 - l a l_2 (!) - a m_3$ ⁵ || ŠU-u (i. e. *malallu-u*), (S₂ u. S₃: $g i š \Upsilon \Upsilon (= m a_2) - l a - l a_2$), von $m a_2 - s a l - l a$, q. v., gefolgt.

¹ KRAUS, MVAeG XXXV.₂ l.c.: 2, wohl aber 120!

² Gegen KRAUS, MVAeG XXXVI Gl. 172.

³ $g i š m a l l ũ$ auch ein Gefäss; vgl. RA XIX. 143; MAOG II.₃ 9. 22; siehe Einleitung S 8 f.

⁴ Vgl. $m a_2 š e l a l - a$ »mit Getreide beladenes Schiff», z. B. ITT V 6914; AO 3433 (RTC Nr. 254).

⁵ Wie zu erklären?

m a₂-l a l kommt passim in der älteren Literatur vor. Dass es sich um ein stromaufwärts fahrendes Lastschiff handelt, zeigt BM 23131 (LIH Nr. 34; VAB VI Nr. 2): die Göttinnen von Emutbal werden *ki-ma bi-tim*, »wie im Hause«, *i-na* m a₂-l a l transportiert und nach Babylon gebracht: die Fahrt geht stromaufwärts: Larsam → Bābili. Dazu kommt noch die Tatsache, dass m a₂-l a l getreidelt wurde: cf. *gi-m a₂-l a l*, q. v. — Interessant ist der Text BM 85196 (RA XXXII. 2; dazu THUREAU-DANGIN, *ibid* 9 f.: eine Schulaufgabe), der die Form des m a₂-l a l angibt: Vs. Col. I. 24 ff.: Länge: 1 *g a r* ≈ 6 m × Breite: 1/2 *g a r* + 2 *k u š₃* ≈ 4 m × Tiefe: 6 *k u š₃* = 3 m; danach würde das m a₂-l a l am besten dem heutigen *šahūr* und *me'ēbir* im Iraq entsprechen; ein stromaufwärts fahrender »Holzkasten« (siehe RITTER 141; Tf. XXXIX,2).

Das betreffende m a₂-l a l in BM 85196 soll 48 Rohrbündel, *gi-s a^h a₂* tragen; vgl. dazu TCS Nr. 7, wo in einem neuen m a₂-l a l: m a₂-l a l-*gi bil*, 40 Rohrbündel, *s a-gi*, befördert werden. — DP Nr. 436: 2 ^{g i š} m a₂-l a l (Rs. Col. VII. 1) Holzlast.

Beachte noch; BM 78696 (CT IV. 37; VAB VI Nr. 200) Rs. 14: m a₂-l a l, in einem fragmentarischen Zusammenhang, beim Kanalbau gebraucht. — BE XVII Nr. 29 Vs.: die auffallende Schreibung: ^{G I Š} m a₂-l a₂-al-la-a.

^{g i š} m a₂-š u-k u₆ = *elep bā'iri* »Fischerkahn«. — ^{h š u-k u₆} = *bā'iru* »Fischer«. — (Zu ŠL 122 nachzutragen; cf. 85. 386 a).

H. IV Abschnitt »Schiff« 13 in Quellen C, Q, S₂ u. S₃: C: ^{g i š}[m a₂-š u]-k u₆ || *elep ba-i-ri*, S₂: ^{g i š} √√ (= m a₂)-š u-k a m - m a || √√ (= *elep*) *ba-i-ri*. — DP Nr. 334, dazu unten — BM 27269 (LIH II Nr. 80; VAB VI Nr. 60): m a₂^{h a₂}-š u-k u₆^{m e š} »Fischerflottille«. — Zur A u s r ü s t u n g: VAT 4860 (Or. XVI. 20 Nr. 50 a): »Ruder«, *gi-m u š*, q. v.

Abgesehen von der Bedeutung für die Ernährungsfrage, war die Fischerei in Babylonien, wenigstens in der älteren Zeit, wegen des Kultus rituell wichtig, da nämlich Fische den G ö t t e r n als Opfer dargebracht wurden. Demzufolge dienten den verschiedenen Tempeln eine recht grosse Anzahl von Fischern, sowohl »Süswasserr Fischern« ^{h š u-k u₆}-a-d u g₃-g a, als »Meerfischern« ^{h š u-}

k u₆ - a b - b a. So z. B. waren zur Zeit Urukaginas im Dienst des Tempels e₂ - ^d b a - u₂ etwa 100 Fischer, von denen je 7 Fischer, nach DP Nr. 334 Rs. Col. III, 4 Boote besaßen, d. h. für 100 Fischer etwa 57 m a₂ - š u - k u₆. — Für die neubabylonische Zeit vgl. TCL XIII Nr. 163. — Die Gewässer waren sowohl in der altbabylonischen Zeit (vgl. BM 27269: LIH II Pl. 151 f.; VAB VI Nr. 60) als in der neubabylonischen Zeit (vgl. BICN I Nr. 54: NbbU Nr. 254) genau unter den Fischern aufgeteilt, so dass jeder nur seine eigenen Gewässer abfischen durfte. — Zusammengenommen bildeten die Fischer mit den Schiffern, ^h m a₂ - l a h₄, das zweitgrösste Element des Staates, an Zahl auf den Bauernstand folgend (siehe HOLMA, Kl. B. 28 Anm. und besonders DEIMEL, An. Or. II. 98 ff.). — Wie noch heute im Iraq waren auch in den ältesten Zeiten die Angelhaken in Babylonien im grossen und ganzen so gut wie unbekannt. Die Fische wurden gefangen in derselben Weise, wie sie die heutigen Araber zu fangen pflegen: mit Hilfe von Kolben oder grossen Netzen. Es sind in den Ausgrabungen (z. B. bei Hafāgi, siehe OICC XIII. 92 f.) Reste von Netzen, aus Ton verfertigte Netzbeschwerer, hölzerne Schwimmer u.ä. gefunden worden. Vgl. auch die Kolben und Netze auf den Siegeldarstellungen (Tf. VII, 2).

eleppu ša gizzi »(Woll-)Schurboot«. — *gizzu* von \sqrt{gzz} , wovon auch hebr. גִּזְזִים und גִּזְזִים »Vlies« (vgl. TALLQVIST, Spr. 60; MEISSNER, OLZ 1911. 97 ff.)

Str. Nbk. Nr. 296 (vgl. KB IV. 194): 4 $\frac{1}{2}$ *šiqil kaspi a-na [i-di] G I S eleppi a-na gi-iz-zi il-lík-ku*: Miete des Bootes, das um (Schaf-)Schuren zu holen gegangen ist.

elep mādāti »Tributschiff«.

VAT 8714 (KAJ Nr. 106; ARu Nr. 76: ein mittelassyrischer Verpflichtungsschein): *i-na u₄-mi šarru eleppu^{ME S} ma-da-ti iš-tu tāmti u₂-ta-e-ra-ni* »am Tage, wo der König die Tributschiffe vom Meere gebracht hat«.

Die ältesten Angaben betreffs Tributschiffe sind vielleicht Uru-naše Tafel A Col. V. 5 (SAK 2), Dreieckige Platte Col. IV. 1 ff. (SAK 4) und Gudea Stat. D. 4 (SAK 78); cf. MARTIN, SO VIII, 1 6 f.

$g^{i\bar{s}} m a_2 - t i l_3 - l a = \text{eleppu muballittu}$ »Rettungsboot».¹ —
 $t i l_3 = \sqrt{bt}$ II.₁; *muballittum* < **muballit-tum*. — (ŠL 122. 21).

H. IV Abschnitt »Schiff» 7 in Quelle C: $g^{i\bar{s}} m a_2 - t i l_3 - l a \parallel$
mu-bal-lit-tum.

Vielleicht haben die grösseren Schiffe einige von den kleineren Fahrzeugen als Rettungsboote mitgeführt, wie es bei den Aramäern gebräuchlich war (KRAUSS, Talm. Arch. II. 341; vgl. RITTER 128).

elep qarābi² »Kriegsschiff», »Kampfschiff».

K 228 + K 2675 (SMITH, Assurb. 38 ff.; KB II. 236 ff.; VAB VII.₂ 160) Vs. 23: $g^{i\bar{s}} \text{eleppu}^{ME\bar{s}} \text{qa-ra-bi}$ (vgl. Z. 25 u. Rassam Col. I. 72 ff.): es handelt sich um die Kriegsschiffe Tirhakas, des Königs von Ägypten.

Im Gebiete des östlichen Mittelmeeres waren schon im zweiten Jahrtausend v. Chr. mehrere Kriegsschiffstypen vorhanden.³ Der von den sogenannten »Nordvölkern» bevorzugte Typus mit einem glockenförmigen korbähnlichen Mars (: »Mastkorb») als Auslug am Top des Mastes (den Assyrern durch die Phöniker vermittelt; vgl. Tf. XIX.₁) wich im wesentlichen von dem Typus der Kretter ab. Dieser letztgenannte Typus, der sich später überall durchsetzte, begegnet uns auch bei den Assyrern in den bildlichen Darstellungen der Reliefs des Sanherib-Palastes in Khorsabad (Tf. XVIII, 1—2): es sind Schiffe, die von phönikischen Schiffbauleuten nach der »Mittelmeerart» (*epišti ḫatti*) gebaut wurden (cf. s. vv. *elep ḫatti* und *eleppu šūru*).

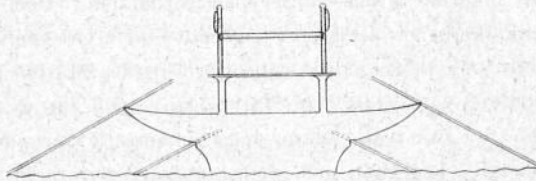
¹ Ein anderes *muballittum*: EA Nr. 14 Col. I. 61, Col. II. 8 u. Col. IV. 16: »Riechflasche» (?); KNUDTZON, EA 1472.

² Vgl. vielleicht syr. ܩܪܒܝ »navis oneraria», arab. قارب »navis parva», »navis, quae maiori inservit», von FRAENKEL, AFW 218 nach DOZY mit dem griechischen καράβος, καράβιον zusammengestellt; zu καράβιον BOISACQ, s. v.; »mot prob. macéd. ou non vraiment grec»; zu den romanischen Fortsetzern MEYER-LÜBKE, REWb³ Nr. 1672, vgl. Nr. 1671; GAMILLSCHEG, EWbF Spr. 185, vgl. 449²; vgl. ferner auch KINDERMANN 76 ff.

³ Ursprünglich war das Schiff im Krieg wohl kein Selbstzweck, nicht ein Kampfinstrument in dem Sinne Schiff gegen Schiff, sondern diente vielmehr dazu, Truppen für die Landung zu befördern — Thutmosis III. (1501—1447) z. B., nach seinen Annalen, bediente sich, um seine Truppen und Ausrüstungen nach Syrien zu transportieren, der Keftischiffe, die aus ihrer regelmässigen Fahrt nach Kreta herausgezogen wurden. — Vgl. BM 118819

Der Kretertypus¹ hat seit der frühesten Zeit einen Rammsporn benutzt, der konstruktiv eine Verlängerung des Kieles ist.² Zum Erledigen des Gegners reichte es, mit etwa 7—8 Knoten³ Fahrt den Sporn in die Flanke zu jagen. Solch eine Fahrt war leicht erreichbar, wenn alle Kraft der in zwei Reihen sitzenden Ruderer aufgeboren wurde.

Die Anordnung der Ruderer in zwei Reihen begegnet uns in der Geschichte des Seewesens, zum ersten Mal sicher datierbar, in den Darstellungen der Sanherib-Schiffe. Das könnte darauf hindeuten, dass dieses Riemensystem, von dem die gleichzeitigen griechischen Abbildungen noch nichts wissen, eine orientalische (phönikische?)⁴ Erfindung wäre. Um den in der oberen Reihe sitzenden Ruderern die Arbeit zu erleichtern, d. h. um den oberen Hebel des Riemens (: die Entfernung von der Dolle zum Angriffspunkt der Muskelkraft des Ruderers) zu verlängern, wurde das Auflager für die Riemen der betreffenden Ruderer bei den Sanherib-Schiffen etwas über die Schiffswand hinausgeschoben. Darauf deutet nämlich m. E. die unterhalb der Ruderer gezeichnete Linie⁵ hin; im Querschnitt sah das Schiff wohl etwa so aus:



(Sanh. Kuj. 3) Col. I. 8: die Kämpfer *ul-tu qe₂-reb* G I S^{eleppu} M E S^{a-na kib-ri a-ri-biš ip-par-šu-ma}. Cf. auch *elep tillati*.

¹ Die folgende Beschreibung beruht auf KÖSTER, Seewesen 54 u. 86 ff.

² Bei Homer, der uns die Kreise des frühgriechischen Adels schildert, denen der Schiffskampf im eigentlichen technischen Sinne noch nicht bekannt war, spiegelt sich der Gebrauch von Rammsporn in der Sitte wider, die Schiffe beim Landen »mit den Achtersteven auf den Strand laufen zu lassen«, die ja bei Schiffen mit Sporn die einzig mögliche Weise ist.

³ 1 Knoten = 1 Seemeile = 1852 m.

⁴ Nach einer jüngeren Tradition sind die Karthager (— Phöniker!) die Erfinder der Mehrreier. — Natürlich ist die Schaffung der griechischen Dreireier (Triere) eine grössere Leistung als die Erfindung der Zweireier.

⁵ KÖSTER hat diese interessante und bedeutungsvolle Linie, auf die mich zuerst SIDNEY SMITH aufmerksam machte, nicht beachtet. Darum erkennt KÖSTER (Op. cit. 106 f.) fälschlich den Griechen die Ehre zu, dieses wichtige Riemenprinzip erfunden zu haben.

Durch diese wichtige Neuerung, die sich danach wahrscheinlich als eine orientalische Erfindung bezeichnen lässt, konnten die in der oberen Reihe sitzenden Ruderer ihren Platz nahe an der Bordwand behalten.

Eine kretische Erfindung ist dagegen sicher das über den Ruderern angebrachte *Kampdeck* (siehe KÖSTER, op. cit. Abb. 48 S. 64 u. Abb. 21 S. 90), so dass »der Seekampf mehr der Landschlacht gleich« (vgl. Thukydides). Um den Gefechtswert des Schiffes zu erhöhen, war es von Belang, das Sturmdeck möglichst breit zu machen. Dabei wurde die Stabilität des Schiffes gesichert durch eine Verbreiterung des Schiffes oder durch eine Vergrößerung des Tiefganges oder auch dadurch, dass man Ballast einnahm.

Die Sitte, die Schilde der Kämpfer an dem Reling des Sturmdeckes aufzuhängen (später auch bei den Griechen üblich), stammt von den Phönikern (vgl. Hez. XXVII. 41).

$g i \check{s} m a_2 - i l l a t = e l e p t i l l a t i$ »barque de troupe«, »barque de flotte« (THUREAU-DANGIN, Syria XII. 230). — (Zu ŠL 122 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 4_a in Quelle S_2 : [$^{G I S}$] $\Upsilon \Upsilon (= m a_2)$
 $i l l a t \parallel \Upsilon \Upsilon = (e l e p) d i - l a - t i$.

B. 2. Schiffsnamen, welche das äussere Aussehen und den Zustand des Schiffes andeuten.

$g i \check{s} m a_2 - g a l = e l e p p u r a b \bar{i} t u$ »grosses Schiff«. — (ŠL 122. 59).¹

UPBC 14227 (UPMP XIII Nr. 15; Sargon I, Nippur) Rs. Col. I. 7 ff.: $e_2 - e m a_2 - g a l - g a l - k a r - r i$ [$b a - a n - u \check{s}$], $e_2 - d e n - l i l_2 - l a_2 - k e_4 m a_2 - g a l - g a l - k a r - r i b a - a n - u \check{s}$ »im Tempel [stellte] er die grossen Schiffe des Hafens [auf], im Tempel des Enlil stellte er die grossen Schiffe des Hafens auf«. — Gud. Stat. B Col. VI. 59 ff.: $h u r - s a g - b a r a - s i p a - t a^{n a_4} n a - l u - a m a_2 - g a l - g a l - a i m - m i - s i - s i$ »aus dem Gebirge Barsip nalua-Stein lud er auf grosse Schiffe (:Lastschiffe)«. — YOS III Nr. 119

¹ K 1365 (BOISSIER, Choix 44 ff.; JASTROW, Rel. II. 394) Vs. 17 f. gehört nicht hierher, da doch wahrscheinlich $U R \bar{U}(l) G A L . G A L$ zu lesen ist. Die ganze Stelle ist als eine Doppeldeutung zu fassen; der zweite Teil wäre: $\parallel m a_2 - l a \check{h}_4 - \check{s} a_2 k i \check{s} - \check{s} a - t u e p p u \check{s} u \check{s}$ »ihre (der Stadt) Schifferschaft soll Schuldienst leisten« (HOLMA).

(neubab. Schiffsmiete) Rs. 22 f.: $G I \bar{S}$ *eleppu rabītu* $M E \bar{S}$ *ša a-na NN 1 nān* : die dem NN gegebenen grossen Schiffe.

Beachte noch $l u_2 - m a_2 - g a l - g a l$: Schiffer der grossen Schiffe, ННК. I Nr. 306. Vs. Col. I. 3 (vgl. ННК. I Nr. 12 Vs. Col. I. 3!).

$g i \bar{š} m a_2 - g u_1 - l a = \textit{eleppu rabītu}$ »grosses Schiff»; *ραῶς μεγάλη* — (ŠL 122. 82).

H. IV. Abschnitt »Schiff» 11 in Quelle C: $g i \bar{š} m a_2 - g u - l a$ || *ra-bi-tum*. — In den Wirtschaftsurkunden von Ur III wird $m a_2 - g u - l a$ gebraucht als Bezeichnung des grössten Frachtschiffes, $m a_2 - l 2 0 - g u r$, q. v. Für seinen Bau und seine Ausrüstung: »Holznägel», *kak*, q. v., DP Nr. 486 Vs. Col. III. 9; »Ruder», *gi-muš*, q. v., DP Nr. 476 Vs. Col. I. 1.

Die Steine transportierenden Schiffe Sanheribs hiessen $m a_2 - g u - l a$: BM 118819 (Sanh. Kuj. 3). 24 ff.: $a \bar{s} \bar{e} d u$ $M E \bar{S}$ *ša* $N A_1$ *pi-i-ti pe-se-e i-na* $U R U$ *la-as-ti-a-te ib-tu[-qu] a-na mu-kil bābu* $M E \bar{S}$ *šin a-na šu-pu-uš* $G I \bar{S}$ *eleppu* $M E \bar{S}$ *ke-reb* $G I \bar{S}$ *kištu* $M E \bar{S}$ *išu* $M E \bar{S}$ *rabū* $M E \bar{S}$ *u_2-ki[-su] i-na nap-har šade* $M E \bar{S}$ *-šu_2-un i-na* $I T U$ *airu u_3-mu a-dan-ni e-de-e pa-an šat-ti i-na* $G I \bar{S}$ *eleppu* $M E \bar{S}$ *ši-ra-a-ti a-na a-ha-an-na-a u_2-šeb-bi-ru-ni mar-ši-iš i-na ni-bir ka-a-ri* $G I \bar{S}$ *eleppu rabītu* $M E \bar{S}$ *u_2-te-eb-bu-u_2 ba-hu-la-ti-šu_2-un u_2-ša_2-ni-hi*: Schutzgottstatuen für die Palasttüren meisselten sie in Tasiate aus weissem Kalkstein aus; um Schiffe zu bauen fällten sie grosse Bäume in den Wäldern ihrer (i.e. der Elamiter) gesamten Gebirge; im Airu, zu der gewöhnlichen Zeit des Hochwassers im Frühjahr, brachten sie (sie, i.e. die Statuen) auf hohen Schiffen mühevoll zu unserem Ufer hinüber; in der Hafenfurt aber war der Tiefgang der grossen Schiffe allzu gross und (infolgedessen) wurden ihre Mannschaften (beim Rudern) ermüdet.

Die babylonische Arche wird als »grosses Schiff» bezeichnet: UPBC 13532 (DS Taf. 2) Rs. 6: $G I \bar{S}$ *eleppam ra-bi_2-tam bi-ni-ma* »baue ein grosses Schiff».

Beachte noch $m a_2 - g u - l a$ als Bestandteil in den šumerischen Namen: GN: $m a_2 - g u - l a - a n - n a$: »Das grosse Himmelschiff» = Sin; siehe TALLQVIST, SO VII. 360. — PN: $l u_2 - m a_2 - g u - l a$: »Diener des Grossen Schiffes (= des Sin)», z. B. VAT 2379 (TuT

Nr. 148) Col. II. 9; VAT 2380 (ibid. Nr. 151) Col. I. 33; VAT 2323 (ibid. Nr. 152) Col. I. 14; VAT 2420 (ibid. Nr. 164₂₀) Rs. 10; VAT 2585 (ibid. Nr. 301) Rs. 2; ITT III 5280 Vs. 8 u. 16.

g i š m a₂ - g u r₈ - g u - l a (= makurru rabītu) »grosses (Last-)schiff«. — (Zu ŠL 122 nachzutragen).

FISH, Cat. Nr. 626 Vs. 1 ff.: 3 6 0 k a l u₄ - 1 2 - š e₃ u r i₂ ^{k i} - t a m a₂ - g u r₈ - g u - l a g i d₂ - d a: 360 Männer für 12 Tage: von Ur ein grosses Lastschiff (zu) treideln. — ITT V 9311 Vs.: 1 0 2 k a l : m a₂ - g u r₈ - g u - l a.

g i š m a₂ - t u r (- r a / r i) = maturru 1:0. »kleines Schiff»; 2:0. »Schiffsmodell«. — (ŠL 122. 39).

H. IV Abschnitt »Schiff« 3 in Quellen C u. S₂: ^{g i š} m a₂ - t u r || m a - t u r - r u

1:0. Für den Bau: SRT Nr. 39 + SEM Nr. 21 u. Nr. 22 + a.m. (: Gilg. - Texte, KRAMER, OICAS X) Vs. 20 u. Rs. 1: »Boden«, u r₂, q. v., des m a - t u r - r i - ^d e n - k i - k a; »Seitenplanken«, u₃, q. v., VAT 2243 (TuT Nr. 121) Rs. Col. XIV. 7: es handelt sich wahrscheinlich um ein m a₂ - 2 0 - g u r, q. v.

2:0. Beachte besonders K 8664 (BPPs. Pl. II f.) Rs. 7 f. ~ K 2411 (ABRT 76 ff.; VAB VII. 2 292 ff.): 1 a m m a t u ²/₃ a m m a t u š i d d u (= g i d₂ - d a) ^{G I Š} m a₂ - t u r - r i ²/₃ a m m a t u m u - l u - u ²/₃ a m m a t u r u p š u ^{š u₂} (: d a g a l): siehe unter »Schiffsabmessungen«. — Ferner K 1582 (ADD Nr. 959) Rs. 2: 1 ^{G I Š} m a₂ - t u r - r u in einer Gegenstandsliste.

In den Ausgrabungen sind reichlich Schiffsmodelle aus Silber, Bitumen und Ton gefunden worden: a.: den m a₂ - g i d₂ ~ m a₂ - s i g - T y p u s nachahmend: U 10566 (u r i m ^{k i}); Kōb. 7071 (u n u g ^{k i}?)¹; b.: den gewöhnlichen, Normal-m a₂ - g u r₈ - T y p u s ² darstellend: U

¹ Woher Kōb 7071 in Wirklichkeit stammt, bleibt leider rätselhaft, da es nicht durch wissenschaftliche Ausgrabungen erworben worden ist. Es ist im Jahre 1913 in Paris gekauft und soll aus Warka stammen.

² Vgl. makur ūti, Maqlū III. 127 u. IX. 52. — Zur Bedeutung der Schiffsmodelle: Weihgaben: (cf. e n ^{g i š} m a₂ - g i d₂), Beschwörungsmittel u.ä., vgl. S. SMITH, JRAS 1928, 868; PARROT, RA XXX. 171; WOOLLEY, UE II 145; cf. KAR Nr. 298 Rs. 23 ff.! — Vgl. noch CANNEY, Boats and Ships in Temples and Tombs = GAV 50—57.

9956; PG/1847 R; PG/627 (u r i m^{k i}); c. nach dem m a₂-l u g u d₂-Typus gemacht: U 9975 (u r i m^{k i}); Køb. 8984; F 1960; F 1233 (š u r u p a g): siehe Tafelabbildungen VIII—XIV und vgl. unter »Schiffsabmessungen».

g i š m a₂-l u g u d₂ (- d a) (= eleppu kurītu) »kurzes Schiff«. (Opp.: m a₂-g i d₂-d a und m a₂-g u -l a¹). — l u g u d₂ = \sqrt{kr} »kurz sein«. — (Zu ŠL 122 nachzutragen, vgl. 483. 99 b).

Für den B a u und die A u s r ü s t u n g: »Bodenspannten«, e m e s i g, q. v., DP Nr. 471; Nr. 474; VAT 4871 (Or. XVI. 29 Nr. 85); »Seitenplanken«, u₃, q. v., VAT 4854; »a m - r a-Planken«, q. v., VAT 4860; »Holznägel«, k a k, q. v., DP Nr. 486; »Asphalt«, e s e r₂, q. v. DP Nr. 345; »Ruder«, g i - m u š, q. v., DP Nr. 476.

Als m a₂-l u g u d₂ (- d a)-Modelle sind zu betrachten U 9975; F 1960 u. F 1233; Køb. 8984 (Tff. XIII, 2—3, 6).

g i š m a₂-g i d₂ (- d a) = eleppu ariktu »langes Schiff«. — g i d₂ = \sqrt{ark} »lang sein«. — (ŠL 122. 61 a²).

H. IV Abschnitt »Schiff« 90 in Quellen A, D u. J: ^{g i š} m a₂-g i d₂-d a || a-rik-tum; folgt sēqtum, q. v.

Ein »langes Schiff« war wahrscheinlich das Schiff (: wohl nur ein Schiffsmodell: m a₂-t u r, q. v.), das Gudea seinem Gott Enlil weihte und nach dem er sich als m a₂-g i d₂ des Enlil bzw. des e₂-k u r benannte. Es stand auf einem Gestell auf einer kleinen Dolerit-Basis (etwa 0.66 m × 0.45 m). Die Weihinschrift, OM 5213 (PKOM I Taf. II; siehe Tf. X, 2), lautet: ^d e n - l i l₂ l u g a l - d i n - g i r - r e - n e - r a e š₃ - n i b r u^{k i} d u r - a n - k i - š e₃ g u₃ - d e₂ - a e n s i₂ - l a g a š a^{k i} m a₂ - g i d₂ - e₂ - k u r - r a - k e₄ n a m - t i - l a - n i - š e₃ a - m u - n a - r u »Dem Enlil, König der Götter, für

¹ So ausdrücklich DP Nr. 476 u. Nr. 486.

² »Vorwärtsbewegung eines Schiffes« (DEIMEL, l.c.) ist doch unmöglich, vgl. dazu m a₂-g i d₂-d a in der Bedeutung *cleppu šaddatu*, q. v. — In vielen Sprachen: »langes Schiff« → »Kriegsschiff«; z. B. gr. *ναῦς μακρά*, lat. *navis longa*, skand. *ormen lánge*. Im Gegensatz dazu dürfte »langes Schiff« bei den Babyloniern vielmehr eine friedfertigerere Bedeutung haben. — Nach Ktesias soll zum ersten Mal Semiramis in einem »langen Schiff« gefahren sein, Plin. NH VII. 207.

das Nippur-Haus, Duranki, hat Gudea, der Stadtfürst von Lagaš, der $m a_2 - g i d_2$ des $e_2 - k u r$, für sein Leben (dieses) geweiht»; vgl. Gud. Stat. D (SAK 76 ff.) Col. I 5 ff.: $g u_3 - d e_2 - a e n s i_2 - l a g a š a^{k i}$ $m u - g i l - s a m a_2 - g i d_2 - d e n l i l_2 - l a_2 - - e$ »Gudea, der Stadtfürst von Lagaš, dauernden Namens, der $m a_2 - g i d_2$ des Enlil». Vgl. auch schon Utu-hegal: AO 6018 (RA IX. 112 f.) Rd.

$g i š m a_2 - s i g - g a = e l e p p u s e q t u$ »schmales Schiff«. — $s i g \sqrt{v s e q}$ — (ŠL 122. 86 u. 592. 20).

H. IV Abschnitt »Schiff« 91 in Quellen A, D, J, S_2 u. S_3 : $g i š m a_2 - s i g - g a$ || *se-eg-tum*, S_2 : $g i š \Upsilon \Upsilon (= m a_2) - s i g$ || *ma-se₂-eq qal₄-latum*, also: $m a_2 - s i g \rightarrow m a s e q q u$ mit der näheren Bestimmung *qal₄-latu* »leicht«, q. v.

sēqtu dürfte nur eine weitere Bezeichnung des vorherstehenden *ariktū*-Typus sein¹; beide Benennungen zusammengenommen: »der lange und schmale bzw. leichte Schiffstypus«, den die Modelle U 10566 und Kōb. 7071 darstellen; cf. s. v. *maturru*.

Vgl. noch $m a_2 - s i g - g a^{k i}$, ITT I 1383; RTC Nr. 91 Vs. Col. III. 14, Col. IV. 7 u. Rs. Col. II. 8 (ŠL 122. 87).

$g i š m a_2 - x - y = e l e p p u q a l l a t u$ »leichtes Boot« (der Bezeichnung *bešra*. heute im Iraq entsprechend; RITTER 131). — $\sqrt{q l}$ »leicht sein«. — (Zu ŠL 122 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 12 in Quelle C: $g i š m a_2 [- x] - y$ || *qal-la-tum*; nach *rabītu*, q. v. — Zu II R 60 Nr. 1 Vs. Col. IV. 8: $g i š m a k u r r u q a l - l a - t u_2$ vide s. v. *makurru*. — Vgl. noch H. IV Abschnitt »Schiff« 91 in Quelle S_2 $g i š \Upsilon \Upsilon (= m a_2) - s i g$ || *ma₂-se₂-eq qal-la-tum* »schmales und leichtes Boot« (vgl. THUREAU-DANGIN nach LANDSBERGER in Syria XII. 230), cf. s. v. *eleppu sēqtu*.

Ein leichtes Boot hat den Vorteil, dass es auch in flachem Wasser gut fahren kann und darum besonders für den unteren Euphrat geeignet ist (siehe Einleitung).

$g i š m a_2 - s a l - l a \rightarrow m a s a l l ū$ »breites Lastschiff«. — $s a l = \sqrt{r p s}$ »breit sein«². — (ŠL 122. 80).

¹ BEZOLD, Gl. 67^b setzt *ariktum* und *sēqtum* als Opposita ein.

² Danach würde die Übersetzung im Akkadischen: *eleppu rapaštu* heissen.

H. IV Abschnitt »Schiff« 6 in Quellen C, S₂ u. S₃: ^{g i š} m a₂-s a l-l a || ŠU-u/ 𐎶𐎶 (= *masallû*¹); vorher steht *malallû*, q. v.

Für seine A u s r ü s t u n g: »Rohrmatten«, k i d, q. v., FISH, Cat. Nr. 748 Vs. 3.

Besonders bei den Euphratschiffen kam es darauf an, mit dem geringsten Tiefgang auszukommen (siehe Einleitung) und dafür gingen sie mehr in die Breite; vgl. auch unter »Schiffsabmessungen».

eleppu sīru »hohes Schiff».

BM 118821 (Sanh. Kuj. 2). 12: ^{G I Š} eleppu^{M E Š} ši-ra-a-ti sind die hohen Kriegsschiffe Sanheribs, die auf den Reliefs des Sanherib-Palastes in Khorsabad dargestellt sind: Schiffe mit z w e i Decks (Tf. XVIII, 1—2); vide s. vv. *elep qarābi* und *elep hattī*. — BM 118819. 26 f. wird ^{G I Š} eleppu^{M E Š} ši-ra-a-ti auch von den grossen, steinerne Statuen transportierenden, Lastschiffen: ^{G I Š} eleppu^{M E Š} rabītu^{M E Š} gebraucht; cf. s. v. m a₂-g u-l a.

^{g i š} m a₂-g i b i l / g i b i l₄ = **eleppu ešsetu** »neues Schiff». — g i b i l ~ g i b i l₄ = $\sqrt{3dš}$ »neu sein». — (ŠL 122. 43; 172. 10).

H. IV Abschnitt »Schiff« 26 in Quellen A, B u. Q: ^{g i š} m a₂-g i b i l / g i b i l₄ || eš-še-tum; es folgt *labertu*, q. v. — TCS Nr. 7: m a₂-l a l-g i b i l₄; ein neues *malallû*, q. v. — TRU Nr. 349: 17 l u-z i s k u r-z i s k u r m a₂-g i b i l-l a₂ u r i m^{k i}-e k i-a g a₂ š a₃ š u-r u p a g^{k i}-g a — k i-N N-t a b a-z i »17 Opferlämmer für das »Neue Schiff« (: PN), welches Ur liebt in Fara — von dem NN sind abgebucht». — VAT 4946 (VAS VI Nr. 100: neubab.) Vs. 7: ^{G I Š} eleppu eš-šu₂ š a₂ 300: ein neues Schiff von 300 (*kur*); es handelt sich um das Liefern eines neuen Schiffes, denn das alte Schiff wird »zum Abwracken»: š a₂ n a-q a-r i (Vs. 1), gegeben. — Str. Cyr. Nr. 310 Vs. 1: i š t e n^{en}(!) eleppu eš-šu₂.

^{g i š} m a₂-s u m u n =, ^{g i š} m a₂-l i b i r : ⇨ **eleppu labertu** »altes Schiff». — s u m u n = l i b i r → $\sqrt{1br}$ »alt werden». — (ŠL 122. 18 u. 70).

H. IV Abschnitt »Schiff« 27 f. in Quellen A, B, M u. Q: ^{g i š} m a₂-s u m u n || l a-b e r-t u m; ^{g i š} m a₂-l i b i r-r a || 𐎶𐎶, nach *ešsetu*, q. v.

¹ Sicher so, (gegen BEZOLD, Gl. 213^a: *sallû*) zu lesen.

— AO 3433 (RTC Nr. 254: Schiffsliste) Rs. Col. VI. 12: š u - n i g i n
7 m a₂ - s u m u l i: zusammengenommen 7 alte Schiffe. — 87—7—27,
39 (ABL Nr. 802) Vs.: Stroh auf einem alten Schiff befördert:
^{G I S}eleppu š i - i l a - b e r - t u₂ š a t i - i b - n i, cf. s. v. *eleppu š a t i b n i*. —
VAT 4946 (VAS VI Nr. 100) Vs. 1: ^{G I S}eleppu l a [- b e r - t u] š a n a - q a - r i
»altes Schiff zum Abwracken«. — Vgl. noch K 2869 + a. m. (CT XVII.
25 = IV R² 22 Nr. 1) Vs. 32 f.: (Die Krankheit) t i - t i ^{G I S}m a₂ -
s u m u n - g i m i n - d a g - d a g - g a / š e - l a - n i k i m a e - l e p - p i l a - b e r - t i
i - n a - q a r; siehe dazu HOLMA. Kt. 49.

^{G I S}m a₂ - š u - l a₅ = *eleppu lupputtu* »geflicktes Schiff«. ¹ —
š u - l a₂ = *l t p i* II. 1, »zusammenfügen«: hier in der Bedeutung
des Einsetzens von neuen Plankenstücken oder Spanten, mit denen
der Schiffer den Schaden, den das Schiff genommen hat, repariert
(vgl. das iraqarabische *tārat šhāša* und *gall el-‘aib*; RITTER 131 f.).
— (ŠL 122. 60; cf. 354. 37 b).

H. IV Abschnitt »Schiff« 29 in Quellen A, B, M u. Q: ^{G I S}m a₂ -
š u - l a₅ || *lu-up-pu-ut-tum*, nach *labertum*, q. v.

^{G I S}m a₂ - b a l - l a »entleertes Schiff«. — b a l »entleeren«². —
(ŠL 122. 5).

ITT V 8239: 1 2 k a l u₄ - 2 0 - š e₃ m a₂: š e — n i b r u^{k i} - š e₃
g i d₂ - d a — m a₂ - b a - a l - l a g i r₂ s u^{k i} - š e₃ g i d₂ - d a:
12 Männer für 20 Tage um das Getreideschiff nach Nippur zu
treideln — (und dann) das entleerte Schiff (zurück) nach Girsu zu
ziehen.

eleppu rēqu »leeres: unbeladenes Schiff«. — *√rēq* »leer sein«.

BM 23145 (LIH I Pl. 63; VAB VI Nr. 21) 11 f.: *i-na maniduppim*
re-qi₂-im se-nam-ma »lade es (i. e. das Getreide: *šē'am*) auf das leere
Lastschiff«; cf. s. v. *maniduppá*. — Vgl. ^{G I S}eleppu r a - a q - t a (Perm.),
Aššur 13221; vide s. v. *eleppu malītu*.

¹ FALKENSTEIN, LKU 7 Anm. 7: »altes aber neu gedichtetes Schiff«; vgl.
LANDSBERGER, AOf XII. 139. — Vgl. noch u. a. den PN *lu-pu-tum*, HOLMA,
Quttulu 71.

² b a l wird ständig in den Wirtschaftsurkunden als Opp. zu s i g₉ »beladen«
gebraucht; vgl. z. B. ITT III 6294; AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. V.
Danach m a₂ - b a l - l a wohl Opp. zu m a₂ - s i g₉ - g a.

($g^{i\check{s}}$ $m a_2 - s i g_3 - g a =$) **eleppu malītu** »volles: voll beladenes Schiff«. — $\sqrt{ml\check{s}}$ »voll werden« (= $s i g_3$).¹

Šurpû IV. 29 (BKBR 22): $g^{i\check{s}}$ *eleppu ma-li[-tu]*. — In den Schifffahrtsbestimmungen der assyrischen Gesetzesvorschriften: Aššur 13221 (Aof. XII. 1/2 Taf. VI.1) 10: $g^{i\check{s}}$ *eleppu ma-li-ta* im Gegensatz zu $g^{i\check{s}}$ *eleppu ra-aq-ta*; cf. s. v. *eleppu rēqu*.

eleppu ša kusītu »Schiff mit Persenningen«. *kusītu* (: $^{TU}g_2 B A R . L U$) »Decke»: $\sqrt{ks\check{s}}$ »bedecken« (vgl. UNGNAD, Gl. 77); neubabylonisch.

TCL XIII. Nr. 124 Vs. 1 ff.: $^h qe-pa-a-ni u_3 ^h m\bar{a}ru^{ME\check{s}} - ba-ni-ia$ $\check{s}a_2 ina u\check{s}uzzu^{zu} - \check{s}u_2 - nu NN$ — *iq-bu-u_2 um-ma šamvu ru-uš-tum ša_2 ūmi* $3^{KA M_2} \check{s}a_2$ $1^{TU} du'ūzi$ *šatti* $1^{KA M_2 m} ku-ra-a\check{s}_2$ *šarri māti* ∴ *ul-tu e_2-sag-ila ina* $g^{i\check{s}}$ *eleppi ša_2 kusītu a-na e_2-an-na te-ru-bu man-ma a-na muh-hi ul iq-ru-ub* »(Folgende sind) die (Namen der) Vorsteher und Patrone, in derer Anwesenheit NN — folgenderweise gesprochen hat: »Niemand hat das vorzügliche Öl berührt, das am 3. Tag des Monats Du'ūzu im 1. Jahre des Kyros, des Königs der Länder, von Esagila in einem mit Persenningen bedeckten Schiff in Eanna eintraf« »(es folgen die Namen); das Schiff ist mit Persenningen bedeckt, so dass niemand die Last (Öl) berühren (*ana muhhi* \sqrt{qrb}) kann.

$g^{i\check{s}}$ $m a_2 - s u_3 - a =$ **eleppu tebītu / tebūtu**² ∴ 1:0. »tiefgehendes Lastschiff«. 2:0. »versinkendes, bzw. versunkenes Schiff«.

¹ Ein Schiff voll beladen heisst $\sqrt{ml\check{s}}$ II. 1.

² Das hebräische תִּבְיָה »Arche« (Noahs, Gn. VI. 14 ff.), »Kästchen« (Moses, Ex. II. 3 u. 5), wovon sicher gr. (LXX) $\theta\acute{\eta}\beta\eta, \theta\acute{\iota}\beta\eta \sim \theta\acute{\iota}\beta\omega\nu\varsigma$ (cf. *qappu*: $\text{קַפֵּי} \sim \kappa\acute{o}\phi\omega\nu\varsigma$), aram. $\text{תִּבְיָה, תִּבְיָה}$ »Kästchen, Arche«, arab. تَابوت, تابة »arca (feralis)«, armen. *t'ap'ut* (ZIMMERN, AFW² 45), ist wohl nicht von dem akkadischen *tebītu* (DELITZSCH, Prlg. 145; JENSEN, ZA IV 272 f. usw.) abzuleiten; vgl. von demselben Stamm, akkad. $\sqrt{tb\check{s}}$ = hebr. $\sqrt{t\check{b}\check{s}}$, akkad. *tebītu* → hebr. תִּבְיָה als Name des regnerischen zehnten Monates. Vielmehr ist תִּבְיָה von dem ägyptischen *ḏb3.t* (kopt. ⲧⲁⲓⲃⲉ, ⲧⲁⲓⲃⲓ) »Schrein, Sarg« (E-G V 561) abzuleiten — nicht etwa von *dp.t* »Schiff«, das aber mit *ḏb3.t* einen gemeinsamen Ursprung haben konnte; vgl. YAHUDA, ZS VII.2 27 ff.

— $s u_3$ ($< s u g$) = $\sqrt{!b_3}$ »sinken« → »tiefgehen«¹. — (ŠL 122. 62).

H. IV Abschnitt »Schiff« 23 in Quellen A, B, Q, S₂ u. S₃: $g^{i\dot{s}}$ m a₂ - s u₃ - a / s u d - d a / š u || $te/te_3/te_4/-bi/bu-tum$.

1:0. HUR. II Nr. 164 Vs.: 16 kal u₄ - 1 - š e₃ kar - umma ^{kⁱ} - ta ka - ma - ge₁₁ - š e₃ ma₂ - s u₃ gid₂ - da u₄ - 1 - š e₃ š e ma₂ sig₉ - ga u₄ - 2 - š e₃ kar - š e₃ ma₂ gid₂ - da u₃ š e ba - al - la u₄ - 1 - š e₃ š e ba - la u₃ guru₇ - a im - ur₃ - ra: 16 Männer (um) für einen Tag von Umma-Hafen zu Kamage das tiefgehende Lastschiff (zu) schleppen, für einen Tag Getreide auf das Schiff (zu) lasten, für 2 Tage zum Hafen das Schiff (zu) schleppen und das Getreide aus(zu)laden, für einen Tag das ausgeladene Getreide ins Magazin (zu) schliessen.

2:0. K 4903 + S 2148 (IV R² 30 Nr. 2; An. Or. X 232; Heilbringer-Motive des Tammuz-Mythus, JEREMIAS, Hb² 345) Rs. 10 ff.²

tur - tur - bi ^{gⁱš} m a₂ - s u₃ - s u₃ in [- n a₂] / $še-eh-he-ru-tu-šu_2$ ina e-lep-pi $te-bi-tim$ [šal-lum]; gal-gal-bi sibir-su₃-su₃ in [- n a₂] / rab-bu-tu-šu₂ ina e-bu-ri šal-lu[-ma 𐎶𐎶 (= šal-lum)] »Als Kind lag er (Tammuz) in einem versunkenen Schiff; als Erwachsener lag er in der Ernte getaucht«.

Vgl. noch VAT 611 + a.m. (VAS II Nr. 26; An. Or. X. 75 ff.) Vs. Col. IV. 13 f.: tu l³₄ - tu l₄ - la₂ ma₂ - s u₃ - s u₃ nu - me - en - na, gal - gal sibir₂ - BU. BU nu - me - en - na.

K 2004 + VAT 410 (BA V 620 Nr. I^b; An. Or. X. 373) Rs. 7ff.: ^{gⁱš} m a₂ gab - ri - a - ni ^{gⁱš} m a₂ - s u₃ ^{s^u} / e-lep-pu im-hu-ru-šu e-lep-pu $te-bi-tum$; mu - lu gab - ri - a - ni mu - lu gam / a-mi-il-šu im-hu-ru-šu a-mi-lu mi-tum »das Schiff, dem er (i.e. wohl Enlil als Sturmgott!) begegnet ist, ist ein versinkendes Schiff; seine Mannschaft, der er begegnet ist, ist eine vernichtete Mannschaft«⁴.

¹ $teb\dot{u}$ »tiefgehen« z. B. BM 418819 (Sanh. Kuj. 3) Col. II, 28; vide s. v. m a₂ - g u - l a. Zur Bedeutung »tiefgehendes Lastschiff« vgl. auch unseren Ausdruck: das Schiff sinkt ins Wasser bis auf n Meter.

² Dazu Variante VAT 402 (SBH Nr. 37) Vs. 21 f.; K 3479 (BA V. 674 f.).

³ Ein neuer Wert für das Zeichen TUR.

⁴ Vgl. K 2355 + a. m. (CT XVI. 9 ff.) Col. V. 3 ff.: [l u₂] m a₂ - b i a - s u g₄ - g a h e₂ - m e - e n / [lu-u] ša₂ ina e-lep-pi ina me-e e₂-bu-u₂ 𐎶𐎶

Vgl. noch BM 105347 (An. Or. XII. 101, jur. Text aus Lagaša) Vs. 8: m a₂ - b i b a - s u: jenes Schiff ist versunken.

g i š m a₂ - d i m - d u g₄ - g a = **eleppu hareštu** »festgebundenes Schiff«. — d i m »Pfahl«, q. v., + d u g₄, wohl für d u₃: $\sqrt{hrš}$ »in die Erde einrammen« (vide s. v. *māhrašu*); danach: »Schiff am eingerammten Pfahl (gebunden)«. ¹ — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 94. 24). ²

H. IV Abschnitt »Schiff« 24 in Quellen A, B u. Q: ^{g i š} m a₂ - d i m - d u g₄ - g a || *ha-reš-tum*.

Die schweren Schiffe aufs Land zu ziehen wäre allzu unbequem gewesen. Darum wurden sie bei der Landung, wie noch heute im Iraq (RITTER 132), an dazu bestimmte Pfähle mit Tauen festgebunden. Einen Hinweis auf den Anker haben wir nicht (cf. s. v. d i m - g a l ~ *māhrašu*).

eleppu dannatu »festgefügtes, repariertes Schiff«. — \sqrt{dnn} »festfügen«, q. v.

CH § 235 (EILERS, AO XXXI ³/₄ 48 f.): *šum-ma malahum* ^{G I S} *eleppam a-na a-we-lim ip-he-ma ši-bi-ir-šu la u₂-tak₂-ki-il-ma i-na ša-at-tim-ma šu-a-ti* ^{G I S} *eleppum ši-i iz-za-bar he-de-tam er-ta-ši malahum* ^{G I S} *eleppam šu-a-ti i-na-gar-ma i-na makkur ra-ma-ni-šu u₂-dan-na-an-ma* ^{G I S} *eleppam dan-na-tam a-na be-el* ^{G I S} *eleppim i-na-ad-di-in* »wenn ein Schiffer ein Schiff für einen Bürger abgedichtet hat, aber seine Arbeit nicht zuverlässig ausgeführt hat und noch innerhalb dieses Jahres dieses Schiff locker wird (?), einen Fehler bekommt, so wrackt er dieses Schiff ab³ und fügt (es) aus eigenen Mitteln fest und gibt das festgefügte Schiff dem Schiffseigner».

(= *at-ta*) »Einer, der im (jenen) Schiff in das Wasser versunken ist, bist Du«, womit in Parallelismus: *lu₂ ki-nu-tu m₂-ma h₂e₂-m-e-e-n/lu-u e-tem-mu la qeb-ru* $\Upsilon\Upsilon$ (= *at-ta*) »Ein Totengeist, der unbestattet geblieben ist, bist Du«.

¹ Vgl. JENSEN, KB VI₁. 459.

² Dem Wort *hareštu* »Schwangere« (?) (z. B. VR 18. 19 c) gehört allein (gegen ŠL 331. 22) das Ideogramm Š E Š. x.

³ \sqrt{nqr} »abwracken«, q. v.: ein altes Schiff wird abgewrackt: K 2869 Vs. 32 f.; VAT 4946 Vs. 1. d a g (-g a) = *naqāru ša eleppi*, K 2055. Siehe *eleppu labertu*, *eleppu eššetu* und ŠL 280. 20.

eleppu harubtu / herubtu »beschädigtes Schiff«. — \sqrt{hrb} »zerstört sein«.

Belegt in zwei Neubabylonischen Verpflichtungsscheinen: EVERTS Ngl. Nr. 8 Vs.: *kaspu — ša NN₁ — ina muhhi NN₂ — i-na* ^{G I S} *eleppi-šu₂ ha-ru-ub-tum i-nam-din* »Silber, welches NN₁ (= Gläubiger) zu Lasten des NN₂ (= Schuldner) verliehen hat, soll dieser an Bord seines beschädigten Schiffes zurückzahlen«. — Ähnlich Ngl. Nr. 50 Vs.: *kaspu — ša NN₁ ina muhhi NN₂ — ina (!)* ^{G I S} *eleppi (!) -šu₂ he-ru-ub-tum i-nam-din* (cf. TALLQVIST ZA VIII. 272).

^{G I S} **ma₂-gur-gur**: \Rightarrow **eleppu qurqurru**¹ eine Art grosses Schiff, »Arche«. — Cf. (?) **gur-gur** = \sqrt{kpr} II.1 »(mit Asphalt) bestreichen« (ŠL 111. 13 a). — \rightarrow (?) syr. ܩܘܪܩܘܪܘܐ, arab. ܩܘܪܩܘܪܘܐ »grosses, langes Schiff« (: seit alter Zeit auf Euphrat heimisch), gr. *κέρκουρος, κερκοῦρος*, lat. *cercurus, cercyrus*, usw.² — (ŠL 122. 32, cf. 111. 14).

H. IV Abschnitt »Schiff« 30 in Quellen A, B, M u. Q: ^{G I S} **ma₂-gur-gur** || ŠU-rum (i.e. (eleppu) qurqur-rum), — UPBC 13532 (DS Tf. 2: altbab. Frg. zur Geschichte der Sintflutarche; cf. UNGNAD, ZDMG LXV. 131 f.) Rs. 6 ff.: ^{G I S} *eleppam ra-bi₂-tam bi-ni-ma* *//// ga-bi₂-e ta-bi lu bi-nu-uš-ša* *//// šī-i lu* ^{G I S} *eleppum qurqurru-ma šum-ša lu na-ši-rat na-piš-tim* »bau ein grosses Schiff, . . . gut soll . . . gebaut sein; es soll ein qurqurru-Schiff sein und sein Name soll »Lebensschützerin« sein«.

¹ Zur Lesung vgl. MEISSNER, BAWb I. 29 f. u. II. 101.

² Das arabische ܩܘܪܩܘܪܘܐ (dazu zuletzt KINDERMANN 79 ff.) wurde zuerst von NÖLDEKE, Orient u. Occident I. 692 Anm. 4, zu syr. ܩܘܪܩܘܪܘܐ gestellt, das gewöhnlich aus dem Griechischen abgeleitet wird. Die Ableitung im Griechischen hat aber ihre Schwierigkeiten (: < *κέρκος »queue« + οὐρά »queue, partie postérieure«, BOISACQ 441 f. s.v., klingt volksetymologisch Suidas zu Aristoph. Pax 142: Insel Kerkyra). Darum hat schon FRAENKEL, Afw. 217 den Gedanken geäussert, »dass die Bildung selbst semitisch sein wird«. Beachtenswert ist, dass *κέρκουρος* zum ersten Mal bei Herodot (VII. 97) und zwar in einer Liste orientalischer Schiffe hervortritt. Auch wird *κέρκουρος* — *cercyrus* sowieso allgemein als speziell orientalisches Schiff bezeichnet

B. 3. Schiffsnamen, welche sich auf den Herstellungsort, die Heimat oder den Bestimmungsort des Schiffes beziehen.

Als die wichtigsten Städte der babylonischen Schifffahrt sind natürlich in erster Linie die Städte Südbabyloniens zu nennen. Die beachtenswerten, aus der Zeit der dritten Dynastie von Ur stammenden Schiffbautexte zeigen, dass besonders **umma^{ki}** (heute *Ğōha*) eine grosse Rolle als anerkannte Schiffswerftstadt gespielt hat. Ich verweise vor allem auf AO 5673 (TCL V Pl. 7) und VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249; SO VIII₃); vgl. auch besonders ALLOTTE DE LA FUYE, Deux inscriptions inédites d'Oumma relatives à la navigation (RA XXV 1—22); ferner UCBC 502 (STRU I Nr. 94). Umma dürfte wohl danach seinerzeit dem heutigen *Bašra* (: als Bauort der *muhēle*; siehe RITTER 122) entsprochen haben.

Bekannt war ferner **urim^{ki}**: *Ur* (heute *Muqaijar*) an der Mündung des Euphrats in den Persischen Golf: **giš ma₂-urim^{ki}-ma** = **eleppu urītu** »Schiff von Ur«. — (ŠL 331. 26 u. 35): H. IV Abschnitt »Schiff« 18 in Quellen A, B u. Q: ^{giš} ma₂-urim^{ki} || *u₂-ri-tum*, in S₂ u. S₃: [^{giš} 𐎶𐎶 (= ma₂)]^d nanna || 𐎶𐎶. Vgl. H. IV Abschnitt »Schiff« 81; UCBC 502 Vs. Col. II: viele Schiffe verschiedener Grösse als ma₂-urim^{ki}-ma bezeichnet; zu STRU Nr. 349 Vs. 2 f. cf. s. v. *eleppu eššetu*.

Besonders werden auch **lagaša^{ki}** und seine Schwesterstadt **gir₂-su^{ki}** (heute *Tel-lōh*) am unteren Lauf des Tigris, **eridug₃^{ki}** (heute *Abū Šahrain*) »am Ufer des Meeres« (KING, Chron. II 11. 5), **larsam^{ki}** (heute *Senkerch*), **unug^{ki}**: *uruk* (heute *Warka*), **surupag** (heute *Fāra*), und **nibru^{ki}**: *nippur* (heute *Nuffar*) am Euphrat als wichtige Städte des Schiffsverkehrs dokumentiert; z. B. in den ITT-Dokumenten passim: ma₂ umma^{ki}-ta nib-

(siehe LIDDEL-SCOTT 943^b, TLL III. 857). — LEWY, Fw 152 (nach MOVERS): *κέρκουρος* ← hebr. קַרְקָרָה hat keinen Wert. — Andererseits bleibt noch fraglich, wie sich *qurqurru* und das ägyptische *kḫkḫw* »Art Flusschiff«, belegt seit Altes Reich, E-G V. 14) gegen einander halten (cf. HOLM, ZA XXXII. 46).

$ru^{ki} - še_3 gi d_2 - da$: ein Schiff von Umma nach Nippur treideln.
— In $urim$, $unug$ und $lagaš$ sind auch viele Schiffsmodelle gefunden worden; cf. s. v. *maturru*. — Für Uruk als Schiffbaustadt in der Neubabylonischen Zeit: BICN I Nr. 26.

Unter den nördlicheren Staaten und Städten sind in den Listen vor allem folgende hervorgehoben worden: **akkad**: uri^{ki} , **mari**: $ma_2 - ri_2^{ki}$ am mittleren Euphrat, oberhalb *Hūt* (Bitumen), und **aššur**: $a - usar^{ki}$.

$giš ma_2 - uri^{ki} = eleppu akkadītu$ »akkadisches Schiff«. — (ŠL 359. 10): H. IV Abschnitt »Schiff« 19 in Quellen A, B, Q, S₂ u. S₃: $giš ma_2 - uri^{ki} || ak-ka-di-tum$, S₂: [$giš \Upsilon \Upsilon (= ma_2) - uri-a^{ki}$, es folgt [$giš \Upsilon \Upsilon (= ma_2) - uri-a^{ki} dištar$] »barque accadienne d'Istar«.

$giš ma_2 - ma_2 - ri_2 = eleppu ma'irītu$ »Schiff von Mari«. — (ŠL 122. 11): H. IV Abschnitt »Schiff« 16 in Quellen A, B, C, Q, S₂ u. S₃: $giš ma_2 - ma_2 - ri_2 || ma-i-ri-tum$.

$giš ma_2 - a - usarki = eleppu aššurītu$ »Schiff von Aššur«. — (ŠL 579. 425): H. IV Abschnitt »Schiff« 17 in Quellen A, B, C u. Q: $giš ma_2 - a - usar^{ki} || aš_2 - šu-ri-tum$.

Von den Überseefahrern wissen wir nicht viel. Vor allem werden Schiffe genannt, die nach **tilmun^{ki}**, **makan^{ki}** und **meluhha^{ki}** verkehren:

$giš ma_2 - tilmun^{ki} - na = eleppu tilmunītu$ »Tilmunfahrer«.
— $tilmun^{ki}$: heute *Bahrain*-Insel¹. — (ŠL 122. 51).

¹ $tilmun$: wohl so wegen gr. $\tauύλος < *tyluos$; siehe schon BOSCAWEN, PSBA II. 4; = syr. ܩܠܐ , ܩܠܐ , pers. *trm*; ALBRIGHT, JAOS XLV. 238; WEISSBACH, ZA N.F. IX. 280 Anm. 1. $tilmun$ lag nach Sarg. Stier 34 f.: 170 km weit wie ein Fisch im Ostmeer: *til-mun^{KI} ša ma-lak 30 bēru i-na qabal tam-tim ša_2 ši-ū dšamšišī kima nu-u_2-ni* usw. VAT 8006 (KAV Nr. 92. Sargon II) Vs. 42 bestätigt: $tilmun^{ki} ma_2 - kan - na^{ki} māīti eberti tāmti šaplīti$: die Länder jenseits des unteren Meeres.—*tilmun* wurde zuerst von HOMMEL, Gdr. 24. 270 Anm. 1 u. 425 mit der Insel *Bahrain* identifiziert; siehe spätere Literatur bei STRECK, VAB VII. 380. Gegen diese Ansicht zuletzt MACKAY (ILN Nr. 4756. 14. Juni 1930 p. 1088 f.; vgl. AOF. VI. 240) wegen der Kupfer-Frage: H. XI: $urudu - tilmun^{ki} || til-mu-nu-u_2$ »Tilmunkupfer«. Kupfer findet sich ja bekanntlich nicht auf

H. IV Abschnitt »Schiff« 20 in Quellen A, B u. Q: $g.i\bar{s}$ m a₂ - t i l - m u n ^{ki} || *tīl-mu-ni-tum*. — ITT I 1418 Rs. 1. — Beachte UPBC 13972 (UPMJ 1923. 208 f.; Sargon I) Col. V und VI:

m a ₂ - m e - l u ḥ - ḥ a ^{ki}	<i>elep me-luh-ḥa</i> ^{KI}
m a ₂ - m a ₂ - k a n ^{ki}	<i>elep ma₂-kan</i> ^{KI}
m a ₂ - t i l m u n ^{ki}	<i>elep tilmun</i> ^{KI}
k a r - a g - g a - d e ^{ki} - k a	<i>in ka₃-ri-im maḥar a-ga-de</i> ^{KI}
b i ₂ - k i š(d)	<i>uš-ku-bi</i> .

Sargon liess die Schiffe von m e l u ḥ ḥ a, m a k a n und t i l m u n im Häfen vor a g a d e stehen.

Zur Beförderung von H o l z von Tilmun vide s. v. *eleppu ša iši*; vgl. K 63 (IV R² 25) Vs. Col. I. 24. — In der šumerischen Zeit wurden Z w i e b e l n von Tilmun transportiert: s u m - t i l m u n ^{ki} - n a, z. B. DP Nr. 383.2; Nr. 385.2; cf. s. v. *eleppu ša šūmi*. — In der neubabylonischen Zeit sind die tilmun-Datteln (*asnū*) berühmt: YOS VI. Nr. 33; Nr. 39; Nr. 242; vgl. MVAcG XVIII.2 22, 28 f. u. cf. s. v. *eleppu ša sukuppi*. Noch heutzutage ist Bahrain, besonders sein nördlicher Teil, sehr fruchtbar und hat reiche Dattelpflanzungen.

$g.i\bar{s}$ m a₂ - m a₂ - k a n ^{ki} - n a = *eleppu makkaniṭu* »Makanfahrer«. — m a k a n: am persischen Meerbusen.¹ — (ŠL 122. 38).

Bahrain; in der oben angeführten Stelle ist »Tilmun-Kupfer« aber nur durch Analogie (wie so oft!) der folgenden Makan- und Meluḥḥa-Kupfer in die Listen gekommen. Vgl. ferner WITZEL, An. Or. IV. 7; DOUGHERTY, YOS XIX 51 Anm. 152 u. ö. (wohl nach BURROWS, Or. XXX. 3). Die Identifizierung von t i l m u n mit *Bahrain* dürfte nicht mehr angezweifelt werden. Siehe besonders LANDSBERGER, ZA XXXV. 217 Anm. 2.

¹ m a k a n wird fast immer m a₂ - k a n ^{ki} geschrieben, was schon darauf hindeutet, dass es sich um ein mit Schiffen erreichbares Land handelt (vgl. LANGDON, CAH I. 415). Es kommt ständig zusammen mit m e l u ḥ ḥ a in der ältesten und wieder in der jüngeren Literatur vor, und zwar so, dass m e l u ḥ ḥ a immer nach m a k a n erwähnt wird: H. XX (dazu der šumerische Vorläufer SLT Nr. 216 Vs.). Die Frage nach der Identifizierung der beiden Länder ist viel erörtert worden. So viel steht jedenfalls fest, dass *makan* in den assyrischen Inschriften der Spätzeit eine archaische übertragene

H. IV Abschnitt »Schiff« 21 in Quellen A, B u. Q: $g^{i\bar{s}}$ m a₂ - m a₂ - k a n - n a ^{kⁱ} || *ma-ak-ka-ni-tum*. — Zu UPBC 13972 vide s. v. *eleppu tilmunitu*. — UET I Pl. 12 Nr. 50 (Ur-nanše) Col. II. 3 ff.: g a b a - a - a b - k a - k a, k i - s a r - a n a m - g a r a š a₃ b i₂ - s i l i m, m a₂ - m a₂ - k a n š u - n a m u - n i - g i »an der Brust des Meeres im Osten (?) vollführte er glücklich die Kauffahrt und stellte in seine (i. e. Nannars) Hand den Mankanfahrer zurück« (cf. LANDSBERGER, OLZ 1931. 132).

Zum Holztransport aus makan (Gud. Cyl. A. Col. XV. 8 ff.; Gud. Stat. D Col. IV. 7 ff.) vide s. v. *eleppu ša iši*. — Das bekannte $g^{i\bar{s}}$ m e s - m a₂ - k a n - n a (ŠL 314. 57) ist wohl »Ebenholz« (LANDSBERGER). — Betreffs des Stein transports, insbesondere der Dioritbeförderung aus Makan (Gud. Stat. A. Col. II. 6 f.; Gud. Stat. C Col. III. 14 f.; Gud. Stat. D Col. IV. 15) vide s. v. *eleppu ša abni* und siehe LANDSBERGER, ZA XXXV. 217 Anm. 2.

$g^{i\bar{s}}$ m a₂ - m e - l u ḥ ^{kⁱ} - ḥ a = *eleppu meluḥḥitu* »Meluḥḥafahrer«. — m e l u ḥ ḥ a: etwa an Omanküste¹. — (ŠL 122. 75.)

H. IV Abschnitt »Schiff« 22 in Quellen A, B u. Q: $g^{i\bar{s}}$ m a₂ - m e - l u ḥ - ḥ a || *me-luḥ-ḥi-tum*. — Zu UPBC 13972 vide s. v. *eleppu tilmunitu*. — Betreffs der aus m e l u ḥ ḥ a transportierten Waren vide s. v. *eleppu makkanitu*.

elep ḥatti: nach der Bauart der Mittelmeerschiffe gebautes Schiff.

Sanh. Prisma (I R 40) Col. IV. 26 (es handelt sich um den Feldzug des Königs gegen Elam): *i-na* $g^{i\bar{s}}$ *eleppu* ^{M E S} *ḥat-ti tam-tim*

Benennung für *mušur*: Ägypten und ebenso *meluḥḥa* (*me-lu-ḥa*, glossiert *ka-ši*, d. h. *kāš*: EA Nr. 133. 17) für *kāšu*: Nubien ist (siehe STRECK, VAB VII. 3 794 f., wo auch die frühere Literatur). *makan* und *meluḥḥa* in den älteren Urkunden sind dagegen anders zu deuten. Nach der herrschenden Theorie (zuletzt Kmosko, ZA XXXI. 61 ff.; LANGDON, CAH I. 415 f. u. LANDSBERGER, ZA XXXV. 217 Anm. 2) ist die Lage von *makan* am persischen Meerbusen, die von *meluḥḥa* (wohl weiter entfernt als *makan*) etwa an der Omanküste zu suchen. — Bezüglich der späteren Übertragung auf Ägypten und Nubien siehe LANDSBERGER, l.c. — Gegen diese Ansicht zuletzt ALBRIGHT, JAOS XLV. 238 ff.

¹ Siehe Anm. 1 s. v. *eleppu makkanitu*.

lu e-ber, wo ^hhattu nur »Westländer«, u. z. Phönizien und die östlichen Mittelmeerküste bedeuten kann; vgl. BM 118821 (Sanh. Kuj. 2; Tf. I). 11 ff.: ^hšābu^{MEŠ} ^hha-at-ti hu-bu-ut [^{GIS}]qašte-ia i-na ninua^{KI} u₂-še-šib-ma ^{GIS}eleppu^{MEŠ} ši-ra-a-ti e-piš-ti māti-šu-un ib-nu-u₂ nak-liš ^hmalahu^{MEŠ} UR_U šur-ra-a-a UR_U ši-du-un-na-a-a ^hia-am-na-a-a ki-šit-ti qātu^{II}-ia »sich liess die hattu-Leute (= Leute der Mittelmeergebiete) als Beute meiner Bogen sich in Ninive niederlassen; (sie:) die mit meinen Händen gefangenen Schiffbaumeister von Tyros, Sidon und Ionien bauten »hohe Schiffe« (cf. s. v. *eleppu šāru*) kunstvoll nach der in ihrer Heimat üblichen Bauart»; siehe dazu ausführlicher s. v. *elep qarābi*. Vgl. den assyrischen Brief Bu 91-5-9, 107 (ABL Nr. 795) Rs. 11 f.: 20 ^hši-du-[na-a-a] lil-li-kunim-ma ^{GIS}eleppu^{MEŠ} li-pu-šu »es sollen 20 Sidonier kommen und Schiffe bauen«.

B. 4. Schiffsnamen, welche sich auf den Hersteller oder Eigentümer des Schiffes beziehen.

Die Schiffe waren Eigentum von Privatpersonen, Staatsbeamten und Tempeln, die sie zu verschiedenen Zwecken, überwiegend aber zum Warentransport, vermieteten. So gibt es lange Schiffslisten, in denen für Schiffe verschiedener Gattung und Grösse, Schiffseigentümer, *bēl eleppi* (cf. CH §§ 235, 236 u. 240), Vermieter oder Mieter genannt werden; z. B. UCBC 502 (STRU I Nr. 94); AO 3433 (RTC Nr. 254); HLC 384 (Haverf. III Pl. 145); OBTR Nr. 253 usw.

^{giš}ma₂:lu gal = *elep šarri* »Königsschiff«.

AO 3433 (RTC Nr. 254) Vs. Col. I. 6; UCBC 486 (STRU I Nr. 79: Arbeiterliste) Vs. 9; VAT 2513 (TuT Nr. 225: Schifferliste) Rs. 3. — Lastschiffe, *maniduppá*, q. v., des Königs, BM 23152 (LIH I Pl. 68 f.; VAB VI Nr. 50); VAT 8000 (VAS XVI Nr. 118; MVAeG XXXV.₂ Nr. V. 7) Vs. 10 f.: der König als Verleiher. — Ausrüstung: »Rohrmatte«, *kid*, q. v., AO 3736 (RTC Nr. 306) Rs. Col. V. 9; »Treidelbänder«, *ma₂-da-la*, q. v., *ibid*.

K 2263 + a.m. (CT XX. 31 ff.; JASTROW, Rel. II. 367: Leber-schau) Vs. 39 f. — ^{G I S} *elep šarri ina nāri agū uttīb-ba* »Hochflutwasser wird das Schiff des Königs in die Flusströmung versenken».

^{G I S} *ma₂-gur₈-ensi₂-ka = makur iššakki* »Schiff des Stadtfürsten».

B a u und A u s r ü s t u n g: — »Planken», a m - r a, q. v., VAT 4837 (Or. XIII. 37 Nr. 117); »Hausasphalt», e s e r₃-e₂-a, q. v., AO 5680 (TCL V Pl. 17) Rs. Col. V; »Rohrmatten», k i d, AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. X (das m a₂e n s i₂-š e₃ »Schiff für den Stadtfürsten» Z. 12 ist nach Z 10 ausdrücklich m a₂-g u r₈).

^{G I S} *ma₂:sukal-mah*: dem Grossvezir gehöriges Schiff.

ITT III 5363 Vs.: m a₂-š e : s u k a l - m a h, cf. s. v. m a₂-š e; ITT III 6351: dem Grossvezir gehöriges m a₂-l 2 0 - g u r, q. v. — Für B a u und A u s r ü s t u n g: »Bauholz», š u - d i m₂, q. v., ITT V Nr. 6764; »suwār-Balken», h u m, q. v., ibid., cf. s. v. m a₂-l 2 0 - g u r; Rohrmatten», k i d, q. v., ITT III 6351; V 6974; »Treibvorrichtung»: e š₂-g a l - m a₂-g i d₂-d a + e š₂-m a₂-g i d₂-d a + g i - m a - d a - l a₂, q. v., ITT III 6351.

eleppu ša bēl-pēhāti »Schiff des Gauleiters».

Der *bēl-pēhāti* besorgt mit seinen Transportmitteln die Beförderung der Waren über den Strom: K 515 (ABL Nr. 89, mittelassyrisch) Vs. 11 ff.: ^{G I S} *eleppu ša bēl-pēhāti ša U R U arrap-ḥa ina lebbi U R U u₂-pi-a ni-bu-ru tu₂-pa-aš₂* »das Schiff des Gauleiters von Arrapha leistet in Opis den Fährdienst»; Rs. 1 ff.: ^{G I S} *eleppu [ša₂] bēl-pēhāti ša₂ U R U [arrap-ḥa] lu-u ta-li-ik i-na U R U bāb-bit-qi ni-bu-ru lu tu₂-pi-iš* »das Schiff des Gauleiters von Arrapha soll kommen und Fährdienst in Bāb-bitqi leisten»; cf. Rs. 10 ff.: ^{h šāb} ^{M E S} *ša bēl-pēhāti ša U R U arrap-ḥa ina U R U bāb-bit-qi ni-bu-ru u₂-pu-šu* »die Leute des Gauleiters von Arrapha leisten in Bāb-bitqi Fährdienst».

^{G I S} *ma₂-u₃-zal-la* »Morgenschiff» als Name eines Palastschiffes zur Zeit der dritten Dynastie von Ur. — (ŠL 122. 65).

ITT III 6209; 6619; IV 7171; V 6775; VAT 2269 (TuT Nr. 114) Rs. Col. VI. 10; Amh. I Nr. 22; OBTR Nr. 157; BM 14308 (CT X. 20 ff.) Vs. Col. IV. 14.

Götter- und Heldenschiffe.

^{giš}ma₂/ma₂-gur₈-dingir-ra = *elep/makur ili* »Götter- bzw. Heldenschiff«. — (Zu SL 122 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 31 in Quellen A, B, M u. Q: ^{giš}ma-dingir-ra || *e-lep-pi ili*; es folgt eine Liste der bekanntesten Götterschiffe.

Wenn die Götter in ihrer Gestalt als Götterbild den an verschiedenen Orten gefeierten Festen beiwohnen sollten, musste man ihnen dem profanen Gebrauch entzogene Götterschiffe eigens bauen. Dieser Bau von Götterbarken war für das religiöse Gefühl zur Zeit der dritten Dynastie von Ur ein so wichtiges Ereignis, dass man sogar danach datierte. Šulgi z. B. datierte nach dem Bau eines Ninlil-Schiffes, Gimil-Sin nach dem Bau eines Ea-Schiffes und eines Enlil- und Ninlil-Schiffes (cf. SCHNEIDER, An. Or. XIII. 12 ff., 30 ff).

Datenformulare ohne genauere Angaben der betreffenden Gottheiten¹: mu:ma₂-gur₈-mah_h »Jahr des erhabenen *makurru*«, ITT II₁ 762; 764; 3213; V 6801; mu NN (lugal-e) ma₂-gur₈-mah_h mu-dim₂ »Jahr, in welchem NN (der König) das erhabene *makurru* baute«, ITT II₁ 3413; STH II Nr. 114; mu ma₂-gur₈-mah_h ba-dim₂ »Jahr, in welchem das erhabene *makurru* gebaut wurde«, ITT III 4948; 4958; 5094; 5365; 5401; 6046; 6060; Ник. II Nr. 356; STH II Nr. 145; mu ma₂ ba-ab-du₈ »Jahr, in welchem das Schiff gedichtet (= die Bauarbeit vollendet) wurde«, UCBC 442 (STRU I Nr. 33); mu ma₂-g^uur₈-mah_h ba(-ab/a)-du₈ »Jahr, in welchem das erhabene *makurru* gedichtet (vollendet) wurde«, ITT II₁ 4125; III 6216; V 6990; 8219. Meistens wird aber auch die betreffende Gottheit (bzw. die betreffenden Gottheiten) genannt: mu:ma₂-^dnin-lil₂-la₂ »Jahr des Ninlil-Schiffes«, ITT IV 7146; 7991; mu:ma₂-^den-ki »Jahr des Ea-Schiffes«, YBC 1812 (YOS IV Nr. 291); mu NN (lugal-e) ma₂-^den-lil₂-la₂ mu-na-dim₂ »Jahr, in welchem NN (der König) das Enlil-Schiff (dem Enlil) baute«, ITT III 5597; mu NN (lugal-e) ma₂-gur₈-mah_h ^den-lil₂ ^dnin-lil₂-ra mu-ne-dim₂/du₈ »Jahr, in welchem NN (der König) das erhabene *makurru* dem Enlil und der Ninlil baute bzw. dichtete (vollendete)«, ITT II₁ 776; III 5263; TRU Nr. 338; Nr. 340; HS 1268^b (TMH N.F. I/II Nr. 268^b); mu ma₂-^den-ki ba-

¹ Die betreffenden Gottheiten kann man aber meistens raten, wenn der Ausstellungsort der Urkunde o.ä. bekannt ist.

$d i m_2$ »Jahr, in welchem das Ea-Schiff gebaut wurde«, TRU Nr. 201; UCBC 468 (STRU I Nr. 59); $m u m a_2 - d n i n - l i l_2 - l a_2 b a (- a b) - d u_8$ »Jahr, in welchem das Ninlil-Schiff gedichtet (vollendet) wurde«, ITT IV 8118; V 6703; 6711; $m u m a_2 - g u r_8 - m a h d e n - l i l_2 d n i n - l i l_2 - r a b a d i m_2$ »Jahr, in welchem das erhabene *makurru* dem Enlil und der Ninlil gebaut wurde«, ITT III 6096.

Die Götterschiffe wurden in Tempeln aufbewahrt. Der Tempel bzw. der Teil des Tempels, in dem das Götterschiff aufgestellt war, hiess wohl $e_2 - m a_2 - g u r_8 - r a$, vgl. OBTR Nr. 232. Der terminus technicus für das Ausziehen aus dem Tempel war $e_3 = \sqrt[us]{s}$; danach das Datenformular $m u m a_2 - e_3 - a$ »Jahr, in welchem das Götterschiff auszog«. Die Prozession hiess *mašdahu* (von $\sqrt[sdh]{}$) und danach das Prozessionsschiff des Gottes *elep mašdahu*, Nbk. Nr. 15 Col. IV. 1 (VAB IV. 128). Über die Sitte der Götterschiffe vgl. STRECK, OLZ VIII. 375 ff.; HOMMEL, Gdr. 314²; 410; FRIES, MVAG XV. 140 f.; 155 ff.; 169; 203 ff.; JEREMIAS, Hb² 288 f.; 397; LANDSBERGER, KK 3 f.; ZIMMERN, AO XXV,₃ 20 u. 28; UNGER, Bab. 180 u. RIV VIII. 330^b; vgl. ferner ALMGREN, RIV III. 219 ff.

Den Götterschiffen wurden ihre Namen nach den betreffenden Götternamen bzw. -attributen oä. gegeben. Die uns mit Namen bekannten Götterschiffe sind folgende:

$g i \check{s} m a_2 - d a n - n a = e l e p a n i$ »Anus Schiff« (Uruk). — (ŠL 122.8): H. IV Abschnitt »Schiff« 32 in Quellen A, B, M u. Q: $g i \check{s} m a_2 - a n - n a \parallel \Upsilon \Upsilon$ (i.e. *elep*) *a-nim*. — Attributisch genannt $g i \check{s} m a_2 - g u r_8 - k u g - g a$ »helles *makurru*«. — (Zu ŠL 122 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 33 in Quellen A, B, M u. Q: $g i \check{s} m a_2 - g u r_8 - k u g - g a \parallel \Upsilon \Upsilon$ (i.e. *elep*) *a* $\Upsilon \Upsilon$ (= *a-nim*); vgl. noch AO 6459 (THUREAU-DANGIN, Rit. acc. 89) Vs. 14: *ma-la-ku su-qa*^{MEŠ} $G I \check{s} m a k u r r u$ ^{MEŠ} u_3 $E_2 a - k i - i - t i m$ »la procession (du dieu Anu) par les rues et en barques et la (temple d')akītu«.

$g i \check{s} m a_2 - d b a - u_2 = e l e p b a u$ »Baus Schiff«. — (Zu ŠL 122 nachzutragen): STH II Nr. 52 Rs: 14: 3 6 $\frac{2}{3}$ $k u \check{s} - u d u$: $m a_2 - d b a - u_2$ »36 $\frac{2}{3}$ Kleinviehhäute (für das Bau-Schiff). — Attributisch genannt: 1:0. $g i \check{s} m a_2 - a b_2 - k u g - g a$ »Schiff: "die helle

Wildkuh"» (cf. TALLQVIST, SO VII. 258). — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 420. 45): H. IV Abschnitt »Schiff» 49 in Quellen A, D u. F: $g^{i\check{s}} m a_2 - a b_2 - k u g - g a \parallel \check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) ${}^d b a - u_2$; 2:0. $g^{i\check{s}} m a_2 - p a_5 - m u s - s a_3$ — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 60. 66): H. IV Abschnitt »Schiff» 50 in Quellen A, D u. F: $g^{i\check{s}} m a_2 - p a_5 - m u s s a_3 \parallel \check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) ${}^d \check{Y}\check{Y}$ (= $ba - u_2$).

$g^{i\check{s}} m a_2 - {}^d d a - m u = \mathit{elep\ damu}$ »Damus Schiff». — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 483. 91): H. IV Abschnitt »Schiff» 58 in Quellen D u. F: $g^{i\check{s}} m a_2 - {}^d d a - m u \parallel \check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) ${}^d \check{Y}\check{Y}$ (= $da - mu$). — Attributisch genannt: $g^{i\check{s}} m a_2 - n e r - g a l_2$ »Schiff: "der Herr"». — (Zu ŠL 122 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff» 57 in Quellen D u. F: $g^{i\check{s}} m a_2 - n e r - g a l_2 \parallel \check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) ${}^d da - mu$.

$g^{i\check{s}} m a_2 - {}^d e n - k i = \mathit{elep\ ea}$ »Ea-Schiff» (Eridu). — (Zu ŠL 122 nachzutragen): Ea-Schiff ist beschrieben in K 63 (IVR² 25) Vs. Col. I; vgl. W-B 1922 Nr. 161 (: Hymnus aus Eridu, LANGDON, AJSL XXXIX. 161 ff.; WITZEL, KSt. V. 1 ff.) Col. III. 12—21, wo Schiff, $g^{i\check{s}} m a_2$, Steuerruder, $g^{i\check{s}} g i - m u \check{s}$, und Ruderrolle, $g^{i\check{s}} g i s a l$, des ${}^d e n - k i$; kommt oft in den neušumerischen Datierungen (siehe oben) vor, HUK. II Nr. 240; Nr. 241; Nr. 284; Nr. 291; Nr. 313; Nr. 321; Nr. 339; FISH, Cat. Nr. 663; Nr. 715; Nr. 781. — Attributisch genannt: $g^{i\check{s}} m a_2 - d a r a_3 - a b \check{z} u - ({}^d e n - k i - k a)$ »Schiff: "der Ozeanssteinbock" (des Enki)». Siehe TALLQVIST SO VII. 289, cf. BURROWS, Or. N.S. I. 236 f. — (ŠL 122. 29; cf. 100. 11): H. IV Abschnitt »Schiff» 43 in Quellen A, D u. E: $g^{i\check{s}} m a_2 - d a r a_3 - a b + z u \parallel \check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) ${}^d e_2 - a$; kommt passim in den neušumerischen Datierungen (siehe oben) vor, ITT II. 701; 961; 1008; 4159; III 5065; 6048; 6375; 6544; 6832; BM 18427 (CT VII.38).

$g^{i\check{s}} m a_2 - {}^d e n - l i l_2 - l a_2 = \mathit{elep\ entil}$ »Enlils Schiff» (Nippur). — (Zu ŠL 122 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff» 37 in Quellen A u. Q: $g^{i\check{s}} m a_2 - {}^d e n - l i l_2 - l a_2 \parallel \check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) ${}^d \check{Y}\check{Y}$ (= $en - lil$); in den neušumerischen Datierungen von Gimil-Sin (siehe oben): ITT III. 5597; IV. 7153, sonst aber meistens zusammen mit dem Ninlil-Schiff, q.v. — Attributisch genannt: 1:0. $g^{i\check{s}} m a_2 - a \check{s} - t e$ »Thron-Schiff» (cf. TALLQVIST, SO VII. 296). — (Zu ŠL 122 nachzutragen,

cf. 1. 85): H. IV Abschnitt »Schiff« 34 in Quellen A, B, M u. Q: $g^{i\check{s}}m a_2 - a\check{s} - t e$ || $\check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) $^d e n - l i l$; 2:o. $g^{i\check{s}}m a_2 - u r_2 - n u - u b - z u$ »Schiff: "Er kennt kein Deck"», cf. s.v. $u r_2 - m a_2$. — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 203. 21): H. IV Abschnitt »Schiff« 35 in Quellen A, B, D u. Q: $g^{i\check{s}}m a_2 - u r_2 - n u - u b - z u$ || $\check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) $^d \check{Y}\check{Y}$ (= *en-lil*); 3:o. $g^{i\check{s}}m a_2 - g u r_8 - u r_2 - n u - u b - z u$ »makurru: "Er kennt kein Deck"». — (Zu ŠL 122 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 36 in Quellen A, D u. Q: $g^{i\check{s}}m a_2 - g u r_8 < - u r_2 > - n u - u b - z u$ || $\check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) $^d \check{Y}\check{Y}$ (= *en-lil*).

elep $^d g i l g a m e \check{s}$ »Gilgameš-Schiff« (Uruk). — (ŠL 122. 53, cf. 322. 100): H. IV Abschnitt »Schiff« 85 f. in Quellen A u. C: $g^{i\check{s}}m a_2 - G I \check{S}$. K A L . T U K || *e-lep* $^d g i \check{s} - g e_{11} - m a \check{s}$; $g^{i\check{s}}m a_2 - G I \check{S}$. T U K || $\check{Y}\check{Y}$ (= *e-lep*) $\check{Y}\check{Y}$ (= $^d g i \check{s} - g e_{11} - m a \check{s}$); cf. Gilg. X; ferner Sm 1371 + 1877 (Beschwörungshymnus an Gilgameš, KB VI.₁ 266 ff.; cf. 534) Vs. 33; K 164 (BA II 636) Rs. 13 f.

$g^{i\check{s}}m a_2 - ^d i n a n n a$ »Inanna-Schiff« (: Uruk). — (Zu ŠL 122 nachzutragen): UPMP V Nr. 25 Rs. Col. I.

elep $^d i \check{s} t a r$ »Ištar-Schiff« (Uruk). — YBC 3589 (YOS III Nr. 86, Neubab.): Nanā und Ištar, kehren zu Schiff durch Borsippa vom Neujahrsfest zurück. — Auch genannt: *elep bēlit-e₂-an-na* »Schiff der Herrin von Eanna« (cf. $m a_2 : ^d i n a n n a$; vgl. TALLQVIST, SO VII. 332): YBC 8863 (YOS III Nr. 145): Festzug Uruk → Bābili.

elep $^d m a r d u k$ »Marduks Schiff«, genannt: $g^{i\check{s}}m a_2 - k u - a$, $g^{i\check{s}}m a_2 - u_5 - k u - a \sim$ **elep** *rukubu* (Bābili). Für $k u - a$, vielleicht $< *u g u_4 - a$ »Erzeuger, Schöpfer«, siehe TALLQVIST, SO VII. 343; 500. — (ŠL 122. 78, cf. 536. 306): H. IV Abschnitt »Schiff« 45 in Quellen A, D u. E: $g^{i\check{s}}m a_2 - k u - a$ || $\check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) $^d m a r d u k$; UPBC 9 (UPMJ XIV. 270 ff.) Vs. Col. II. 20 ff. wird $g^{i\check{s}}m a_2 - u_5 - k u - a \sim$ *elep ru-ku-bu be-li₂ ili* ∴ $^d m a r d u k$, zusammen mit *elep* $^d n a b ū$, geschildert; cf. STRECK, VAB VII.₂ 271 Anm. 8; UNGER, Bab. 179 f.

elep $^d n a b ū$ »Nabû-Schiff«, genannt: $g^{i\check{s}}m a_2 - i d_2 - d a - h e_2 - d u_7$ (Barsip). — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 143. 56): H. IV Abschnitt »Schiff« 46 in Quellen A, D u. E: $g^{i\check{s}}m a_2 - i d_2 - d a - h e_2 - d u_7$ || $\check{Y}\check{Y}$ (i.e. *elep*) $^d n a b ū$; Nbk. Nr. 15 Col. III. 71 f.

(VAB IV. 128): $g^{i\check{s}} m a_2 - i d_2 (- d a) - h e_2 - d u_7$ *ru-ku-bu ru-bu-ti-šu*
 $g^{i\check{s}}$ *elep ma-aš₂-da-ḥa zag-mu-ku i-si-in-nim šu-an-na^{KI}* »das Nabü-Schiff, das Fahrzeug seiner Majestät, das Schiff der Prozession am Zagmuk, dem Festtag Šuannas« (es folgt eine Beschreibung seiner Teile und Ausrüstung).

elep ^dnanā »Nanā-Schiff« (Uruk): YBC 3589 (YOS III Nr. 86), vide s.v. *elep^d ištār*.

$g^{i\check{s}} m a_2 - ^d n a n \check{s} e$ »Nanše-Schiff«. — (Cf. ŠL 122. 8): Gud. Cyl. A Col. II. 4 ff. u. Col. IV. 3 ff. (SAK 90 ff.): $m a_2 - g u r_8 - ^d n a n \check{s} e$; ITT II₁ 3488 Vs.: *n a g a r* und *ad - k i d*, q.v., des $m a_2 - ^d n a n \check{s} e$. — Nanše-Schiff in den Kultliedern: VAT 7025 (VAS X Nr. 199; ZIMMERN, Lipit-Ištar; WITZEL, An. Or. X. 426 f.) Col. IV. 13 f.; OM 1895 (RA XV. 128; cf. WITZEL, An. Or. X. 422 ff.: Nanše fährt zu Tammuz) Rs. 14 ff.

elep ^dnāri »Schiff des Flussgottes« (: Ea als männliche Gottheit; TALLQVIST, SO VII. 325), genannt: $g^{i\check{s}} m a_2 - i d_2 - l u_2 - r u - g u_2$; — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 579. 440): H. IV Abschnitt »Schiff« 44 in Quellen A, Du. E.: $g^{i\check{s}} m a_2 - i d_2 - l u_2 - r u - g u_2$ || $\Upsilon\Upsilon$ (i.e. *elep^d nāri*, nach *elep^d ea*).

$g^{i\check{s}} m a_2 - ^d n i n - g a l - l a = e l e p n i n g a l$ »Schiff der Ningal« (: Gemahlin von Nannar; Ur), genannt: $g^{i\check{s}} m a_2 - n u - r i - b a n_3 - d a$ (cf. s.v. *elep^d sin*). — (Zu ŠL 122 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 52 in Quellen A, Du. F.: $g^{i\check{s}} m a_2 - n u - r i - b a n_3 - d a$ || $\Upsilon\Upsilon$ (i.e. *elep^d nin-gal*).

$g^{i\check{s}} m a_2 - ^d n i n - g i r_2 - s u - k a = e l e p n i n g i r s u$ »Ningirsus Schiff« (cf. Ninurta-Schiff; Lagaša). — (Zu ŠL 122 nachzutragen): VAT 2402 (TuT Nr. 189) Rs. 3; STH II Nr. 52 Rs. 12: *90 ku š - u d u*: $m a_2 : ^d n i n - g i r_2 - s u$ »90 Kleinviehhäute (für) das Ningirsu-Schiff«. — Attributisch genannt: $g^{i\check{s}} m a_2 - a b z u - n u - k u \check{s}_2 - u_3$ »Schiff: "unermüdliches Apsu"« (cf. BURROWS, Or. N.S. I. 237 f.). — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 6. 33): H. IV Abschnitt »Schiff« 48 in Quellen A u. D.: $g^{i\check{s}} m a_2 - a b + z u - n u - k u \check{s}_2 - u_3$ || $\Upsilon\Upsilon$ (i.e. *elep^d nin-gir₂-su*; es folgt *elep^d ninurta*).

$g^{i\check{s}} m a_2 - ^d n i n - g u n_3 - a$ »Ninguna-Schiff« (= Sin-Schiff(?); cf. TALLQVIST, SO VII. 407). — (ŠL 122. 8): ITT II₁ 3488 Vs.:

nagar und ad-kid, q.v., des $m a_2 - ^d n i n - g u n_3 - a$; vgl. noch DP Nr. 55 Col. V. 6: $g i - m u \check{s} - ^d n i n - g u n_3 < - a >$.

$g i \check{s} m a_2 - ^d n i n - l i l_2 - l a_2 = e l e p n i n l i l$ »Ninlils Schiff« (Nippur). — (Zu ŠL 122 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 38 Quellen A, D, E, N u. Q: $g i \check{s} m a_2 - ^d n i n - l i l_2 - l a_2 \parallel \Upsilon \Upsilon$ (i.e. *elep*) $^d n i n - l i l_2 - l a_2$; passim in den neušumerischen Datierungen (siehe oben), ITT IV 7007; 7663; 8025; V 6703; 6711; 6725; RTC Nr. 281; Nr. 282; Nr. 283 (Šulgi); meistens aber zusammen mit dem Enlil-Schiff, ITT II.₁ 776; III 5095; 6096; TRU Nr. 338; Nr. 340; Nr. 341. — Attributisch genannt: $g i \check{s} m a_2 - t u m - m a - a l$ »Schiff von Tummal« (Tummal = ein Teil des e_2 -kur-Tempels in Nippur; cf. TALLQVIST, SO VII. 411). — (ŠL 122. 47, cf. 207. 26): H. IV Abschnitt »Schiff« 39 in Quellen A, D, E, N u. Q: $g i \check{s} m a_2 - t u m - m a - a l \parallel \Upsilon \Upsilon$ (i.e. *elep*) $^d \Upsilon \Upsilon$ (= *nin-lil₂-la₂*)

$g i \check{s} m a_2 - ^d n i n - t i n - u g_5 - g a = e l e p n i n t i n u g g a$ »Nintinugga-Schiff« (= Gula-Schiff; cf. TALLQVIST, SO VII. 419), attributisch genannt: 1:o. $g i \check{s} m a_2 - \check{s} i l a m - g a l$ »Schiff: "die grosse Kuh"». — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 87 b. 3): H. IV Abschnitt »Schiff« 53 in Quellen A, D u. F: $g i \check{s} m a_2 - \check{s} i l a m - g a l \parallel \Upsilon \Upsilon$ (i.e. *elep*) $^d n i n - t i n - u g_5 - g a$ 2:o. $g i \check{s} m a_2 - i d_2 - d a - t i l - l a$ »Schiff: "der Lebensstrom"». — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 579. 442): H. IV Abschnitt »Schiff« 54 in Quellen A, D u. F: $g i \check{s} m a_2 - i d_2 - d a - t i l - l a \parallel \Upsilon \Upsilon$ (i.e. *elep*) $\Upsilon \Upsilon$ (= *nin-tin-ug₅-ga*); 3:o. $g i \check{s} m a_2 - s a - b a d$ »Schiff: "Aderöffnerin"» (cf. TALLQVIST, SO VII. 438). — (Zu ŠL 122 u. 104 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 55 in Quellen A, D u. F: $g i \check{s} m a_2 - s a - b a d \parallel \Upsilon \Upsilon$ (i.e. *elep*) $^d \Upsilon \Upsilon$ (= *nin-tin-ug₅-ga*).

$g i \check{s} m a_2 - ^d n i n - u r t a = e l e p n i n u r t a$ »Ninurta-Schiff« (Lagaša, Nippur), attributisch genannt: $g i \check{s} m a_2 - g u r_8 - k a r - n u n - t a - e_3$ »von dem erhabenen Quai abfahrendes Schiff«. — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 376*. 29): H. IV Abschnitt »Schiff« 47 in Quellen A, D u. E: $g i \check{s} m a_2 - g u r_8 < - k a r > ^1 - n u n - t a - e_3 \parallel \Upsilon \Upsilon$ (i.e. *elep*) $^d n i n u r t a$; vgl. Gud. Stat. D Col. III. 3 ff. (SAK 76): $m a_2 -$

¹ Das Ausfallen des kar dürfte ein alter, durch haplogische Silbellenipse entstandener Fehler sein.

g u r₈ k i - a g₂ - g a - n i k a r - n u n - t a - e₃ - a m u - n a - d i m₂
 »sein geliebtes *makurru* (genannt) »karnuntaea« hat (Gudea) ihm
 (Ninurta) angefertigt»; nach Gud. Cyl. A. Col. XXVI. 13 (SAK
 118) wird dasselbe als m a₂ - g e - l u m, q.v., bezeichnet. Nach
 l u g a l - e III. 1 ff. zieht Ninurta mit seinem m a₂ - g u r₈ <
 k a r > - n u n - t a - e₃ zum Kampf (cf. TALLQVIST, SO VII. 424;
 WITZEL, Drachenkämpfer 50 f.). — Vgl. noch den Ninurta-
 Namen: l u g a l - m a₂ - g u r₈ - r a »König des *makurru*«, vide s.v.
makurru.

g i š m a₂ - p a - b i l - s a g = *elep pabilsag* »Pabilsag-Schiff«
 (= Ninurta-Schiff), attributisch genannt **g i š m a₂ - k u₃ - k u g - g a**
 »Schiff: "helles Silber (?)"«. — (Zu ŠL 122 u. 468 nachzutragen):
 H. IV Abschnitt »Schiff« 56 in Quellen D u. F.: **g i š m a₂ - k u₃ -**
k u g - g a || 𐎶𐎶 (i.e. *elep*) *dpa-bil-sag*

elep dsin »Sin-Schiff« (Ur), attributisch genannt **g i š m a₂ - n u -**
r i »Schiff, das nicht landet« (?) (: r i = $\sqrt{3md}$): der fliegende Hollän-
 der! — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 75. 31): H. IV Abschnitt »Schiff«
 51 in Quellen A, D u. F.: **g i š m a₂ - n u - r i** || 𐎶𐎶 (i.e. *elep*) *dsin*. —
 Das **g i š m a₂ - g u r₈ - d z u + e n** wird dem m a₂ - g u r₈ - a n - n a
 »Himmelsschiff«¹ = Neumondsichel gleichgesetzt: 82—7—14, 4005
 (STC II Pl. 49) Vs. 3 ff., vide s.v. *makurru*; vgl. noch JEREMIAS,
 Hb² 361. — In der Magie spielt das symbolische Schiff Sin's eine
 grosse Rolle: das Hexer-*makurru*, Maqlû III. 12 3ff. (MEIER 26); K
 2507 + a.m. (CT XVI. 12 ff.) Col. II. 30: ša₂ e-lep(-pi) ta-me/me₂-šu₂
 na-a-ru/ri la eb-bi-ru/ri »dessen Bannschiff den Fluss nicht überfährt«
 (TALLQVIST, SO VII. 445).

g i š m a₂ - d š a r a »Šara-Schiff« (Umma). — (Zu ŠL 122 nach-
 zutragen): AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. VI; Barc. 130 (An.
 Or. VII. Nr. 262) Rs. Col. III. 7.

g i š m a₂ - d š u - z i - a n - n a = *elep šuzianna* »Šuzianna-Schiff«
 (= Gula-Schiff, Bābili), attributisch genannt: 1:0 **g i š m a₂ - k a -**
z a l - n u n - n a »Schiff der erhabenen Lust«. — (Zu ŠL 122 nach-
 zutragen, cf. 15. 193): H. IV Abschnitt »Schiff« 40 in Quellen A, D,
 E, N u. Q: **g i š m a₂ - k a - z a l - n u n - n a** || 𐎶𐎶 (i.e. *elep*) *dšu-zi-*

¹ Für das »Himmelsschiff« im Quran siehe HOROVITZ, Islam XIII. 281 f.

an-na; 2:0. $g^{i\ddot{s}} m a_2 - \check{s} a g_1 - h u l_2 - l a$ »Schiff der Herzensfreude«.
 — (ŠL 122. 67, cf. 384. 219): H. IV Abschnitt »Schiff« 41 in Quellen
 A, D, E u. Q: $g^{i\ddot{s}} m a_2 - \check{s} a g_1 - h u l_2 - l a$ || $\Upsilon\Upsilon$ (i.e. *elep*) $^d\Upsilon\Upsilon$
 (= *šu-zi-an-na*); 3:0. $g^{i\ddot{s}} m a_2 - i d_2 - d a - n e r - g a l_2$ »Schiff:
 "Stromesherr"(?)« — (Zu ŠL 122 nachzutragen, cf. 579. 443): H. IV
 Abschnitt »Schiff« 42 in Quellen A, D, E u. Q: $g^{i\ddot{s}} m a_2 - i d_2 - d a -$
 $n e r - g a l_2$ || $\Upsilon\Upsilon$ (i.e. *elep*) $^d\Upsilon\Upsilon$ (= *šu-zi-an-na*).

Die Besitzer der in H. IV Abschnitt »Schiff« 59—78 attributisch
 genannten Götterschiffe sind mit Sicherheit nicht zu bestimmen,
 weil die in der rechten Kolumne gegebenen Namen weggebrochen
 sind. Vielleicht ist mit dem $g^{i\ddot{s}} m a_2 - u_4 - g a l - g a l$: Schiff genannt
 »die grossen Stürme«, Z. 61 in Quellen G u. N (zu ŠL 122 nachzu-
 tragen, cf. 381. 334), ein dem Adad gehöriges Schiff gemeint, cf.
 $^d u_4 - g a l - g a l$: »die grossen Stürme« genannter Gott = Adad und
 $e_2 - u_4 - g a l - g a l$ = Adads Tempel in Bit-Karkar (TALLQVIST, SO
 VII. 476). — Ähnlicherweise ist vielleicht das $g^{i\ddot{s}} m a_2 - u_4 - g u_3 -$
 $d e_2$: Schiff genannt »brüllender Sturm«, Z. 65 in Quellen G, H u. N
 (zu ŠL 122 nachzutragen), ein Adad-Schiff, cf. $^d u_4 - g u_3 - d e_2$: Gott
 genannt »der brüllender Sturm« = Adad in Simurra (TALLQVIST, SO
 VII. 476). Danach wären wohl auch die auf Zeilen 62—64 in Quellen
 G, H u. N genannten Schiffe: $g^{i\ddot{s}} m a_2 - k a r - m a h$ (»erhabener
 Quai«), $g^{i\ddot{s}} m a_2 - b a r - m u l$ (»Finsternis«) und $g^{i\ddot{s}} m a_2 - k a s -$
 $a m_3$ (Zu ŠL 122 nachzutragen), weil zwischen $m a_2 - u_4 - g a l - g a l$
 und $m a_2 - u_4 - g u_3 - d e_2$ liegend, als attributischen Namen des Adad-
 Schiffes zu betrachten.

Ein Prozessionsschiff des $^d u t u \sim \check{s} a m a \check{s}$ (Larsa, Sippara) ist
 nicht belegt. Vgl. aber den attributischen Namen des Šamaš, K 4343
 (CT XXV. 25) Vs. 12; K 4209 (CT XXV. 34) Rs. 8: $g^{i\ddot{s}} m a_2 - h e_2 -$
 $d a - a n - n a$ »Schiff mit Überfluss des Himmels« (TALLQVIST, SO
 VII. 360). Cf. noch Gilg. X Col. III. 21 ff.

Unter dem $G I \check{s} e l e p p u \check{s} a_2 \check{d} \check{s} a m a \check{s}$, VAT 52 (VAS VI Nr. 13) Rs. 4 f. ist ein
 dem Šamaš-Tempel gehöriges Transportschiff zu verstehen (: $\check{s} e - g i \check{s} - i_3$
 $i n a m a - \check{s} i - h i \check{s} a_2 \check{d} \check{s} a m a \check{s}$ — — $i n a l e b_3 - b i G I \check{s} e l e p p i \check{s} a_2 \check{d} \check{s} a m a \check{s} a - n a b \check{a} b i l i$ $K I$
 $i t - t a - \check{s} i$ »Sesam mit dem Mass des Šamaš-Tempel gemessen hat er sich
 per Schiff des Šamaš-Tempels nach Babili fortgeholt«).

$g i \check{s} m a_2 - a b - b a = \text{elep abi}$: eine Art Götterschiff. — (ŠL 122. 36).

H. IV Abschnitt »Schiff« 87 in Quellen A u. C.: $g i \check{s} m a_2 - a b - b a \parallel \Upsilon \Upsilon (= e-lep) a-bi$.

$g i \check{s} m a_2 - g e / g e_4 - l u m \rightleftharpoons \text{magelu}$: eine Art $m a_2 - g u r_8$ typisches Götterschiff (aus Schilf gebunden: $g e - l u m = \text{»Binde«}$ (?); vgl. die bildlichen Darstellungen auf den Siegelabrollungen Tf. IV). — (ŠL 122. 25).

H. IV Abschnitt »Schiff« 88 in Quellen A, D, S₂ u. S₃: $g i \check{s} m a_2 - g e - l u m \parallel \check{S}U-lum$ (i.e. *magelum*) am Ende der Götterschiffsliste; = Ninurta-Schiff; SEM Nr. 44 Vs. 11 u. Nr. 45 (Dupl.) Vs. 9: $m a_2 - g e_4 - l u m$; da diese Fragmente zur Serie $l u g a l - e$ Tf. III—IV gehören (vgl. FALKENSTEIN, OLZ 1937. 224), ist das betreffende *magelu* wohl = das als $m a_2 - g u r_8 < - k a r > - n u n - t a - e_3$ bekannte Ninurta-Schiff (!), cf. s.v. *makurru*.

= Ningirsu-Schiff; Gud. Cyl. A Col. XXVI. 13 (SAK 118) (vgl. THUREAU-DANGIN, ZA XVIII. 134 Anm. 8 u. besonders LANDSBERGER, Fauna 91).

= Zû-Schiff; K 4864 + a.m. (CT XV. 42) 10 f.

UÇBC 660 (STRU II Nr. 60): 45 Bodenspanten, $e m e - s i g$, q.v., für ein $m a_2 - g e - l u m$.

$g i \check{s} m a_2 - g e - z u m \rightleftharpoons \text{magesu}$: wohl ein Synonym zu *magelu*. — (ŠL 122. 26).

H. IV Abschnitt »Schiff« 89 in Quellen A, D, J, S₂ u. S₃: $g i \check{s} m a_2 - g e - z u m \parallel \check{S}U-sum_2$ (d.h. *magesum*), nach *magelu* am Ende der Götterschiffsliste.

C. Flösse.

kalakku »Floss auf Schläuchen«. — \rightleftharpoons syr. ܟܠܟܟ , arab. كلك : *kelek* (ZIMMERN, AFW² 45; vgl. schon MEISSNER, ZA IX. 272!).¹

¹ Vgl. FRAENKEL, AFW 220. — Als Ortsname kommt *kelek* heute in Ober-Mesopotamien, am Ufer des Oberen Zāb östlich von Mōṣul vor: *Eski-Kelek* »Altes Kelek« wohl = alter Bauort der Kelek-Flösse; vgl. gr. $\Sigma\chi\epsilon\delta\lambda\alpha$ als Ortsname, Strabo XVII. 800; Athenaios VI. 262 f.

Das Wort ist im Akkadischen *špaš leḡómevon*, mittelassyrisch belegt: K 689 (ABL Nr. 312)¹ Vs. 9 ff.: *qaq-qu-ru ma-ri-ši bir-te šadū^{ME Š-ni} šu-u₂ me₅^{ME Š} kar-ku nāru da'-na la a-na^{K U Š} maš-ke-ri ka-ra-ri i-la-ka la a-na^{K U Š} ka-la-ki šarru bēlī u₂-da šābu^{ME Š} me₅^{ME Š} la i-la-'u₂* »Das Terrain ist schwierig, inmitten von Bergen befindlich, das Wasser fließt abwechselnd, (und) der Strom ist stark: er lässt sich weder auf Schwimmschläuchen noch auf Keleks überschreiten²; der König, mein Herr, weiss (also), dass die Soldaten das Wasser nicht bewältigen können».

Das *kalakku*-Floss, das aus einem Balkennetz auf einer Schicht von aufgeblasenen (Ziegen)häuten (cf. s. v. *maškēru*) besteht, ist bildlich auf den assyrischen Reliefs dargestellt (Tf. XXIII, 2) worden. Zur Beschreibung des *kalakku* vgl. Herodot I. 194; vide s. v. *qup-pu!*³ Das Floss wird, vom Strome flussabwärts getrieben, durch (zwei) Steuerruder in der Fahrrinne gehalten (für die Ruder siehe ASSMANN, Wassersport 1890. 465 und cf. s. v. *gimuššu*). — Der Bau und Gebrauch des heutigen auf dem Tigris gebräuchlichen *kelek* (Tf. XLII) ist ausführlich von RITTER 141 ff. beschrieben. Beim Hochwasser (cf.: *ina mēliša* s. v. *elep dušē*) ist die Reise auf einem Kelek, der »sich wie elastischer Gummi über alle Unebenheiten des Stromes hinwegschmiegt«, sehr bequem. Der Kelek wird heutzutage auf dem Tigris zwischen Dijārbekr und Bagdad verwendet. Das Gleiche, nämlich der Gebrauch des *kalakku* nur in Nord-Mesopotamien, gilt auch für das Altertum; cf. s. v. *elep dušē*.⁴ Als festes Betriebsmaterial

¹ Vgl. KLAUBER, Bab. IV. 185; JOHNSTON, AJSL XXVII. 187 f.; WATERMAN, RCAE I. 217 u. IV. 69 a.

² Wörtlich: »nicht geht er zum Auflegen von Schwimmschläuchen noch von Keleks«.

³ Vgl. noch Xenophon, Anab. I, 5. 10. — Es ist übrigens zu beachten, dass das Floss von den Klassikern als ein ursprünglich orientalisches Gefährt betrachtet worden ist; cf. Plin. VII. 57; Strabo XVI. 779; Schol. II. XX. 215; Lykophron 75; Diod. V. 48; vgl. ASSMANN, Das Floss der Odyssee.

⁴ Schon darum ist m. E. die Deutung: »Kelek-Pforte« für *bāb-kalakkī* (passim) in Babylon und noch¹ südlicher (UNGER, Bab. 76; WEISSBACH, ZA N.F. VII. 265; RIA 342. 22¹ u. 409. 16 u. a. m.) aufzugeben; vgl. zuletzt UNGNAD, Gl. 41, wohl richtiger: »Pforte des Silo«.

besitzt der heutige kelekçi wie sein assyrischer Kollege (cf. Herodot I. c. s. v. *quppu*) nur die Schläuche. Nach der Ankunft des Keleks am Reiseziel werden die Hölzer des Balkennetzes verkauft. Die Schläuche werden auf Esel geladen und nach dem Norden zurückgebracht.

Vgl. noch die auf aufgeblasenen Schläuchen aus Schwein- oder Kuhhaut in Indien heutzutage hergestellten Flösse (siehe The National Geographic Magazine, Jan. 1938. 86)

giš ma₂-du₈-ši-a : \rightarrow **elep dušê** ~ **eleppu ša dušê** »Floss auf Schläuchen«. Ein deskriptives Synonym zu *kalakku*. — ^{kuš} duš-ši-a \rightarrow *dušû* »Grobleder«, q. v. — (Zu ŠL 122 nachzutragen).

elep dušê kommt nur in dem Norden, in Assyrien, vor; cf. s. v. *kalakku*. Tigl. Prisma (I R 9 ff.) Col. V. 54 ff. überschreitet der König den Euphrat *i-na* ^{GIŠ} *eleppu* ^{MEŠ KUŠ} *dušê*; Aššurnasirpal, Ann (I R 17 ff.) Col. III. 64 f., überschreitet den Euphrat während der Flutzeit, *ina mēli-ša* (cf. s. v. *kalakku*), *ina* ^{GIŠ} *eleppu* ^{MEŠ} *dušê*; danach ibid. Col. III. 34 zu ergänzen; ähnlich Salm. Mon. (III R 7 f.) Col. II. 16; vgl. ibid. Col. I. 36 f.; Col. II. 81 f.; ibid. Col. II. 76 ff. wird ein Kampf mitten auf dem See, *ina qabal tāmti*, zwischen ^{GIŠ} *eleppu* ^{MEŠ} ^{GIŠ} *ur-ba-te*, q. v., der Feinde und ^{GIŠ} *eleppu* ^{MEŠ KUŠ} *dušê* des Königs ausgekämpft.

Ein weiteres Synonym zu *kalakku* ist vermutlich:

giš ma₂-dirig-ga = **mašku labisu**: stromabwärts ziehendes (*dirig*) Fahrzeug mit Leder(häuten) bekleidet (?). — (Zu ŠL 122 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 93_a in Quelle S₂: ^{giš} $\Upsilon\Upsilon$ (= m a₂-*dirig-ga* || *maš-ku la-bi-su*, zusammen mit *eleppu muqqelpētu*, q. v., genannt.

gi-a-ta ~ **gi-a-dib** ~ **gi-a-dag** / **dag₃** ~ **gi-a-dirig-ga** ~ **gi-a-š₂-a** = **ama** \rightarrow **amû** »Floss aus Rohr«. — «Im Wasser schwimmendes, bzw. das Wasser bedeckendes Rohr» (?).¹ — (ŠL 85. 432, 446, 448 u. 445).

¹ Vgl. im Arabischen: Ġauh. zu عافة »Floss«: في الماء; ferner: شتاب »Floss« vom Persischen: سنا = sanskr. नम = lat. *na-re* »schwimmen« (cf. FRAENKEL, ALW 213). Das deutsche *Floss* gehört mit *fliessen* zusammen.

VAT 10421 (LTBA I Nr. 28; H. VIII. G) Rs. 19 ff.:

[g i] - a - t a || a[-mu]
 [g i] - a - d i b || 𐎶𐎶
 [g i - a] - d a g₃ || 𐎶𐎶

wozu Schülertafel BM 42339 (CT XIV. 47; H. VIII H) Vs. 9 ff.:

g i - a^{a(1)} - m a - d i b || a-mu
 g i - a - d a g || 𐎶𐎶
 g i - a - š u₂ - a || 𐎶𐎶
 g i - a - d i r i g - g a || 𐎶𐎶.

Šurpú VIII (BKBR 42) 36: *a-me* neben ^{G I S}*eleppi* und ^{G I S}*nēbiri*, q. v. — Für das Pl. *amāti*: BM 26472 (KING, Chron. II. 3 ff.) Vs. 6: *šal-lat-su-nu ina a-ma-a-ti u₂-še-bi-ra*, wonach K 2130 (KING, Chron. II 25 ff.) Vs. 26: *šal-la-su-nu ina < a >(1)-ma-a-ti tāmtu u₂-še-bi-ra* »ihre Beute brachte ich mittels der Flösse über das Meer hinüber».¹ — Vgl. noch K 1355 (ABL Nr. 917; Assarh.) Vs. 10 ff.: ^{G I}*a-ma-te ša₂ gi-iš-ru*.

hallimānū »Flösse (aus Holz)« (?) — *hallimānū*: Pl. zu Sg. **hallimu*: ein in Süd-Babylonien gebrauchtes, aus Holz (: mit ^{G I S} determiniert) gefertigtes Transportmittel. Bisher nur aus den Briefen Bel-ibnī's an Assurbanipal bekannt.

K 1374 (ABL Nr. 462) Vs.: 2 ^{G I S}*hal-li-ma-a-nu* zum Transport von *samullu*-Bäumen. — K 680 (ABL Nr. 520) Rs.: Krieger und Pferde werden *ina leb₃-bi* ^{G I S}*hal-li-ma-nu* von Bāb-marrat nach Elam geschickt; in Elam werden Rinder *a-na* ^{G I S}*hal-li-ma-nu* als Kriegsbeute beladen (: 1/3¹³ III.₂). — K 1550 (ABL Nr. 1000) Rs.: Krieger fahren von Elam *ina leb₃-bi* ^{G I S}*hal-li-ma-nu* über den Persischen Golf. Gegen sie werden Bogenkämpfer *ina leb₃-bi* ^{G I S}*eleppu* ^{M E S} geschickt. — K 5380 (ABL Nr. 1456) Vs. 6: ^{G I S}*hal-li-ma-nu* in einem fragmentarischen Zusammenhang.

¹ Vgl. WEISSBACH, ZA N.F. IX. 277 Anm. 1: »x kann natürlich nur Schiffe oder eine Art Schiffe bedeuten: mit x ist *amāti* gemeint.

D. Andere Gefährte.

elep urbati »Papyrusboot«. — Zu *urbatu* siehe HOLMA, Kl. B. 88 ff. u. LANDSBERGER, OLz 1914. 265.

Salm. Mon. (III R 7 f.) Col. II. 77: ^{GIS} *eleppu* ^{MES GIS} *ur-ba-te* im Kampf gegen *elep dušê*, q. v. Bildlich dargestellt auf den Kujungik-Reliefs (Tf. XX; vgl. Einleitung S 5). — Die Lebensdauer des *elep urbati* war sehr beschränkt. Die Tragfähigkeit nahm, sobald das Material durchweicht war, bedeutend ab. Darum musste der aus Papyrus hergestellte Nachen (: Fahrzeug ohne Hohlraum, u₅, q. v.) fest geschnürt und unbedingt nach dem Gebrauch zum Trocknen ans Land gebracht werden (vgl. Tf. XX, 2), »wie am oberen Nil noch heute die Eingeborenen ihre Flösse austrocknen lassen« (KÖSTER, Seewesen 11 f.).

raksūti¹ »Brückenpontons«: »Bootbrücke«. — \sqrt{rks} »binden« vom Binden der Brückenbooten aneinander (vgl. arab. ذاب الرّفيني »aves, in quibus flumen transitur, nempe duae vel tres coniungebatur in usum regis«, FREYTAG II 171^a).

Anp. Ann. (I R 17 ff.) Col. II. 103 f.; Var. Anp. Mon. (III R 6) Rs. 21 f.: der König überschreitet den Tigris *ina rak-su-te*, Var. *ra-ak-su-te*; vgl. die fragmentarische Stelle Tigl. III, Ann. (Rost Pl. 1) 1: *nāru* // *ina rak-su-ti e-ber*.

Bildliche Darstellungen vom Bau von *raksūti* sind selten und beschränken sich auf die Balawat-Platten von Salm. (cf. Tf. XVII, 2): Die Brückenpontons wurden mit Tauen aneinander gebunden und an die am Ufer des Flusses eingerammten, durch starke Taue zusammengehaltenen Pfähle (vgl. S. 117 u. 125 f.) befestigt. Um den Niveauunterschied zwischen Brücke und Festland auszugleichen, wurden schräge Rampen aus Erde gebaut (vgl. UNGER, AM XL. 73 ff.). — Für die heutigen Brückenpontons im Iraq siehe RITTER 140 f. (Tff. XXXIV, 1; XXXIX, 1).

¹ Dass das hebräische רַכְסִיּוֹת, *ḥpaz legόμενον* II Chron. II. 15, wohl sicher = »Flösse«, corrupt für רַכְסִיּוֹת ← *raksūti* (HALÉVY, JA 1899. 334 f.) stehe, ist kaum anzunehmen (MÜLLER, G.-B. 771 : ← äg. *rms*).

maškēru / **maškūru** Pl. *maškēri* »aufgeblasener (Schwimm-)schlauch«, ἀσκός.¹ — $\sqrt{\text{škr}}$ »strunken werden« u. ä.; daher *maškēru*; »Trinkbeutel« → »Schlauch, aufgeblasener Schlauch«.

K 689 (ABL Nr. 312) Vs. 14: $\text{K}^{\text{U}}\text{S}$ *maš-ke-ri*, wohl zum Übersetzen einzelner Soldaten, neben *kalakku*, q.v., für die Wagen. K 544 (ABL Nr. 804) Rs. 20 $\text{K}^{\text{U}}\text{S}$ *ma-aš₂-ke-ri* $\text{M}^{\text{E}}\text{S}$ neben $\text{G}^{\text{I}}\text{S}$ *eleppu* $\text{M}^{\text{E}}\text{S}$. Oft auf den assyrischen Reliefs bildlich dargestellt (Tff. XV; XX, 1; XXI—XXIII). Diese Methode: mittels »eines einfachen oder doppelten aufgeblasenen Ziegenschlauches, der den ganzen Oberkörper trägt«, über den Strom zu setzen, ist heute noch im Iraq gut bekannt (RITTER 143; Tff. XLIII, 2).

Als wesentlicher Teil des Keleks wurden aufgeblasene Schläuche verwendet; vide s. vv. *kalakku* u. *elep dušē*. — Aus fest zusammengebundenen Schläuchen wurden Brücken gebaut; vgl. bes. Xenophon, Anab. III. 5, 8 ff., wo ein Rhoder 2000 Schläuche verlangt (: ἀσκῶν, ἔφη, διασχίλιων δεήσομαι), um eine Brücke über den Euphrat zu bauen; charakteristisch für Mesopotamien ist das folgende: πολλὰ δ' ὄρω ταῦτα πρόβατα καὶ αἶγας καὶ βοῦς καὶ ὄνους, ἃ ἀποδαρέντα καὶ φουσηθέντα ῥαδίως ἂν παρέχοι τὴν διάβασιν.

quppu ša sūri »Korbfahrzeug aus geschnittenem Rohr« (= *guffa* heute im Iraq; RITTER 139 f.). — *quppu* »korbartiger Kasten grossen Formats«²; → aram. ܩܦܦܐ »Korb, grosses Gefäss«³ neben ܩܦܦܐ⁴; arab. ܩܦܦܐ »grosser Korb«, mehri *qaffét*; ferner wohl ܩܦܦܐ → gr. κόφι-νος⁵ (wie ܩܦܦܐ → θίβη ~ θήβη ~ θίβω-νος; vgl. Anm. 2 s. v.

¹ Vgl. die Tradition von der Rettung des Dardanos von Samothrake nach Ilion mittels eines ἀσκός.

² Gewöhnlich aus Rohr: Sp III. 6 (PSBA XVI. 308 f.; vgl. dazu RA XXVIII. 95 Anm. 1) 10: g i - g i l || *qap-pi qa-ne₂-e*; *qappū* oft mit Det. G^{I} , z. B. TCL XII. Nr. 57. 3 f. — *quppu* aus Gold, EA Nr. 14 Col. II. 7.

³ Sehr unsicher ist die Ergänzung: ܩܦܦܐ = *quppu* ~ *guffa* in Sachau Pap. 55. 7 von STUMMER, OLz 1915. 104 und Anm. 2; vgl. schon MONTGOMERY, OLz 1912. 536.

⁴ Vgl. das akkadische *qappatu* (~ **qappatu*?) zu *quppu*; UNGNAD, Gl. 128.

⁵ LEWY, Fw 115 (vgl. G.-B. 249 a): κόφινος ← hebr. ܩܦܦܐ »hohle Hand«, eig. »Höhlung« (: akkad. *upnu*, HOLMA, Kt. 118). — Das Wort κόφινος kommt als »Boeotian measure« zum ersten Mal Aristoph. Aves 1309 f. vor. κόφινος ~ *cophinus* wird aber besonders als ein speziell jüdisches Zubehör bezeichnet;

eleppu tebītu), lat. *cophīnus*.¹ — *šūru* (: ^gi š u - g u r₁₀) »geschnittenes Rohr».

ἀπαξ λεγόμενον in der bekannten Sargon-Legende: K 3401 + S 2118 (CT XIII. 42 = III R 4 Nr. 7) 4 ff., Var. K 4470 (CT XIII. 43) Col. I. 5 ff. (KB III. 100)²:




i-ra-an-ni um-mu (Var. *um-mi*) *e-ni-tum*
i-na pu-uz-ri u₂-lid-an-ni
iš-kun-an-ni i-na qup-pi ša₂ šu-ri (Var. *šu-u₂[ri]*)
i-na iṭṭi (= e s e r) *bābi-ia ip-ḫi*
id-dan-ni (Var. *id-dan-an-ni*) *a-na nāri ša₂ la e-le-e-a*
iš-ša-an-ni nāru:

»Es empfing mich meine Mutter, Oberpriesterin, (und) im Verborgenen gebar sie mich. Sie legte mich in einen Kasten aus geschnittenem Rohr und verschloss meine Tür mit Asphalt. Sie warf mich in den Fluss, der nicht über mich stieg. Es trug mich fort der Fluss...».

Assyrische *guffas* werden auf den Reliefs der assyrischen Könige bildlich dargestellt (Tff. XXI; XXII,1). Eine Beschreibung gibt Herodot I. 194. Er verwechselt aber, wie schon DELITZSCH, Sachau-Festschrift 90 f., bemerkt hat, mehrere Arten von Flussfahrzeugen miteinander.³ Analysiert lautet die Stelle:

vgl. insbesondere Juvenal III. 14; VI. 542 f.: ein mit Stroh gefüllter Korb zum Aufbewahren der Esswaren für den Sabbath; siehe JASTROW, Dict. 1339^a; L. FRIEDLAENDER, Juvenalis (Leipzig 1895) S. 192. Vielleicht ist das κόφινος gerade durch die aramäisch sprechenden Juden ins Griechische und Lateinische eingewandert. (Vgl. noch Boisacq 504 und siehe TLL IV. 897).

¹ Für die romanischen Fortsetzer siehe DOZY-ENGELMANN, Gl. s. v.; MEYER-LÜBKE, REWb 205 a u. vgl. KINDERMANN 83 f.

² Die ganze Stelle ist rhythmisch gebaut (vgl. dazu NYBERG, Uppsala Universitets Årsskrift 1936: 6 S. 6 ff. u. bes. 49 f. u. MEISSNER, Bab. & Ass. II. 151 ff.). — Diese altakkadische Legende spiegelt sich noch in der bekannten Moses-Sage, Ex. II.3, wider, wo das asphaltierte    (vgl. Anm. 2 s. v. *eleppu tebītu*) dem asphaltierten *quppu ša šūri* entspricht.

³ Nach DELITZSCH sind hier *quppu* und *kalakku* vermengt, nach meiner Ansicht sind es noch mehrere Wasserfahrzeugsarten.

τὸ δὲ ἀπάντων θῶμα μέγιστόν μοι ἐστὶ τῶν ταύτη μετὰ γε αὐτὴν τὴν πόλιν, ἔρχομαι φράσων. τὰ πλοῖα αὐτοῖσι ἐστὶ τὰ κατὰ τὸν ποταμὸν πορευόμενα ἐς τὴν βαβυλῶνα, ἐόντα κυκλωτερέα, πάντα σκύτινα. ἐπεὰν γὰρ ἐν τοῖσι Ἀρμενίοισι [τοῖσι] κατόπερθε Ἀσσυρίων οἰκημένοισι (cf. *kalakku*) νομέας ἰτέης ταμόμενοι ποιήσονται, περιτείνουσι τούτοις διφθέρας στεγαστρίδας ἔξωθεν ἐδάφους τρόπον, οὔτε πρόμνην ἀποκρίνοντες οὔτε πρόρην συνάγοντες, ἀλλ' ἀσπίδος τρόπον κυκλωτερέα ποιήσαντες (*qurru*) καὶ καλάμης πλήσαντες πᾶν τὸ πλοῖον τοῦτο ἀπιεῖσι κατὰ τὸν ποταμὸν φέρεσθαι, φορτίων πλήσαντες, μάλιστα δὲ βίκους φοινικηίου κατάγουσι οἶνον πλέους. ἰθύεται δὲ ὑπὸ τε δύο πλήκτρων καὶ δύο ἀνδρῶν ὀρθῶν ἐστεώτων, καὶ ὁ μὲν ἔσω ἔλκει τὸ πλήκτρον, ὁ δὲ ἔξω ὠθέει. ποιεῖται δὲ καὶ κάρτα μεγάλα ταῦτα τὰ πλοῖα καὶ ἐλασσῶ τὰ δὲ μέγιστα αὐτῶν καὶ πεντακισχιλίων ταλάντων γόμον ἔχει (weder *qurru* noch *kalakku*).¹ ἐν ἐκάστῳ δὲ πλοίῳ ὄνος ζωὸς ἔνεστι, ἐν δὲ τοῖσι μέζουσι πλέονες (stimmt gut). ἐπεὰν ὧν ἀπίκωνται πλέοντες ἐς τὴν βαβυλῶνα καὶ διαθέωνται τὸν φόρτον, νομέας μὲν τοῦ πλοίου καὶ τὴν καλάμην πᾶσαν ἀπ' ὧν ἐκήρυσαν, τὰς δὲ διφθέρας ἐπισάξαντες ἐπὶ τοὺς ὄνους ἀπελάνουσι ἐς τοὺς Ἀρμενίους (cf. s.v. *kalakku*). ἀνὰ τὸν ποταμὸν γὰρ δὴ οὐκ οἶά τέ ἐστι πλέειν οὐδενὶ τρόπῳ ὑπὸ τάχεος τοῦ ποταμοῦ (vgl. Einleitung S. 1 ff.) διὰ γὰρ ταῦτα καὶ οὐκ ἐκ ξύλων ποιεῖνται τὰ πλοῖα ἀλλ' ἐκ διφθερέων. ἐπεὰν δὲ τοὺς ὄνους ἐλάνοντες ἀπίκωνται ὀπίσω ἐς τοὺς Ἀρμενίους, ἄλλα τρόπον τῷ αὐτῷ ποιεῖνται πλοῖα. τὰ μὲν δὴ πλοῖα αὐτοῖσι ἐστὶ τοιαῦτα.

Vgl. noch Strabo XVI. 743 und siehe unter »Baumaterial»; KRAUSS, Talm. Arch. II 339 u. 270, wozu 680: aram. חרס, חרס ~ חרס. — Eine ausführliche Beschreibung der heutigen Iraq-arabischen Guffas gibt RITTER l.c. Von den von Herodot geschilderten und von Sanherib bildlich dargestellten *qurru* unterscheiden

¹ 5000 Talente = 5000 × 26.2 Kg ≈ 131 Tonnen! Kein Guffa kann eine so grosse Last tragen. Theoretisch sollte der Halbmesser des betreffenden *qurru* dann etwa 6 m betragen. Das schwache Baumaterial erhebt aber Bedenken. Die grössten Guffas und Keleks im heutigen Mesopotamien tragen nur bis 6 ἰγάρ, d. h. etwa 12 Tonnen (RITTER 139 u. 143). Eine Tragfähigkeit von 131 Tonnen haben selbst die grössten babylonischen Frachtschiffe nie erreicht; siehe unter »Schiffsabmessungen».

sie sich dadurch, dass der *guffa*-Korb nicht mehr mit Leder sondern nur mit Asphalt bezogen wird (Tf. XL).

Eine schöne Parallele für die mesopotamischen *quppu-guffa*-Korbfahrzeuge bieten die britischen *coracles*, vom grauesten Altertum bis auf den heutigen Tag in Wales, früher auch viel weiter gebrauchten ovalen Korbfahrzeuge, von denen die irischen *currachs* (→ lat. *curucus*) zu unterscheiden sind. Sie sind »of wickerwood, covered with horsehide¹, and made watertight by a coating of tar and pitch». Vgl. Caesar, *Bell. civ.* I. 54; Lucanus, *Pharsalia* IV. 130; Apollinaris Sidonius, *Carm.* VII. 370 MG. Auct. Ant. VIII. 242 ff. u. a. m.; siehe HOOPS, *RIG* IV. 100; W. R. WILDE, *The beauties of the Boyne* (Dublin 1850) 183; W. G. WOOD-MARTIN, *Pagan Ireland* (London 1895) 254 (siehe Tf. XLI). Eine ausführliche Darstellung bietet neuerdings J. HORNELL, *JSNR* XXII. 5—41, 264—304, XXIII. 74—83, 148—175. — Vgl. auch die in Indien und Tibet gebrauchten, mit Häuten überzogenen Korbfahrzeuge.

eleppu hallatu »Korbfahrzeug«². — *hallatu* »Korb«. — Ein neubabylonisches Synonym zu *quppu*.

BICN I Nr. 26 (NbbU Nr. 226): es handelt sich um den Schiffbau; Vs. 9 ff.: *ina muh-hi dul-la ša₂ GIŠ eleppu^{ME} la ta-sil-li* »betreffs der Arbeit an den Schiffen sei nicht nachlässig«; es folgt Z. 23 ff.: *ki-i ana pān dul-la-ti-ka mim-ma it-ti GIŠ eleppu^{ME} la te-ep-pu-uš 10^{TA} 15 GIŠ eleppu^{ME} hal-la-a-ta ina bu-un-ni-ia e-pu-uš* »wenn du vor deinen Arbeiten nichts mit den Schiffen tust, so mache 10—15 Korbfahrzeuge . . .«.

¹ Aus rein finanziellen Gründen wird heutzutage statt horsehide canvas gebraucht.

² Z. B. YOS III Nr. 162. 14; K 189 (ABL Nr. 951) Vs. 25. — Ein hebräisches Wort: *hl* »Bienenkorb« (EBELING, NbbU Nr. 226 Anm.) gibt es nicht.

II. TEIL: TEILE DER WASSERFAHRZEUGE.

bināti eleppi: *binātu*, Pl. *binātu*, von $\sqrt{bn\bar{s}}$. — UPBC 9 (UPMJ XIV. 270 ff.) Vs. Col. II. 21: *bi-na-tu-šu*¹: die Teile des $m a_2 - u_5$ ~ *rukubu* des Marduk.

A. Allgemeine Benennungen.

$g i \bar{s} i g i - m a_2 = p\bar{a}n\ eleppi$ »Bug« (= *šadr* des *muhēle*, RITTER 124). — (ŠL 449. 89).

H. IV Abschnitt »Schiff« 125 in Quellen A, D, E, P u. R: $g i \bar{s} i g i - m a_2$ || *pa-an/ni* 𐎶𐎶 (= *e-lep-pi*).

Vgl. K 63 (IV R² 25: Ea-Schiff) Vs. Col. I. 36: $g i \bar{s} m a_2 i g i - z u - t a \quad h e_2 - g a l_2 \quad h e_2 - t u m_2$ »Schiff, von deinem Bug der Überfluss soll kommen«. Vgl. ferner auch s.v. *itāti eleppi*: *itātušu pāni u arki*.

Der Bug lief meistens in ein verziertes »Horn«, *qarnu*, q.v., aus. In den bildlichen Darstellungen der Siegelzylinder wird der Bug oft mit einem menschlichen oder tierischen Oberkörper dargestellt (für Heck vide s.v. *arkat eleppi*). Nach der Beschreibung des *elep marduk* (vide s.v. *rukubu*) in UPBC 9 (UPMJ XIV. 270 ff.) Col. II. 21 f. endete der Bug in den Kopf eines *mušhuššu*, Schlangendrachen (cf. Tf. IV).

$g i \bar{s} m a_2 - s a g (-g a_2) = m\bar{a}h\bar{r}at\ eleppi$ »Bug«. — *s a g*: ausgesprochen als *s a ŋ*, da immer mit $g a_2$ (: ηa) komplementiert; zur

¹ Die Variante, Nbk. Nr. 19 A Col. V. 21 (VAB IV. 156), gibt statt dessen: *u₂-na-tu-šu*: seine Ausrüstung, q.v.

Nominalbildung vgl. POEBEL, ZA XXXVI. 248 u. KRAMER, OICAS X. 40. — *mahrāt* von \sqrt{mhr} (cf. s.v. *eleppu māhertu*); \rightarrow mand. ܡܗܪܐ: »Bug«¹ (ZIMMERN, AFW² 45). — (Zu ŠL 122 nachzutragen).

$m a_2 - s a g (-g a_2)$ wird immer von $m a_2 - e g e r (-r a)$, q.v., gefolgt: STVC Nr. 60 (Šulgi-Hymne) Vs. 37 (: $m a_2 - s a g - g a_2!$); BM 23117 (CT XV. 25) Rs. 1; UPBC 13121 (HAV Pl. 15 Nr. 12: Tammuz-Hymne) Vs. 1 u. Rs. 27; K 2485 + 3898 (BL Pl. 27 f.: Tammuz-Hymne) Vs. 25 (frag.); VAT 8243 (KAR Nr. 375) Rs. Col. III 59/60: $g^{i\ddot{s}}$ $m a_2 - s a g - g a_2 / m a h - r a t$ $g^{i\ddot{s}}$ *eleppi*. — SRT Nr. 39 + SEM Nr. 21 + Nr. 22 + a.m. (šumerische Gilgamesš-Texte; KRAMER, OICAS X) Vs. 22 f. u. Rs. 3 ff.: $l u g a l - r a / u_3 - m u - u n - r a a - (g^{i\ddot{s}}) m a_2 - s a g - g a_2 - k e_4$ *ur-bar-ra-gim ur mu(-un)-na-k u₂-e* »dem König bzw. Herrn das Wasser am Bug wie ein Schakal »frisst«, womit in Parallelismus, Vs. 24 f. u. Rs. 5 f.: $^d e n - k i - r a / ^d a m - a n - k i - r a a - (g^{i\ddot{s}}) m a_2 - e g e r - r a - k e_4$ *ur-mah-gim sag-giš im-ra-ra* »dem Enki das Wasser am Heck wie ein Löwe schlägt«. — Vgl. ferner s.v. *k a k - s a g - g e_4 - a - m a_2*.

pūt eleppi »Bug«: »la front«. — (Zu ŠL 115. 31 nachzutragen).

BM 85196 (RA XXXII. 2) Col. I. 24 f.: $s a g \sim p \ddot{u} t u m$ des *mallú*, q.v.: Vorderseite als »Breitseite«; siehe unter »Schiffsabmessungen«.

$g^{i\ddot{s}}$ **KA - m a₂** (: *pān eleppi*) »Bug«. — (Zu ŠL 15 nachzutragen).

Für ein **KA - m a₂** spricht folgendes: $u_3 - K A - m a_2 - k a$, q.v., »Planken (u_3 , q.v.) der Vorderseite des Schiffes« (: $\sim a - r a$, q.v.); $n i g_2 - K A - m a_2$, q.v., : Verstärkungsbodenspannen nahe dem Bug; $t u g_2 - K A - m a_2$, q.v., : Stoff zum Dichten des Buges (?); vgl. noch **KA . B A - m a₂**, q.v.

$g^{i\ddot{s}}$ **e g e r - m a₂ ~ m a₂ - e g e r = (u)arkāt eleppi** »Heck« (= *hūr* des *muhēle*; RITTER 124).² — *uarkātu* von \sqrt{urk} ; vgl. von

¹ Siehe LIDZBARSKI, Joh. II. 48 f. Anm. 8.

² Ein anderes Wort, das im Akkadischen bekanntlich nur »Hinterteil« im allgemeinen bedeutet: *kuallu* \rightarrow $g u_2 - t a r$, bedeutet im Syrischen: ܡܗܪܐ, als Lehnwort aus dem Akkadischen, speziell »pars posterior« des Schiff-

demselben Stamm das hebräische גַּרְבָּתָי¹: ein Lw. (?) — (ŠL 209. 2).

H. IV Abschnitt »Schiff« 120 in Quellen A, D, E, P, Q u. R: ^{g i š} e g e r - m a₂ || ar₂-kat₃ 𐎶𐎶 (= e-lep-pi); dazu der šumerische Vorläufer SLT Nr. 169 Rs. Col. III. 2. — e g e r - m a₂ steht immer im Gegensatz zu s a g - m a₂, q.v., oder i g i - m a₂, q.v., und zwar nach diesen: STVC Nr. 60 Vs. 38; BM 23117 (CT XV. 25) Rs. 2; UPBC 13121 (HAV Pl. 15 Nr. 12) Vs. 3 u. Rs. 28; K 2485 + 3898 (BL Pl. 27 f.) Vs. 26 (frg.); VAT 8243 (KAR Nr. 375) Rs. Col. III. 61/62: ^{g i š} m a₂-e g e r - r a / ar - kat₃ ^{g i š} eleppi. — Für SRT Nr. 39 + SEM Nr. 21 + Nr. 22 + a.m. Vs. 24 f. u. Rs. 5 f. vide s.v. m a₂ - s a g. — K 63 (IV R² 25: Ea-Schiff) Vs. Col. I. 37: ^{g i š} m a₂ e g e r - z u - t a (!) k a - z a l - l a h e₂ - t u m₂ »Schiff, von deinem Heck die Wonne soll kommen«. — Vgl. noch s.v. itāti eleppi: itātušu pāni u arki.

Gleich dem Bug lief auch das Heck meistens in ein »Horn«, s i, q.v., aus.

Das Heck galt, wie nach den Seegebräuchen der meisten Völker², als Ehrenplatz des Schiffes. Dort fuhr die Gottheit; so ausdrücklich BM 23117 (wohl auch K 2485 + 3898, cf. WITZEL, An. Or. X. 374 ff.): der Terminus heisst u₅ ~ $\sqrt{rk\bar{b}}$; cf. s.v. s i - m a₂!

^{g i š} s i - m a₂ = qaran eleppi »Schiffsstevan«, ^{g i š} s i - s i - m a₂ = qarnā/qarnāti eleppi: »s a g + e g e r«, »prora puppisque«³ (wie

fes: »puppis navis« (dazu ZIMMERN, AFW² 45; cf. ibid. 32); ferner ⇨ mand. כורחל (LIDZBARSKI, Joh. II. 150 Anm. 4), arab. كورح, كورح (Lisān XIV. 102 f.: كورح السفينة).

¹ Jon. I. 5: וַיֵּלֶךְ יוֹנָתָן מִתַּחַת הַדֶּקֶה וַיֵּלֶךְ יוֹנָתָן מִתַּחַת הַדֶּקֶה וַיֵּלֶךְ יוֹנָתָן מִתַּחַת הַדֶּקֶה und Jona stieg zu dem unter dem Decke im Heck befindlichen Raum hinab; vgl. dazu das in H. IV nach arkū eleppi folgende šillu.

² Vgl. KÖSTER, Seewesen 33 f. Bei den Ägyptern war der Ehrenplatz vorn. Wenn der Pharao oder gar die Gottheit in Gestalt ihres Bildes an Bord sass, befanden sich der Thron und die Standarte stets im Bug.

³ So zuerst THUREAU-DANGIN, ZA XVII. 193 Anm. 3; WITZEL, KS V. 96. Früher allgemein als »Segelstangen«, »Raa« nach Analogie des griechischen ἄραξ erklärt (DELITZSCH, AS 137; HOLMA, Kt. 148; ZIMMERN, Lipit-Ištar 43). — Die Steven wurden auch von den Griechen mit Hörnern verglichen;

sadr — bei *muhēle* = »Vordersteven« — des *ġessārīje*, RITTER 140, wenn Vorder- und Achtersteven vollkommen gleich sind). — Die Bedeutung »Horn« des Schriftzeichens SI soll nach FALKENSTEIN, Uruk 56 f., aus dem Schiffssteven durch Übertragung entwickelt sein, da das Urbild des Zeichens SI in den ältesten Zeichenformen deutlich einen Teil des Zeichens MA₂ darstellt (Tf. III, 1)¹. — (ŠL 112. 96).²

H. IV Abschnitt »Schiff« 111 in Quellen A, B, D, K, L, P u. S₁: ^{giš} si - m a₂ || *gar-ni* ∇∇ (= *e-lep-pi*), Z. 112: in Quellen A, B, D, K, L u. P ^{giš} si - si - m a₂ || *gar-na-a-ti* ∇∇ (= *e-lep-pi*). Steven des *makurru*, q.v.: Maqlû III 129 (MEIER 26): *qarnu*^{MEŠ}, Var. *gar-ni*: die Last wird zwischen den Steven (d.h. in das Schiff) gelagert; der Terminus dafür heisst \sqrt{ns} ; ferner VAT 7025, siehe folgendes.

Wenn gesagt wird, dass die Gottheit »auf dem »Horne« des Schiffes fährt ($u_5 \sim \sqrt{rk\bar{b}}$)«, bedeutet dies, dass sie sich auf dem Heck, eger, q.v., befindet, welches der Ehrenplatz des Schiffes war, wie auch z.T. aus den bildlichen Darstellungen der Siegelzylinder zu erkennen ist (Tf. IV): VAT 7025 (VAS X Nr. 199: Nanšelied; dazu ZIMMERN, Lipit-Ištar; WITZEL, KS V 96) Rs. Col. IV. 13 ff.: ga-š a - an - men₃ ^{giš} m a₂ - gur₈ - š e₃ da - an - u₅ me - e e₂ - š e₃ da - an - u₅ ^{giš} m a₂ si - bi da - an - u₅ me - e e₂ - š e₃ da - an - u₅ »die Herrin bin ich, auf dem *makurru* will ich fahren, ich, nach dem Tempel will ich fahren, auf dem (Achter)steven des Schiffes will ich fahren, ich, nach dem Tempel will ich fahren«.

Der Zierat an den Köpfen der *qarnāti* war mannigfaltig. Dabei sind die bildlichen Darstellungen auf den Siegelzylindern mit den ältesten Zeichenformen der Schriftzeichen MA₂ und SI zu vergleichen (Tff. III—V). Was die Stevenhaken des Silberbootsmodelles K₀b.

vgl. die Schiffsepitheta: *δοθροκαταρη* (: *κραῖρα* = *κέρας* u. *κάρα*), *κορωνίς* (»krummhörnig«) u.a., bei Homer; vgl. KÖSTER, Seewesen 94.

¹ DEIMEL, hält das Stierhorn für das Urbild: ŠL 112. 4; vgl. zuletzt Or. N.F. VI. 274.

² K 3007 (BA X₁ Nr. 13) Vs. 2/3 sehr unsicher, ob hierher gehörig (gegen MEEK, BA X₁ S. 26).

7071 (Tf. X, 1) anbelangt, so sind damit AOSNC Pl. V Nr. 36 (Tf. V, 2), OICC XVII. 68 Fig. 59 (Tf. V, 3) und FALKENSTEIN, Uruk, Zeichenliste Nr. 216 (Tf. III,1,1) zu vergleichen. Vielleicht sind diese Verzierungen ursprünglich nur als Symbole verschiedener Götter anzusehen.¹ — Von den ältesten Zeiten vererbt sind wahrscheinlich noch die fast ähnlich aussehenden Stevenkopffierden der heutigen Schiffe im Iraq, deren vorderer *gubbēt* und deren hinterer *'arag'vīn* bei *muhēle* heissen (RITTER 123; siehe Tff. XXIX, 1; XXX. 1; XXXI, 2).

Zur Stevenhöhe siehe unter »Schiffsabmessungen».

Von der Befestigung des Stevens an dem Kiel wissen wir vorläufig nichts. Höchst wahrscheinlich hat sie dem Schiffbauer viel Mühe gemacht, da ja zu allen Zeiten, bevor die modernen Eisenkonstruktionen angewendet wurden, die Befestigung ein schwieriges Problem gewesen ist. Wie der ägäische Kollege des babylonischen Zimmermanns dieses Problem gelöst hat, zeigt KÖSTER, Seewesen 57 f.; für die Verbindung von Kiel und Steven durch Winkelhölzer bei den heutigen *muhēle* im Iraq siehe RITTER 122 f.

g i š d a - m a₂ = iti eleppi »Seite des Schiffes». — *da* = *itu*: \sqrt{su} , »Seite», Pl. *da-da* = *itātu*. — (Zu ŠL 335 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff» 128 in Quellen A, E u. P.: ^{g i š} *da-da-m a₂* || [*i-ta*]-*ti* √√ (= *e-lep-pi*). — UPBC 9 (UPMJ 270 ff.) Col. II. 21: *i-ta-tu-šu pa-ni u ar₂-ku*, Var. Nbk. Nr. 19 A XIV. Col. V (VAB IV. 156) 20: *i-ta-tu-šu pa-nu u₃ ar-ki*; seine (das masc. Suff. bezieht sich auf das *m a₂-u₃* ~ *e-lep ru-ku-bu*, q.v., Z. 20) (Steven)seiten vorn und hinten.

g i d₂ - d a - m a₂ = šiddi eleppi »Langseite des Schiffes». — *g i d₂* — $\sqrt{šād}$ = »trahere». — (Zu ŠL 371. 36 nachzutragen).

K 8664 (BPPs Pl. II) Rs. 7: *g i d₂-da* ^{G I Š} *ma₂-tur-ri*.

u š - m a₂ = šiddi eleppi »Langseite des Schiffes». — *uš* = $\sqrt{šād}$ »trahere» (: »tractus»). — (Zu ŠL 211. 31 nachzutragen).

BM 85196 (RA XXXII.2) Vs. Col. I. 24 u. 25; vide s.v. *malallū* und vgl. unter »Schiffsabmessungen».

¹ Es wäre übrigens ansprechend, in dem auf S. 124 angeführten Wort *š u - n e r - m a₂* »Emblem des Schiffes» eine Bezeichnung für diesen Zierat² zu erblicken. Immerhin aber fehlt uns jeglicher Beweis dafür.

g i š a d - u š - m a₂ = **šiddi/šidi eleppi** »Langseite des Schiffes»; Pl. *šiddātu*. — *šiddu*: $\sqrt{\text{šād}}$ (\sim u š) »trahere«, cf. s.v. u š - m a₂; → aram. שִׁדְּוֹ^1 (ZIMMERN, AFW² 32). — (ŠL 145. 30).²

H. IV Abschnitt »Schiff« 108 in Quellen A, B, D u Q: **g i š a d - u š - m a₂** || *šid-di* $\Upsilon\Upsilon$ (= *e-lep-pi*), in Quelle S₁: *šid-du ša* **g i š** (*eleppi*), in Quelle O: Pl.: *ši-da-tum ša₂ eleppi*. — Beachte **g i š a d - u š** in dem schwierigen Text STVC Nr. 60 (Šulgi-Hymne) Vs. 36 (nach m a₂ - d u₃, q.v.). — UPBC 9 (UPMJ XIV. 270 ff.) Col. II. 22: *šid-da-a-tu*, Var. Nbk. Nr. 19 A Col. V. 22 (VAB IV. 156): *ši-id-da-tu* des m a₂ - u₅ \sim *rukubu* des Marduk.

g i š e g a r - m a₂: → **igar eleppi** »Schiffsflanke«.³ — e g a r (: e₂ - g a r₃) »Wand« → *igaru*⁴, Pl. *igarāti*, siehe folgendes; → syr. ܝܓܪܐ »Dach« (ZIMMERN, AFW²). — (Zu ŠL 325. 310 nachzutragen).

K 4827 + 13521 (I u g al-e III; AoTU L₄) 1/2 (frg.): e g a r /*i-ga-ra-tu* des **g i š m a₂ - g u r₈** <- k a r > - n u n - t a - e₃, Kampfschiffes des Ninurta, q.v. — K 63 (IV R² 25) Vs. Col. I. 22: die Flanken des Ea-Schiffes waren aus Zedernholz: **g i š m a₂ e g a r - b i** — — **g i š e r e n [- n a] - a m₃**. — Gilg. XI. 57 (KB VI₁ 232: 58; SCHOTT 67): Die »Wände« der Arche Utnapištims waren 10 × 5.94 \simeq 60 m hoch⁵: 10 g a r - t a - a m₃ *šaq-qa-a igar* ^{MEŠ} -š a₂⁶. — Unsicher, ob hierher gehörig: Gilg. XI. 212 u. 214 (KB VI₁ 244: 221 u. 223; SCHOTT 73)⁷: *ina i-ga-ri*: pars.pro toto?

¹ Z.B. Targ. Jon. I. 5 (cf. s.v. *arkāt eleppi*): $\text{אַרְעֵיךָ שִׁדְּוֹ דְאַיְלֵשָׁא}$.

² Vgl. **g i š a d - u š - g i g i r** = *napša[qu]* »Seitenbalken des Wagens«, H. V; a d - u š bei der Pforte, Hala-idda Tonnagel (Fara) 8 (SAK 150); **g i š a d - u š** aus **g i š š i n i g**, DP Nr. 442. 2; vgl. Or. XVI. 68 f.; THUREAU-DANGIN, ZA XVII. 193 Anm. 6. — ŠL 145. 31 ist zu streichen!

³ DELITZSCH, AS 138; THUREAU-DANGIN, ZA XVII. 193 Anm. 6.

⁴ Die Ableitung von ܝܓܪܐ (BEZOLD, Gl. 16^a) ist schon darum ausgeschlossen, weil die Grundbedeutung des ܝܓܪܐ wohl etwa »binden, fesseln« (vgl. G.-B. 214^a) und nicht etwa »umschliessen« ist.

⁵ So gegen SCHOTT Anm. 8 zu l.c.

⁶ Die Ergänzung zu Gilg. XI. 79 (KB VI₁ 234: 80; SCHOTT 68): [*igarēša ina mē il*]-*li-ku ši-ni-pat-su* »[her sides we]nt [in the water] two thirds thereof (viz. of the side)« von HAUPT, BA X₂ 8 ist trotz allem gar nicht sicher.

⁷ Ganz anders fasst die Stelle SCHOTT, l.c.

$g^{i\check{s}}ti-ti-ma_2 = igar\bar{a}ti\ eleppi$ »Schiffsflanken«. — (ŠL 73. 45 b).

H. IV Abschnitt »Schiff« 114 in Quellen A, B, D, K, L u. Q: $g^{i\check{s}}ti-ti-ma_2$ || *i-ga-ra-a-te* 𐎶𐎶 (= *e-lep-pi*); zur Quelle P dagegen vide s.v. *šēl eleppi*

$g^{i\check{s}}ga\check{g}ar-ma_2 \pm : qaqqar\ eleppi$ »Schiffsboden«. ¹— Zu *qaqqaru* »Boden« (arab. قاقق, hebr. קקקק) → *gaggar* (auch *gagar* geschrieben) DELITZSCH, SGL. Anhang. — (ŠL 461. 20).

H. IV Abschnitt »Schiff« 109 in Quellen A, B, D, K, O, Q u. S₁: $g^{i\check{s}}gaggar-ma_2$ || *qaq-qar* 𐎶𐎶 (= *e-lep-pi*), von *išid eleppi*, q.v., gefolgt².

Der Schiffsboden war, wie aus den Schiffsmoellen (vide s.v. *maturru*) und den bildlichen Darstellungen deutlich hervorgeht, meistens völlig flach, nur vereinzelt kommt der von dem gewöhnlichen Typus abweichende mit rundem Boden vor (Tff. X, 1; XI, 4).

$g^{i\check{s}}ur_2-ma_2 = išid\ eleppi$ »Schiffsboden«; »Schiffsdeck«. ³— Zu $ur_2 \sim išdu$ HOLMA, Kt. 128 f. — (ŠL 203. 7).

H. IV Abschnitt »Schiff« 110 in Quellen A, B, D, K, L u. S₁: $g^{i\check{s}}ur_2-ma_2$ || *iš-di/i-šid* 𐎶𐎶 (= *e-lep-pi*). SRT Nr. 39 + SEM Nr. 21, Nr. 22 + a.m. (: šumerische Gilgameš-Texte; KRAMER, OICAS X) Rs. 1 f., wonach Vs. 20 f. zu ergänzen ist; $ur_2-ma_2-turri/ra-dam-an/en-ki-ka-ke_4\ še-en\ KA+LI-na\ u_4-d\ u_7-a\ m_3\ i_3-š\ u_2-š\ u_2$ »am Boden des *maturru* des Ea . . . wie ein losstürzender Sturm wirft nieder«(?). Vgl. den Namen des Enlil-Schiffes: $g^{i\check{s}}ma_2-ur_2-nu-u\ b-zu$, q.v., < * $ma_2ur_2nu-i_3-b-zu$ »Schiff: "er kennt kein Deck"»; ähnlich zu erklären ist

¹ DELITZSCH, AS 137; THUREAU-DANGIN, ZA XVII. 193 Anm. 6 (le plancher).

² UPMP V Nr. 25 Rs. Col. IV. 58 ist gegen WITZEL, An. Or. IV. 61 u. 68, nicht hierher zu ziehen. Die Stelle ist etwa folgenderweise zu verstehen: $ku_3\ di\ na\ na-ke_4\ ki\ ma_2-an-na\ ger_2-ger_2$ [-ra-a bzw. -š_e₃] »als die heilige Inanna das Himmelschiff betreten hat«. Für ger_2 ist *lugal-e* III. 1 (: $ger_3 - ger_2$ »den Fuss setzen«) zu vergleichen, cf. s.v. *makurru*.

³ DELITZSCH, AS 137; THUREAU-DANGIN, ZA XVII. 193 Anm. 6. (la cale).

wohl auch der Name des Enlil-*makurru*: $g^{i\check{s}} m a_2 - g u r_8 < - u r_2 (!)$
 $>^1 - n u - u b - z u$, q.v.

$g^{i\check{s}} u_5 - m a_2 / g^{i\check{s}} P I S A N . K A K - m a_2 = h i n / U_2 h i n e l e p p i$
 »Schiffsrumpf«. ² — u_5 : \sqrt{rkb} . — Zu *hinnu* siehe HOLMA, Sachau 9
 f.; → aram. 𐤆𐤍 (Pl.), arab. 𐤆𐤍, mehri *hann*, pers. 𐬎𐬀 «Schiffsraum,
 -rumpf» (HOLMA, a.a.O.; ZIMMERN, AFW² 45; JAHN 197^a; KINDER-
 MANN 25 f.). — (ŠL 78 a. 1 u. 47).

H. IV Abschnitt »Schiff« 106 in Quellen A, B, D u. Q: $g^{i\check{s}} u_5 - m a_2$
 || *hi-in/nu e-lep-pi*, in Quelle O: $U_2 hi-in[x]$, in Quellen P u. S₁:
 $g^{i\check{s}} P I S A N . K A K$ || *hi-i/in-ni/nu e-lep[-pi]*³. — K 63 (IV R² 25:
 Ea-Schiff) Vs. Col. I. 15: $g^{i\check{s}} u_5 - b i g^{i\check{s}} u_3 - k u - a m_3$ »sein Rumpf
 ist aus Fichtenholz«, cf. s.v. $u_3 - k u$.

$g^{i\check{s}} g u r u_7 - m a_2 \rightleftharpoons k a r \acute{e} e l e p p i$ »Fassungsraum des Schiffes«. —
 $g u r u_7 \rightarrow k a r \acute{u}$ »Magazin«, »Lager«. — (ŠL 542. 2).

H. IV Abschnitt »Schiff« 126 in Quellen A, D, E, P u. R: $g^{i\check{s}} g u r u_7 -$
 $m a_2$ || *ká-re-e* 𐤀𐤀 (= *e-lep-pi*). — DP Nr. 448 Vs. Col. II: $g^{i\check{s}} g u r u_7 -$
 $m a_2 - a e - m e - g a r - r a - a$: in dem Schiffsraum geladene (Höl-
 zer); vgl. auch DP Nr. 447. — UPBC 9 (UPMJ XIV. 270 ff.) Col.
 II. 21 (Var. Nbk. Nr. 19 A Col. V 21: VAB IV. 156): $G^{I\check{s}} k a - r u$
 des $m a_2 - u_5 \sim e l e p r u k u b u$ des Marduk; etwa: »Bauch«, zwischen
itātu, q.v., und *šiddātu*, q.v., genannt; ibid. Z. 29 $G^{I\check{s}} k a - r e - e k i - l a -$
la-an des *elep anabú*, wohl etwa »die Bauchigkeit der Schiffsflanken«
 (LANGDON, VAB IV. 161: »die beiden Bordwölbungen«); nach der
 Var. Nbk. Nr. 17 A Col. VII. 26 (VAB IV. 160) aus Zedernholz:
 $2 G^{I\check{s}} k a - r e - e e r e n i$; cf. s.v. *eren*; vgl. noch ibid. Z. 38 und Nbk.
 Nr. 15 Col. IV. 3 (VAB IV. 128).

Dunkel bleibt Gilg. X Col. IV. 11 (KB VI.₁ 222; SCHOTT 62):

¹ Das Ausfallen des $u r_2$ dürfte ein durch haplogische Silbenellipse ent-
 standener alter Fehler sein.

² WITZEL, KS III. 46, und nach ihm DEIMEL, ŠL 78a 1: »Steuer« (, da
 »Reiter«, u_5 , eine »schöne Bezeichnung« für Steuer wäre). BEZOLD, Gl. 124^a:
 »Schiffstau«. THUREAU-DANGIN, ZA XVII. 193 Anm. 6.

³ In Quelle P zwischen $k a k - m a_2$ u. $k a k - s a g - g e_4 - a - m a_2$: H. IV
 Abschnitt »Schiff« 122 u. 123, q.v. Danach als ein mit Pflöcken gedichteter
 bzw. benagelter »Kasten« (: *p i s a n*) gedacht (?).

ina kap-pi-šū₂ ka-ra-a u₂-šak/sag[-x-y]: mit den Händen . . . -te er (Gilgameš) . . . (JENSEN: »Mast«; SCHÖTT: »Segel«; WITZEL, KS III. 49 »Balken«). Es handelt sich höchst wahrscheinlich um ein anderes *karû!*

B. Innenhölzer.

Gerade die Verwendung von Innenhölzern: Kiel und Spanten, zeigt, dass die Schiffbautechnik der Babylonier recht weit fortgeschritten war (siehe Einleitung S. 6). Die Schiffe (auch die Seeschiffe) der Ägypter bestanden dagegen nur aus dem Schiffsgefäß, der Aussenhaut, ohne innere Verbände, ohne Innenhölzer, und darum, dass sie ohne Kiel waren, lag die Möglichkeit nahe, dass sie in der Mitte durchbrachen.¹ Die Schiffbautechnik der Bewohner der holzreichen Mittelmeerküsten, wo im Gegensatz zu den holzarmen Babylonien und Ägypten, das vorhandene Material zu ausgiebiger Verwendung einlud, war gleichzeitig und unabhängig (?) im Wesentlichen ebenso weit wie die der Babylonier fortgeschritten: »das ägäische Schiff — — besteht von Anfang an aus einem Gerippe von Kiel und Spanten, das dem Ganzen Halt und Festigkeit giebt und von verhältnismässig schwachen Planken umkleidet ist« (KÖSTER, Seewesen 56 ff.).²

$g i \check{s} \check{g} u_2 - m u r_7 - m a_2 = e\check{s}e\check{n}\check{s}\check{e}r \check{e}l\check{e}p\check{p}i$ »Schiffskiel«. — $g u_2$: cf. $m a_2 - g u_2$, q. v., + $m u r_7$ (< $m u r g u$)³, das schon allein = *ešen-*

¹ Gegen diese Gefahr behalfen sich die Ägypter in einer anderen, später auch bei den Mississippi-Dampfern bekannten Weise, dass sie das Fahrzeug mit einem Sprengwerk ausrüsteten, wodurch die beiden Enden des Schiffes von einem über einige Pfosten mittschiffs über Deck laufenden Kabel (Tf. XXV, 5) getragen wurden; siehe KÖSTER, Schifffahrt 12 ff.; Seewesen 20. Eine ähnliche Vorrichtung ist auch von den Griechen und Römern angewendet worden; siehe ASSMANN, DKA III. 4594. — Für das Fehlen von Spanten, bei den ägyptischen Schiffen vgl. u. a. noch Herodot II. 96 (von den Flussfahrzeugen): *νοῦεῦσαι δὲ οὐδὲν χρέωνται*.

² BUSLEY, JSG XX. 233, will behaupten, dass die Griechen den Gebrauch der Spanten erst von den Phöniziern gelernt hätten.

³ Aus $g u_2 - m u r_7$ ist vielleicht das akkadische (*gumurru* >) *gumūru* entlehnt.

šēru. — ešenšēru < *ešem + šēri »backbone» (HOLMA, Kt. 51 f.; DHORME, L'emploi 97). — (Zu ŠL 106. 194 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff» 115 in Quellen A, D, E, L, P u. Q: $g^{i\check{s}}$ g u₂-m u r₇-m a₂ || e-še-en-še-ri 𐎶𐎶 (= e-lep-pi).

$g^{i\check{s}}$ k i r i - g u₂ - m u r₇ - m a₂ = **kiskitti** ~ **kiskiti eleppi** »Kiel-schwein» (?) (: ein in der Längsrichtung des Schiffes über dem Kiel liegender schwerer Balken; cf. aram. ܕܦܪܐ, KRAUSS, Talm. Arch. II. 340). — k i r i = šahû »Schwein» (?) (nur lexikalisch belegt) + g u₂ - m u r₇ »Kiel», q.v.¹ — kiskittu: vielleicht ein šumerisches Lehnwort² (~ kiskattu, auch = »Waffe»). — (ŠL 346. 30).³

H. IV Abschnitt »Schiff» 116 in Quellen A, D, E, L, P u. Q: $g^{i\check{s}}$ k i r i - g u₂ - m u r₇ - m a₂ || kis-ki/ki-ti 𐎶𐎶 (= e-lep-pi).

$g^{i\check{s}}$ t i - m a₂ = **šēl eleppi** »Schiffsspant»⁴ (= 'itf, 'uṭuf des muhēle; RITTER 123). Der Plural $g^{i\check{s}}$ t i - t i wird auch für »Seiten» des Schiffes, igarāti, q.v., gebraucht (cf. 'atf = »latus»). — Zu t i cf. zuletzt DEIMEL, Or. N.F. VI. 274 f. — šēlu »Rippe», HOLMA, Kt. 49; DHORME, L'emploi 102 f.⁵ — (ŠL 73. 26 u. 45 b).

H. IV Abschnitt »Schiff» 113 in Quellen A, B, D, K, L, P u. Q: $g^{i\check{s}}$ t i - m a₂ || še-el/el₂/li 𐎶𐎶 (= e-lep-pi), Pl. Z. 114 in Quelle P: $g^{i\check{s}}$ t i - t i - m a₂ || še-la[-ni] (zu Quellen A, B, D u. K vide s.v. igar eleppi); dazu noch der šumerische Vorläufer SLT Nr. 169 Rs. Col. III. 12. — Vgl. die Doppelbedeutung des šēlu (siehe HOLMA, l.c.) in K 2869 + a.m. (CT XVII. 25 = IV R² 22 Nr. 1) Vs. 32/33: (Die Krankheit) t i - t i $g^{i\check{s}}$ m a₂ - s u m u n - g i m i n - d a g - d a g - g a / še-la-ni kīma e-lep-pi la-ber-ti i-na-qar; cf. s.v. eleppu labertu.

¹ Vgl. des hochdeutsche *kielschwein*, niederdeutsche *kielwin*, schwedische *kölsvin*, englische *keelson* usw., aus dem altnordischen *kjölsvinn* entlehnt; vide KLUGE 445 f. und cf. HOLMA, Sachau 2.

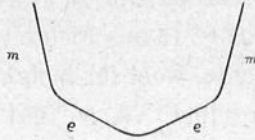
² Vgl. BEZOLD, Gl. 151^b; DELITZSCH, AS 138 leitet es von $\sqrt{k\check{s}}$ »bedecken» ab.

³ Das E₂. Z U₃. R U = kis-kat₂-tu-u₂, K 55 Rs. (CT XIX.2) 2, ist nicht, gegen ŠL 324. 309 (: »ein Teil des Schiffes»), hierunter zu führen.

⁴ $g^{i\check{s}}$ t i - m a r = še-e-lu des Wagens (H. V), passim; cf. Or. XVI s.v.

⁵ Doch kaum von $\sqrt{\check{s}}$ »krumm sein»; vielmehr ein Primärnomen.

Die *šēlāni* waren sicherlich nur »wenig bearbeitete, meist sehr unregelmässig aus verschiedenen Stücken zusammengesetzte Span-ten«, wie sie RITTER 123 noch bei dem heutigen *muhēle* im Iraq schildert. Sie bestanden aus den »Seitenspannten«, $m e_2 - r e_2 - z a$, und den »Bodenspannten«, $e m e - s i g$ (cf. meine Schrift SO VIII.₃ 16 ff.) im Querschnitt etwa ($m = m e_2 - r e_2 - z a$, $e = e m e - s i g$):



(Cf. Tff. XXIX, 2; XXX, 1; XXXIII, 1; XXXIV, 1; XXXVIII, 1; XXXIX, 2).

$g i \ddot{s} m e_2 - r e_2 - z a - m a_2$ »Seitenspannten des Schiffes« (= *šēlmān* des *muhēle*, *gūn* des *ġajjārīje*; RITTER 123 u. 135). — (ŠL 427. 19).¹

Die $m e_2 - r e_2 - z a$ werden fast immer zusammen mit den $e m e - s i g$ erwähnt — vgl. u. a. auch in den Mythen und Hymnen: SEM Nr. 99 Vs. Col. I. 8 u. 12, Col. II. 1; STVC Nr. 60 Vs. 14 f. —, und zwar bezüglich ihrer Anzahl zahlreicher als diese. Besonders instruktiv ist AO 5673 (TCL V Pl. 7; vgl. SO VIII.₃ 17), danach:

$m a_2 - 120 - g u r$	195	$m e_2 - r e_2 - z a$	
$m a_2 - 60 - g u r$	150		—»—
$m a_2 - 30 - g u r$	90		—»—
$m a_2 - 10 - g u r$	50		—»—

Zu diesen Angaben stimmt das, was wir aus anderen Quellen wissen: für $m a_2 - 60 - g u r$: ITT V 6728 Vs. 6: 444 (!) $g i \ddot{s} m e_2 - r e_2 - z a 3 - a m_3$, die zu den in Z. 3 genannten $\times | g i \ddot{s} \ddot{s} u - d i m_2 : m a_2 - 60 - g u r$ gehören; es sind also 444: 3 = 148 (!) pro Schiff. — Š & A Pl. 75 Nr. 53 Rs.: 300 $g i \ddot{s} u_3 - k u m e_2 - r e_2 - z a : m a_2 - 60 - g u r$, die nach den übrigen Angaben desselben Dokumentes sicher für 2 $m a_2 - 60 - g u r$ bestimmt sind (cf. s.vv. *dim-gal* u. *š u - d i m_2*); es sind also 300: 2 = 150 (!) pro Schiff.

¹ Auch als Türname bekannt: $g i \ddot{s} g a l_2 - m e_2 - r e_2 - z a \sim g i \ddot{s} g a l_2 - m a_2 - r e_2 - z a$, H.

Dazu kommen noch die Angaben (Anzahl und Preis) von den wohl nur zu Reparaturzwecken bestimmten $m e_2 - r e_2 - z a$: 1:0. für $m a_2 - 120 - g u r$: AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Rs. Col. VI. 28 f.: 40 aus Fichte (4 $g i n_2$). — 2:0. für $m a_2 - 60 - g u r$: *ibid.* Rs. Col. VI. 30 f.: 100 aus Fichte (2 $g i n_2$). — 3:0. für $m a_2 - 40 - g u r$: *ibid.* Vs. Col. III. 20 f.: 50 aus Fichte (1 $g i n_2$ $i g i - 4 - g a l_2$); *ibid.* Rs. Col. VI. 32 f.: 160 aus Fichte (2 $\frac{2}{3}$ [$g i n_2$]). — 4:0. für $m a_2 - 30 - g u r$: *ibid.* Vs. Col. III. 22 f.: 15 aus Fichte ($i g i - 4 - g a l_2$); Amh. I Nr. 66 Rs. 1: 660 aus Fichte, wohl für mehrere (etwa 7?) Schiffe. — 5:0. für $m a_2 - 20 - g u r$: *ibid.* Vs. 5: 1951 aus Fichte, ebenso für mehrere (etwa 28?) Schiffe. — Vgl. noch ITT V 6994 Vs.; 8232 Rs.; AO 5680 (TCL V Pl. 18) Rs. Col. VI. 24 f.; VAT 2243 (TuT Nr. 121) Vs. Col. III. 9; für AO 3404 (RTC Nr. 206) vide s.v. $e m e - s i g$.

Nach fast allen oben angeführten Belegen sind die Seitenspannten ausdrücklich aus Fichte, $u_3 - k u$, q.v., gefertigt.

Die oben angegebene Stelle STVC Nr. 60 (Šulgi-Hymne) Vs. 14 f₄ lautet: $g i \ddot{s} m e_2 - r e_2 - z a - z u u_3 x - s i g - s i g k u r - z u \ddot{s} a g . k i - t a b - b a - m e - e n_3, g i \ddot{s} e m e - s i g - z u u_3 a - g i_6 i d_2 b u - r a n u n u k u g - g a u r (?) b a g u n_3 - g u n_3 - m e - e n_3$. Damit ist leider nichts anzufangen. Immerhin aber möchte ich in den Worten $k i - t a b - b a - m e - e n_3$ das Nebeneinanderliegen ($\triangleright = t a b$) der Spanten erblicken, vgl. Abb. S. 88.

Zur Berechnung der Schiffslänge auf Grund der $m e_2 - r e_2 - z a$ -Angaben siehe SO VIII.₃ 17 und vgl. unter »Schiffsabmessungen«.

$g i \ddot{s} e m e - s i g - m a_2$ »die am Boden liegenden Schiffspannten« (= *šawābeš* der *šajjārīje*; RITTER 135). — $e m e = l i \ddot{s} ā n u + s i g = \ddot{s} a p l u$. — (ŠL 32. 24).

Wichtig ist AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII.₃ 16), danach:

$m a_2 - 120 - g u r$:	180	$e m e - s i g$
$m a_2 - 60 - g u r$:	~ 138	—»—
$m a_2 - 30 - g u r$:	100	—»—
$m a_2 - 10 - g u r$:	45	—»—

Die Anzahl 100 e m e - s i g für m a₂-30-g u r ist im Vergleich mit der Anzahl 90 m e₂-r e₂-z a des betreffenden Schiffes wohl irrig; vgl. OBTR Nr. 98 Vs. 3 f.: 90 ^{g i š} e m e - s i g : m a₂-30-g u r. — Beachte noch: OBTR Nr. 98 Vs. 1 f.: 510 ^{g i š} e m e - s i g : m a₂-60-g u r, wohl für mehrere Schiffe. — Für das kurze Schiff, m a₂-l u g u d₂-d a, q.v.: VAT 4871 (Or. XVI. 30 f. Nr. 92) Vs. Col. IV. 5: 40 (»aus Maulbeerholz seiend«: ^{g i š} a - t u - g a b + l i š - a m₅); DP Nr. 474: 34; DP Nr. 471: 120 (aus Maulbeerholz). — Für m a₂-g u r₃, q.v.: VAT 4871 Rs.: 63; TSA Nr. 26 Rs. Col. I: 12 (wohl zu Reparaturzwecken). — Für m a₂-g e - l u m, q.v.: UCBC 660 (STRU II Nr. 60): 45 (: etwa dem m a₂-10-g u r entsprechend). — Siehe noch DP Nr. 483 Rs. Col. IV. 5 f.; DP Nr. 485 Rs. Col. V. 1 ff.; AO 4021 (RTC Nr. 29) Vs. Col. II; VAT 4739 Vs. Col. III—Rs. Col. IV; K 63 (IV R² 25) Vs. Col. I. 12 (Ea-Schiff).

Nach AO 3404 (RTC Nr. 206: š u - b a - t i) werden e m e - s i g, m e₂-r e₂-z a und b a r - d a, q.v., als ^{g i š} - n a m - g a r a š a₃ »durch Kauffahrt erwerbene Hölzer« genannt. Die m e₂-r e₂-z a waren, wie es scheint, ausschliesslich aus Fichte; dagegen wurden die e m e - s i g auch aus einheimischem Maulbeerholz, a - t u + g a b + l i š, q.v., hergestellt, z.B. DP Nr. 471; AO 4021; VAT 4871.

Als e m e - s i g im weiteren Sinne werden auch die d u b b i n m a₂, q.v., und n i g₂-K A - m a₂, q.v., bezeichnet.

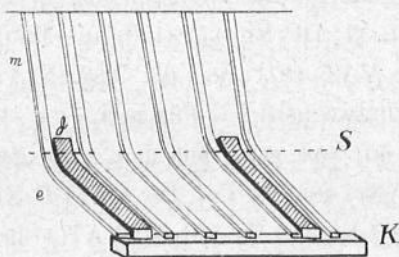
^{g i š} d u b b i n - m a₂: die stärkeren Bodenspanten: »Krallfüsse«. — d u b b i n = *šupru* (vgl. HOLMA, Kt. 127 f.). — (Zu ŠL 92 b nachzutragen).

Sie sind bekannt nur durch AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII₃ 19 f.), wo sie ausdrücklich zu den e m e - s i g, q.v., gerechnet werden; danach:

m a ₂ -120-g u r:	40	d u b b i n
m a ₂ - 60-g u r:	20	—»—
m a ₂ - 30-g u r:	15	—»—
m a ₂ - 10-g u r:	8	—»—

Danach entsprach also immer ein Verstärkungsbodenspannt, d u b b i n (d), je dem vierten oder dem fünften (: 180 e m e - s i g : 40

d u b b i n \simeq 4—5) Spantenpaar bei einem $m a_2 - 120 - g u r$, je dem sechsten oder siebenten (138: 20 \simeq 6—7) bei dem Normaltypus, ebenso (100: 15 \simeq 6—7) bei dem $m a_2 - 30 - g u r$ und je dem fünften oder sechsten (45: 8 \simeq 4—5) beim $m a_2 - 10 - g u r$. Der Festigkeit halber lagen sie bei dem grössten Schiff zahlreicher und immer dichter beieinander (S = Spantenkrümmungslinie, K = Kiellinie):



g i s n i g₂ - K A - m a₂ : Verstärkungsbodenspanten nahe dem Bug, $K A - m a_2$, q.v., (mit den *mawālīč* des *muhēle*, RITTER 123, zu vergleichen (?)). — (Zu ŠL 597 nachzutragen).

Auch diese sind nur durch AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII.₃ 19) bekannt, dort ausdrücklich als eine Art *e m e - s i g* bezeichnet; danach:

$m a_2 - 120 - g u r$:	5	$n i g_2 - K A$	
$m a_2 - 60 - g u r$:	3	—»—	
$m a_2 - 30 - g u r$:	4	—»—	

Die Anzahl der *mawālīč* des heutigen *muhēle* wechseln zwischen 6 und 10.

C. Planken, Balken, Versteifungshölzer.

Die Erfindung von Innenhölzern hat den Gebrauch von dünnen und verhältnismässig schwachen Planken als Aussenkleidung des babylonischen Schiffes ermöglicht, der dagegen bei den ägyptischen Wasserfahrzeugen, deren Schiffsgefäss nur aus der Aussenhaut bestand und darum aus dicken Balken bzw. Klötzen zusammengestellt werden musste, nicht anwendbar war. Doch ver-

langte die Festigkeit des Innenschiffes aber noch als Längs- und Querversteifungen starke Balken. Auch die verschiedenen Schiffsteile wurden durch Versteifungshölzer verstärkt.

$g i \check{s} a - r a - m a_2$ »Bugplanken«(?) — (Zu ŠL 579 nachzutragen).

In AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII.₃ 13) in einer Liste der Schiffsplanken aufgezählt; daraus ergibt sich folgendes:

$m a_2 - 120 - g u r : 12 (!) a - r a$

$m a_2 - 60 - g u r : 8 \rightarrow$

$m a_2 - 30 - g u r : 8 \rightarrow$

$m a_2 - 10 - g u r : 6 \rightarrow$

Nach VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249) dagegen haben sowohl die grössten wie die kleineren Schiffe $8 a - r a$. — Vgl. noch HOLMA 23 (unpubliziert) Vs. 6: $5 g i \check{s} a - r a : m a_2 - 40 - g u r$, wohl nur zu Reparaturzwecken. — AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. VI. 7: $g i \check{s} a - r a - m a_2 - g u r_8 - d \check{s} a r a_2 - k a$: Bugplanken des *makurru* des Šara.

Zu $a - r a$ gehört noch $t u - g u l$, q.v.

$g i \check{s} a d - m a_2 \sim g i \check{s} a - d a - m a_2 = u d d i^1 e l e p p i$ »Heckbeplankung« (?). — (SL 145.9).

H. IV Abschnitt »Schiff« 107 in Quellen A, B, D, O, Q u. S₁: $g i \check{s} a d - m a_2 \parallel u d - d i / d u \nabla \nabla (= e - l e p - p i)$.

Die $a d \sim a - d a$ werden meistens zusammen mit $a - r a$, q.v., und u_3 , q.v., genannt. Ihre Anzahl wird nach AO 5673 (TCL V Pl. 7) und VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249) bei den grössten Schiffen: $m a_2 - 120 / 60 / 30 - g u r$ als 8, bei $m a_2 - 10 - g u r$ als 4 angegeben (SO VIII.₃ 13 f.); VAT 2243 (TuT Nr. 121) Rs. Col. XV. 12 gibt nach $60 u_3$: $4 g i \check{s} a - d a$ ohne genauere Bestimmung. Nach

¹ *uddu* hat gegen MEISSNER, ZA III. 419, nichts mit dem arabischen $\check{s} \check{c}$ »Takelage« zu tun, ist vielmehr ein šumerisches Lehnwort: $a d \supseteq u d d u$ (?) — Zu $a d$ vgl. noch Gud. Stat. B Col. V. 28 ff., 53 ff.; Cyl. A Col. XV. 26 ff.; vgl. auch $g i \check{s} a d - u \check{s}$ (?).

dem šumerischen Brief UCBC 618 (STRU II Nr. 18)¹ gehört zu 4 a d 2 (Steven)schutze(?): 4 ^{g i š} a d, 2 ^{g i š} t u - g u l - b i; vide s.v. t u - g u l.

^{g i š} u₃ - m a₂ »Schiffsplanken«, speziell: »Seitenplanken« (— lōh des heutigen *muhēle*; RITTER 123). — (Zu SL 455 nachzutragen.)

Der wichtige Text AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII.₃ 14 f.) bietet folgendes:

m a ₂ - 1 2 0 - g u r :	46 u ₃
m a ₂ - 6 0 - g u r :	26 »
m a ₂ - 3 0 - g u r :	21 »
m a ₂ - 1 0 - g u r :	15 »

Damit sind die Angaben in VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249; SO VII.₃ 14 f.) zu vergleichen; nach denen auch die Grösse der betreffenden Schiffe zu bestimmen ist:

43 u ₃ (Rs. Col. III. 3):	m a ₂ - 1 2 0 - g u r
36 » (Vs. Col. I. 24):	m a ₂ - 9 0 - g u r
27 » (Vs. Col. I. 4):	m a ₂ - 6 0 - g u r
26 » (Vs. Col. I. 11):	—»—
28 » (Vs. Col. I. 17):	—»—
27 » (Vs. Col. II. 4):	—»—
28 » (Vs. Col. II. 10):	—»—
27(!) ² » (Vs. Col. II. 22):	—»—
28 » (Rs. Col. III. 9):	—»—
28 » (Rs. Col. III. 16):	—»—
24 » (Vs. Col. II. 16):	m a ₂ - 4 0 - g u r
24 » (Rs. Col. III. 23):	—»—
16 » (Rs. Col. IV. 6):	m a ₂ - 1 0 - g u r.

¹ Diesen Hinweis und dadurch auch das Zusammenbringen des a d mit dem a - d a verdanke ich FALKENSTEIN.

² Sic(!) nach Kollation, danach ist auch meine Schrift SO VIII.₃ 14 zu berichtigen. Es handelt sich also im VAT 7035 um 8 m a₂ - 6 0 - g u r, wie auch in AO 5673 (!), was die Zusammengehörigkeit der beiden Texte noch erheblich betont.

Beachte ferner: VAT 2243 (TuT Nr. 121) Rs. Col. XV. 11: 60 $g^{i\check{s}}$ u_3 von a - d a, q.v., gefolgt; ibid. Rs. Col. XIV. 7: 18 $g^{i\check{s}}$ u_3 ; m a_2 - t u r: Seitenplanken für ein kleines Schiff (: \sim m a_2 - 2 0 - g u r), cf. s.v. *maturru*. Damit ist zu vergleichen VAT 4413 (Or. XVI. 44 Nr. 145) Vs. Col. II. 1: 15 $g^{i\check{s}}$ u_3 - m a_2 (es folgt 1 $g^{i\check{s}}$ u_3 $g^{i\check{s}}$ m a_2 - d u_3) eines m a_2 - g u r₈, q.v. VAT 4854 Vs. Col. III. 6: 3 $g^{i\check{s}}$ u_3 - m a_2 - l u g u d₂ - d a : 3 Seitenplanken, wohl zu Reparaturzwecken eines kurzen Schiffes. DP Nr. 483 Vs. Col. I. 5: 4 $g^{i\check{s}}$ u_3 - K A - m a_2 - k a dürfte »4 Planken der Vorderseite des Schiffes« (\sim a - r a) bedeuten; cf. s.v. K A - m a_2 . — Interessant, aber leider nicht ganz klar, ist das eben zitierte DP Nr. 483, womit DP Nr. 485 und VAT 4739 zu vergleichen sind: es handelt sich um verschiedene Plankenarten; auf jede Art folgt $g^{i\check{s}}$ u_3 - u š (»Stützplanken«?); vgl. noch ITT V 6749 Vs.: 26 $g^{i\check{s}}$ u_3 21 $g^{i\check{s}}$ u_3 - u š. — STVC Nr. 60 (Šulgi-Hymne) Vs. 16 f.: $g^{i\check{s}}$ u_3 $g^{i\check{s}}$ s i r - r a s a r - s a r - d u z u u_3 k i (?) g a_2 - a r - g a_2 - r a - b i, k u n - s a g $g^{i\check{s}}$ k u r - r a s i - s a₂ - a x s i - s i - i g - g a - m e - e n₃ nach Schiffsspanten: e m e s i g + m e₂ - r e₂ - z a, q.v., ist mir völlig unverständlich.

Zur Länge der Planken siehe unter »Schiffbauhölzer«. Zur Schätzung der Dicke der Planken fehlen uns jegliche Anweisungen. Jedenfalls waren sie sicherlich viel dünner als die der ägyptischen Schiffe (vgl. oben)¹. Zum Befestigen der Planken an den Spanten vide s.v. *sikkat eleppi*.

Vgl. noch WOOLLEY, UE II 155 zu dem Bitümenschiffsmodelle (*maturru*, q.v.) U 9956: PG/721 (Tf. XIV, 1): »Lines of white paint running longitudinally along the bottom of the craft imitated planing, and near the bows there were on the outside traces of red paint —; there was red paint amidships, also on the outside of the bulwark».

$g^{i\check{s}}$ m e / m a - d i m₂ - m a_2 (: **masar eleppi*): wahrscheinlich »Reling«: die oberste der Seitenplanken (= *tirrič* des *muhēle*, RITTER

¹ Das in Kairo aufbewahrte 10 m lange ägyptische Nilschiff (vgl. Tf. XXVI, 1) ist aus durchschnittlich 10 cm dicken Planken hergestellt. Das auf Kiel und Spanten gebaute Nydamer Boot, dessen Länge 23 m beträgt, besteht aus kaum 2.5 cm dicken Planken. Vgl. noch SÖLVER, JSNR XXII. 444.

123). — Cf. $g^{i\check{s}}$ m e - d i m₂ = *ma-šar-ru*, H. V, als Teil des Wagens und vgl. ŠL 532. 129. — (Zu ŠL 532. 130 nachzutragen).

Die m e / m a - d i m₂ werden fast immer zusammen mit m a₂-g u₂, q.v., genannt und p a a r w e i s e aufgezählt. Wichtig ist AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII.₃ 18), wonach bei jedem Frachtschiff 2 m e - d i m₂; vgl. AO 4021 (RTC Nr. 29) Vs. Col. II. 1: 2 $g^{i\check{s}}$ m a - d i m₂; VAT 2243 (TuT Nr. 121) Rs. Col. XIV. 3: 1 8 $g^{i\check{s}}$ m e - d i m₂ (wohl für 18: 2 = 9 Schiffe); VAT 4871 (Or. XVI. 30 f. Nr. 92) Rs. Col. V 3: 6 $g^{i\check{s}}$ m a - d i m₂ $g^{i\check{s}}$ g i - g i d₂, danach aus »Langholz».

$g^{i\check{s}}$ m a₂ - d u₃: eine Art Schiffsplanken (u₃) (vgl. *ṭabyq*-Bretterboden des *muhēle* und *ḡajjārīje* (?), RITTER 123 u. 135). — (Cf. ŠL 122. 48).

In dem šumerischen Vorläufer zu H. IV: SLT Nr. 169 Rs. Col. III. 5: $g^{i\check{s}}$ m a₂ - d u₃, vor *germadû* und *ušmadû*, q.v.; oft zusammen mit a m - r a, q.v., oder a d (- u š), q.v., genannt. Beachte DP Nr. 475; Nr. 483 Vs. Col. II. 1; Nr. 485 Vs. Col. I. 4: In den beiden letztgenannten Stellen findet sich m a₂ - d u₃ in einer u₃-Liste; ferner VAT 4739 Vs. Col. I. 3: 1 $g^{i\check{s}}$ u₃ $g^{i\check{s}}$ m a₂ - d u₃ in einer u₃-Liste; ähnlich VAT 4413: 1 $g^{i\check{s}}$ u₃ $g^{i\check{s}}$ m a₂ - d u₃ (nach 1 5 $g^{i\check{s}}$ u₃) eines *makurru*, q.v.; AO 4021 (RTC Nr. 29) Vs.; ITT V 10008 Vs. : 27 $g^{i\check{s}}$ m a₂ - d u₃ vor $g^{i\check{s}}$ a d; cf. STVC Nr. 60 Vs. 35 vor $g^{i\check{s}}$ a d - u š; vgl. noch ITT I 1300.

Die m a₂ - d u₃ werden nach AO 4021 aus Fichte, u₃ - k u, q.v., nach DP Nr. 420 u. ITT I 1434 aus Maulbeerholz, a - t u - g a b + l i š, q.v., (vgl. RITTER 135 (!)), nach ITT I 1434 auch aus š e - ḡ i, q.v., hergestellt.

$g^{i\check{s}}$ m a₂ - d u₃ - u s: eine Art Stützbalken. — u š: $\sqrt{\text{šmd}}$ »sich anlehnen«. — (Zu ŠL 122 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 135 in Quellen A u. E: $g^{i\check{s}}$ m a₂ - d u₃ - u š || [x-y-z], nach Mast, *tarkullu*, q.v., und seinen Teilen (danach: Balken, die als Schuh für den Mast dienen?; vgl. *ḡebte* des *ḡajjārīje*, RITTER 135). — Vgl. noch DP Nr. 485: 1 $g^{i\check{s}}$ u₃ $g^{i\check{s}}$ m a₂ - d u₃ 1 $g^{i\check{s}}$ u₃ u š - b i.

$g^{i\check{s}}$ u š - m a₂ - d u₃ \rightarrow *ušmadû*: eine Art (Trag)balken, vermutlich eine Bezeichnung derjenigen Querbalken, auf die die *germadû*-

Planken befestigt wurden. — $u\check{s} = \sqrt{\check{s}mad}$ (cf. $u\check{s} = ummadu$ als terminus technicus für das Verankern der Dachbalken in der Wand beim Hausbau) + $ma_2 - du_3$. q.v. — (Zu ŠL 211 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 136 in Quellen A u. E: $g^{i\check{s}}u\check{s} - ma_2 - du_3$ || [$u\check{s} - ma_2 - du_3 - u$], Z. 139: $g^{i\check{s}}u\check{s} - ma_2 - du_3$ || [ŠU-u (i.e. $u\check{s}madu - u$)]; dazu der šumerische Vorläufer SLT Nr. 169 Rs. Col. III. 7: $g^{i\check{s}}u\check{s} (!) - ma_2 - du_3$, zusammen mit *germadû*, q.v., genannt.

$g^{i\check{s}}ger_3 - ma_2 / ma - du_3 \rightleftharpoons germadû$ »Bodenplanken«(?) — ger_3 »Fuss« + $ma_2 - du_3$, q.v.¹ — (ŠL 444. 41, 61 u. 82(!)).

H. IV Abschnitt »Schiff« 137 f. in Quellen A u. E: $g^{i\check{s}}ger_3 - ma_2 - du_3$ || $ger_3 - ma[- du_3 - u]$, $g^{i\check{s}}ger_3 - ma (!) - du_3$ || ŠU-u (i.e. *germadu - u*); dazu der šumerische Vorläufer SLT Nr. 169 Rs. Col. III. 6: $g^{i\check{s}}ger_3 (!) - ma_2 - du_3$, zusammen mit *ušmadû*, q.v. — Gilg. XI. 78 (KB VI.₁ 234; SCHOTT 68): $ge - er - ma_2 - du_3^{ME\check{s}}$ *uš - tab - ba - lu e - liš u šap - liš* »die Bodenplanken (= Bretterboden) liessen sie (das Schiff) tragen oben und unten (d.h. in allen Stockwerken)«². Damit sind vielleicht gemeint die in Längsrichtung des Schiffes laufenden Planken, die auf den Verdecke bildenden Querbalken (: Z. 60; cf. s.v. \sqrt{rgb} II.₂) lagen; cf. s.v. *ušmadû*.

$g^{i\check{s}}am - ra - ma_2$: eine Art Balken. — (ŠL 170. 29).

Meist zusammen mit u_3 , q.v., $ma_2 - du_3$, q.v., $ma_2 - gu_2$ q.v., genannt; aus Fichte, $u_3 - ku$, q.v., hergestellt; besonders als Teil des $ma_2 - gu_2$, q.v. — VAT 4837 (Or. XVI. 37 Nr. 117): 60 $g^{i\check{s}}u_3 - ku$ $am - ra$ $ma_2 - gu_2 - ensi_2 - ka - še_3$: 60 Fichtenbalken: die $am - ra$ für das *makurru* des Stadtfürsten; VAT 4868 (Or. XVI. 19 Nr. 48) Vs. Col. III. 4: 30 (!) $g^{i\check{s}}am - ra - ma_2 - gu_2 - ra$; VAT 4860 Vs. Col. I. 1 ff.: 30 (!) $g^{i\check{s}}u_3 - ku$ $am - ra - 50 - ka$, 18 $g^{i\check{s}}u_3 - ku$ $am - ra - ma_2 (!) - lu - gu_2 (!) - da$, 10 $am - ra$

¹ Vgl. die Bildung $g^{i\check{s}}ger_3 - gu_2 \rightleftharpoons gergubbû$ »Trittbrett« (eines Wagens), H. V.

² HAUPT BA X.₂ 22: »the compartments were filled above and below«. SCHOTT l.c.: »(Schwierig war das Beladen des Schiffes) dass man schleppen muss' auf Stegen oben und unten«.

$m a_2$ (!) - u d u - z i₃ - k a, Col. II: 35 a m - r a : m a₂ - g u r₈ : a m - r a des »Fünzfingers«, des kurzen Schiffes, des Schiffes für Schaf- und Mehltransport und des *makurru*, alles, nach der Schlussfolgerung, aus Fichte; VAT 4739 Vs. Col. III. 4: 9 ^{gⁱs} a m (!) - r a u₃ - k u.

Es wird ein Unterschied zwischen breiten a m - r a-Balken, a m - r a d a g a l, und schmalen a m - r a-Balken, a m - r a s i g, gemacht; DP Nr. 483 Vs. Col. II. 2 f.: 2 ^{gⁱs} a m - r a d a g a l, 2 ^{gⁱs} a m - r a s i g ^{gⁱs} u₃ - k u - a m₅; Nr. 485 Rs. Col. IV. 2 f.: 3 ^{gⁱs} a m - r a d a g a l, 2 ^{gⁱs} a m - r a s i g aus Fichte; AO 4021 (RTC Nr. 29) Vs. Col. I. 2 f.: 2 a m - r a d a g a l, 6 a m - r a s i g.

^{gⁱs} m a₂ - g u₂ - m a₂: Längsversteifungen des Innenschiffes (= *maḥāmīl* des *ḡajjārīje*; RITTER 135). — g u₂: *itu*, *kišādu* u.ä., cf. g u₂ - m u r₇, q.v. — (ŠL 122. 30).

Sie kommen meistens zusammen mit m e - d i m ~ m a - d i m, q.v., vor. Als ihre Anzahl werden bei fast allen Schiffen 8 genannt; nur für das grösste Frachtschiff, m a₂ - 1 2 0 - g u r, q.v., werden 10 m a₂ - g u₂: ITT V 6749 Vs. (cf. s.v. u₃ !), und für m a₂ - 1 0 - g u r 4 m a₂ - g u₂: AO 5673 (TCL V Pl. 7) Rs. Col. IV. 1, angegeben. Die wichtigsten Listen sind AO 5673 (vgl. SO VIII.₃ 18); AO 4021 (RTC Nr. 29): Vs. Col. I; DP Nr. 483: Vs. Col. II. 6; Nr. 485: Vs. Col. III. 5; VAT 4413 (Or. XVI. 44 Nr. 145): m a₂ - g u₂ des m a₂ - g u r₈, q.v.; ITT V 6749. — Interessant ist noch VAT 4871: 1 0 ^{gⁱs} g i - g i d₂ m a₂ - g u₂, wonach die m a₂ - g u₂ aus »Langholz« hergestellt waren.

^{gⁱs} ḥ u m - m a₂ (⇨: *gišhummu ša eleppi*)¹: Versteifungsquerbalken, die von Bordrand zu Bordrand laufen (= *suwār* des *muhēle* und *gešūt* des *ḡajjārīje*; RITTER 124 u. 135). — (Zu ŠL 565 nachzutragen; vgl. 565. 7).

^{gⁱs} ḥ u m kommt als einer der wichtigsten Schiffsteile vor; so besonders nach AO 5673 (TCL V Pl. 7) und VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249); vgl. SO VIII.₃ 15 f.; danach ist die Anzahl:

¹ Wegen der Schreibung in den Texten von Ur III ḥ u m, nicht l u m zu lesen. — Als Wagenteil Ḥ. V: »Jochbalken« (LANDSBERGER).

$m a_2 - 120 - gur : 6 h u m$
 $m a_2 - 60 - gur : 3-4 \rightarrow$
 $m a_2 - 30 - gur : 2 \rightarrow$
 $m a_2 - 10 - gur : 1-2 \rightarrow$

Damit ist zu vergleichen Holma 23 (unpubliziert) Vs. 9: 3 $g i \check{s} h u m$ für ein $m a_2 - 40 - gur$. — Interessant ist ITT V 6764: $g i \check{s} \check{s} u - d i m_2 g i d_2 - b i 1/2 g a r 3 k u \check{s}_3 - t a g i \check{s} h u m - m a_2 s u k a l - m a h - \check{s} e_3$ — NN $\check{s} u - b a - t i$ »Bauhölzer von $\sim 4 \frac{1}{2}$ m Länge: die *suwār*-Balken des Schiffes für den Grossvezier hat NN erhalten». Zum Berechnen der Länge des betreffenden Schiffes auf Grund dieser Angabe siehe unter »Schiffsabmessungen»: wohl ein $m a_2 - 120 - gur$ q.v. — Beachte noch STVC Nr. 60 (Šulgi-Hymne) Vs. 19: $g i \check{s} h u m - z u u_3 z u ? + a b \check{s} a g_4 - g a - a x y a - r i a - m e - e n_3$, das leider unverständlich bleibt.

Die $g i \check{s} h u m$ dienten als Querbänder des Schiffes.¹ Besonders stark musste dasjenige sein, an dem der Mast anlehnt (*suwār ed-dīgal* des *muhēle*, *μυσόδιμη* bei Homer), denn es musste den ganzen Druck des Segels aufnehmen (vgl. den »Segelbalken« unserer Segelschiffe; KÖSTER, Seewesen 73). — Gleichzeitig dienten die $g i \check{s} h u m$ wohl auch als Sitze (vgl. Tff. XXIX, 2 c; XXXII, 2; XXXIII, 1).

$g i \check{s} b a r - d a - m a_2$: eine Art Verbindungsholz, cf. $b a r - d a - g a l_2 = n i r u$ als Teil der Tür (ŠL 74. 311)². — (Zu ŠL 74 nachzutragen).

Es wird zu den Schiffbauhölzern, $\check{s} u - d i m_2 - m a_2$, q.v., gerechnet und war aus Fichte: OM 734 (RTC Nr. 307) Vs. Col. V. 5: 120 $g i \check{s} u_3 - k u : b a r - d a$; AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Rs. Col. VII. 25 f.: 30 $g i \check{s} u_3 - k u : b a r - d a$; AO 3404 (RTC Nr. 206) Vs.: 70 $g i \check{s} b a r - d a$ zusammen mit $e m e - s i g$, q.v., und $m e_2 - r e_2 - z a$, q.v., als $g i \check{s} - n a m - g a r a \check{s} a_3$ »durch Kauffahrt erwerbene Hölzer« bezeichnet.

¹ Den $g i \check{s} h u m$ entsprechen funktionell als Querband bei den Schiffen der Ägypter nur die von Bord zu Bord laufenden Deckbalken.

² Die Lesung $b a r - d a$, nicht $m a \check{s} - d a$ (MEISSNER, AoTU I. 1 27), wird durch die Schreibung mit \check{s} in Ur III bestätigt.

gištu-gul-ma₂ »Stevenverstärkung, -schutz« (?) (vgl. 'agrab und da'āra des heutigen *muhēle*; RITTER 122 f.; siehe Abb. *ibid.*). — (Zu ŠL 58 nachzutragen).

AO 5673 (TCL V Pl. 7) bei m a₂-120-gur, Vs. Col. I. 7, und bei m a₂-60-gur, Vs. Col. I. 34, nach ^{giš}a-ra: ^{giš}tu-gul-bi, d.h. die zu a-ra-gehörige tu-gul. UCBC 618 (STRU II Nr. 18; šumerischer Brief): x, u₃-na-a-du₁₁, 4 ^{giš}ad, 2 ^{giš}tu-gul-bi, 2 ^{giš}K.A.BA, y-ra, ha-mu-na-ab-sum-mu »Wenn x ihm gesagt hat, wird er bestimmt dem y 4 Heckplanken, 2 dazu gehörige Stevenschutze (?) und 2 Bug- (?) geben«.

D. Decks und Bauten.

muhhi eleppi: das oberste Schiffsdeck, nur von der Arche gebraucht. — *muhhu* »Hirnschale, Scheitel, Schädel« → »Dach« (s. HOLMA, Kt. 12 f.).

Gilg. XI. 58 (KB VI.₁ 232; SCHOTT 67): 10 gar-ta-am₃ im-ta-her ki-bir muh-hi-ša »zehnmal zwölf Ellen ins Geviert mass der Rand seines "Daches"«.

giše₂-ma₂ = bit eleppi »Aufbau auf dem Deck des Schiffes«, »Kajüte«. — (ŠL 324. 74).¹

H. IV Abschnitt »Schiff« 124 in Quellen A, D, E, P u. R: ^{giš}e₂-ma₂ || bi-it ∇∇ (= e-lep-pi) zwischen *mahrat eleppi* und *pān eleppi*, q.v., was vielleicht auf den Bug hindeutet. — K 63 (IV R² 25: Ea-Schiff) Vs. Col. I. 28: e₂-bi iš-bi kur i-kuš₂ šag₄-ba »sein Deckaufbau, sein iš (Berg (?), ŠL 212. 9) (ist) ein Berg, worin er ruht«. — Vgl. noch BM 23131 (LIH I Pl. 59 f.; III S. 6 ff.; VAB VI Nr. 2) Vs. 8 ff. und BM 92679 (LIH II Pl. 153; III S. 117; VAB VI Nr. 59) Vs. 8 ff.: Göttinnen werden *ki-ma bi-tim* auf einem Lastschiff, *malallú*, q.v., befördert; wohl: das Schiff wurde als eine »zeitweilige Kapelle für die Göttinnen eingerichtet« (LANDSBERGER, ZDMG LXIX. 496).²

¹ DELITZSCH, AS 139; HOLMA, Sachau 11.

² UNGNAD, VAB VI l.c. liest *ki-ma pi₂-tim* und übersetzt »sofort«. Die Fassung von KING, LIH III l.c. »wie in einem Hause« ist aber durchaus befriedigend.

Vgl. den zimmerartigen Achteraufbau, 'arše, auf den heutigen *muhēle* im Iraq (Tf. XXIX, 1—2): bald Holzhäuschen, bald nur Hütten aus Rohr und Binsengeflecht mit einer Tür (~ *bāb eleppi*, q.v.) auf der nach dem Schiff zu gerichteten Wand (RITTER 124 f.)¹. Die heutigen Keleks führen auch ein »Haus« (Tf. XLII, 1).

Zu *būt eleppi* vgl. noch das aram. בריס, KRAUSS, Talm. Arch. II. 341: ein Schiff mit 60 »Häusern«, womit natürlich die unter dem Decke befindlichen Räume gemeint sind.

(^{G I S}k a₂ - m a₂ =) *bāb eleppi* »Tür des Schiffes«, d.h. Tür des *būt eleppi* o.ä.

Gilg. XI. 88 (KB VI.₁ 236; SCHOTT 68): *e-ru-ub ana leb₃-bi* ^{G I S}*eleppi-ma pe-ḥi bāb-ka* (Var. ^{G I S}*eleppa*) »tritt hinein ins Schiff und verschliess (: |'pḥ₃) deine Tür (bzw. Schiff)«; dazu Z. 93: *e-ru-ub a-na* (Var. *ana*) *leb₃-bi* (Var. *caret*) ^{G I S}*eleppi-ma ap-te-ḥi ba-a-bi* »ich trat hinein ins Schiff und verschloss meine Tür«. Die Var. DT 42 (: zweite Version; KB VI., 254). 6 bietet: *bāb* ^{G I S}*eleppi ter[-ra]*, »verschliess (: |'ur II.₁) die Schiffstür«.

^{G I S}*gissu - ma₂ = silli eleppi* »Schattendeck«. — *gissu* = *šillu* »Schatten« (cf. s.v. *šulūlu* : |'sū). — (Zu ŠL 296. 106 nachzutragen).²

H. IV »Abschnitt Schiff« 121 in Quellen A, D, E, P, Q u. R: ^{G I S}*gissu - ma₂ || šil-lum* ∇ ∇ (= *e-lep-pi*) nach *arkat eleppi*, q.v. (!) — VAT 7887 (VAS XVI Nr. 166; MVAeG XXXV.₂ Nr. V. 12: altbab. Schiffsmiete) Vs. 8 ff.: 1 *eleppam ga-du šilli-ša i-di-im-ma iš-tu kiš^{K I} a-na ḥur-sag-kalam-ma li-ir-du-ši* »ein Schiff samt seinem Schattendeck gib und von K. nach H. soll man es führen«.

a n - d u l₃ - m a₂ : *andulli eleppi = salūti/šulūti eleppi* »Schattendeck des Schiffes«. — *a n* : Himmel und was damit zusammen-

¹ Für die Deckaufbauten auf der Schanze am Heck bei den Ägypterschiffen (bereits zur Zeit des Sahure), die später besonders als Kommando- brücke dienten (so auch 'arše des *muhēle*), siehe KÖSTER, Seewesen 30.

² DELITZSCH, AS 138: Bedachung des Schiffes: überdachter Platz des Steuermannes. HOLMA, Kt. 50 Anm. 2: »Sonnenzelt«.

hängt, + d u l₃:¹ Decke, d.h. Decke zum Schutz vor Sonnenschein und Regen. — *šalūlu* / *šulūlu* von $\sqrt{\text{šl}}$ (cf. *šulūla šullil*) »beschatten, beschirmen«, wovon auch *šillu*, q.v. — (ŠL 13. 95 u. 329. 11)-

K 63 (IV R² 25: Ea-Schiff) Vs. Col. I. 24: a n - m a₂ - d u l₃ - b i (glossiert a n - d u l₃) ^{g i š} m a ḥ - s a l t i l m u n ^{k i} - a m₃ »sein Schattendeck ist (aus) tilmun'schem maḥ-sal-Holz«. — UPBC 13532 (DS Taf. 2: Sintflut-Arche) Rs. 9: *šu-lu-la dan-na šu-ul-lil* »spanne ein grosses Schirmdach auf«.

Bei den Ausgrabungen sind Schiffsmodelle (vide s.v. *maturru*) und bildliche Darstellungen gefunden worden, aus denen man auch auf das Vorhandensein eines a n - d u l₃ schliessen kann: U 10566:PG/789 (Tff. VIII—IX): mittelschiffs ein bogenförmiges Gestell für das Sonnendach; vgl. die Darstellung auf dem Siegelzylinder AOSNC Pl. V Nr. 36 (Tf. V, 2).

Nach KRAUSS, Talm. Arch. II. 341 wurde bei den Aramäern auf Schiffspfeilern (כריף דארבא) zeltartig ein Dach, das nach Belieben abgebrochen werden konnte, als Regen- und Sonnenschutz aufgespannt. Im Iraq lassen sich heute die vornehmen Schechs ihr Boot »mit einem Sonnensegel bespannen und mit Farbe bemalen« (RITTER 138).

zarāt eleppi »Zelt, Kajüte« bei den Götterschiffen.

UPBC 9 (UPMJ XIV. 270 ff.) Col. II. 27: ^{G I š} z a - r a - a t ^{G I š} e l e p p i ^{g i š} m a₂ - i d₂ (- d a) - ḥ e₂ - d u₇ e - l e p n a b ū : Kajüte des Prozessions Schiffes des Nabū; nach Nbk. Nr. 15 Col. IV. 3 ff. (VAB IV. 128) in der Mitte des Prozessionsschiffes (^{G I š} e l e p m a - a š - d a - ḥ a) mit weissem Marmor und Edelsteinen überzogen: z a - r a - t i q e₂ - e r - b i - š u u₂ - š a - a l - b i - š a₂ t i - i - r i š a - a š₂ - š i u₃ a b n i; nach Nbk. Nr. 19 A Col. VII. 37 (VAB IV. 160) aus Gold: z a - r a - a t š a - r i - r i. Ibid. Z. 25 die Kajüte des *elep* ^dmarduk aus Ebenholz: z a - r a - t i ^{G I š} m e s - m a₂ - k a n - n a.

kutummu ana eleppi »Decke für das Schiff«. — *kutummu* von $\sqrt{\text{ktm}}$ »decken«.

YBC 8863 (YOS III Nr. 145; NBBU Nr. 145) Vs. 8 ff.: *išten*^{en} ^{K U š} k u - t u - u m - m u š a₂ ^{K U š} d u - š u - u₂ a - n a ^{G I š} e l e p p i m u ḥ ḥ i a b ē l i u

¹ Vgl. WITZEL, Op. N.F. II. 39; POEBEL, OICAS II. 30.

e_2 -an-na — d bēlit- e_2 -an-na-ma $^{I D_2}$ pu-rat a-na bāb-ili $^{K I}$ il-lak »eine Decke aus Grobleder für das Schiff um (das Bild der) B. zu bedecken — B. wird auf dem Euphrat nach Babylon kommen»; vide s.v. mašku (Baumaterial) und siehe auch s.v. *elep dištar*.

E. Niete und Nägel.

$g^{i\ddot{s}}$ k a k - m a₂ = *sikkat eleppi* »Holznagel, Pflock des Schiffes«. — Das Urbild des Zeichens K A K (LAK 504) ist ein kurzer, spitzer Holzpflock, »der hauptsächlich zur Verbindung zweier Hölzer dient«. — *sikkatu*, cf. s.v. 𐤊𐤍𐤊 G.-B. 785^b und vgl. UNGNAD, Gl. 137; → aram. 𐤍𐤊𐤍, syr. ܩܩܩܩ, arab. سكة (Pl. سكاك, سكارك, سكي (ZIMMERN, AFw² 35 u. Anm. 1). — (ŠL 230. 36).

H. IV Abschnitt »Schiff« 122 in Quellen A, D, E, P u. R: $g^{i\ddot{s}}$ k a k - m a₂ || *sik-kat*₃ 𐎗𐎗 (= *e-lep-pi*). Dazu der šumerische Vorläufer SLT Nr. 169 Rs. Col. III. 14 f. — Interessant ist AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII.₃ 20 f.), wo die Anzahl der beim Bau von Frachtschiffen verschiedener Grösse nach theoretischer Kalkulation (!) des Schiffbauers zu verwendenden k a k angegeben ist; danach:

m a ₂ - 1 2 0 - g u r :	7200 k a k
m a ₂ - 6 0 - g u r :	3600 —»—
m a ₂ - 3 0 - g u r :	1500 —»—
m a ₂ - 1 0 - g u r :	600 —»—

Vgl. DP Nr. 486: 7 2 0 0 $g^{i\ddot{s}}$ k a k m a - n u m a₂ - g u - l a : 7200 Lorbeerholznägel eines grossen Schiffes, wohl eines m a₂ - 1 2 0 - g u r ; es folgt 9 0 $g^{i\ddot{s}}$ k a k m a - n u m a₂ - l u g u d₂ - d a , 6 0 $g^{i\ddot{s}}$ k a k m a - n u m a₂ - g u r₈ - r a : 90 Lorbeerholznägel des kurzen Schiffes und 60 des *makurru*, q.v.

Sie wurden also hergestellt aus Lorbeerholz, m a - n u , q.v., das in Bündeln, s a , käuflich war (cf. Or. XVI. 55); so ausdrücklich nach OBTR Nr. 98: 1 0 0 s a $g^{i\ddot{s}}$ m a - n u $g^{i\ddot{s}}$ k a k - m a₂ - š e₃ : 100 Bündel von Lorbeerholz für Schiffsnägel.

Die *k a k* wurden zu verschiedenen Zwecken verwendet. Hauptsächlich dienten sie dazu, die Planken an den Spanten zu befestigen. Aus Holz gefertigt sind sie vor den schnell rostenden Metallnägeln besonders zu bevorzugen, da sie nicht, wie diese, das Holz anfressen und dabei noch ausserordentlich fest halten.¹

Mit dem: ^{g i s̄} *k a k* || *sik-ka-tum* in H. IV Abschnitt »Schiff« 165 in Quellen A, B u. D wird man wohl, dem Zusammenhang nach, irgend einen der den festen Steuerapparat, *sikkānu*, q.v., befestigenden Nägel verstehen dürfen.

Zum Festlegen von allerlei Schiffsausrüstungsgegenständen, wie der Wanten, Schoten, Taue, Trossen u.ä., wurden wahrscheinlich auch *k a k* gebraucht. Vielleicht dienten auch die Spantenenden, wenn sie roh hervorstanden, zugleich als Anbindepflöcke; vgl. RITTER 124 u. 136 f.

^{g i s̄} *k a k - a* = *sikkat mē* »wasserabdichtende Fügenägel«: Wir müssen annehmen, dass die Plankenfugen auch mit *k a k* abgedichtet wurden, und es sind gerade diese, die in Gilg. XI. 63 (KB VI.₁ 232; SCHOTT 67) gemeint sind: ^{G I s̄} *sikkat* ^{M E s̄} *me* ^{M E s̄} *ina qabli-ša₂ lu am-ḥaš-ši* »ich schlug in die Arche, d.h. in die Plankenfugen der Arche wasserabdichtende Fügenägel« (so schon HAUPT, BA X.₂ 6 f.)². Vgl. das Folgende.

^{g i s̄} *k a k - s a g - g e₄ - a - m a₂* = *mahrāti eleppi* »Bugpflöcke«.
— *k a k* = *sikkatu* + *s a g* = *mahrū, pānu, pūtu*, q.v., + *g e₄* = *pehū*

¹ Darum wurden Holznägel auch von den Griechen beim Schiffbau zu demselben Zweck, und zwar, wie Hesiod, Erga 660, ausdrücklich sagt, in grosser Menge gebraucht. Noch bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts sind Holznägel bei unseren hölzernen Schiffen verwendet worden; siehe KÖSTER, Seewesen 72 f.

² Einen anderen Vorschlag macht NEUGEBAUER bei SCHOTT, ZA N.F. VIII. 138: »Vielleicht habe man die Arche aussen längs einer wagerechten Linie ringsum mit Pfählen oder dgl. »gespickt«, um das Fahrzeug am Umkippen zu hindern. Vgl. die Ausleger an Südseeschiffen«. Immerhin hätten sich wohl auch für die Vorstellung der Babylonier viele Schwierigkeiten ergeben, den gewaltigen Kasten der Arche durch die Pfähle am Umkippen zu hindern. Die Auslegerboote der Südsee sehen doch ganz anders aus. — Der Vorschlag von WITZEL, KS III. 94 ist zu verwerfen.

»abdichten»: »die zum Abdichten des Bugs (d.h. der Plankenfugen im Bug) dienenden Pflöcke». — Cf. s.v. *mahrat eleppi*. — (ŠL 230. 58).

H. IV Abschnitt »Schiff» 123 in Quellen A, D, E, P u. R: ^{g i š} k a k - s a g - g e₄ - a - m a₂ || *mahrat/ra-a-ti* 𐎶𐎶 (= *e-lep-pi*), nach *sikkat eleppi*.

Die Plankenfugen wurden mit wasserabdichtenden Fügenägeln abgedichtet; cf. s.v. *sikkat mē*. Vgl. den Gebrauch von Abdichtungspflöcken beim Bau der in neueren Zeit auf dem Roten Meer verkehrenden *galbe* (KINDERMANN 19 f.); Ibn Ğubair (ed. WRIGHT-DE GOEJE, Leiden in GMS V 1907 ff.) 70: »sie dichten sie (d.h. die *galbe*) mit Pflöcken aus Dattelpalmenholz ab».

^{g i š} g e r₃ - m a₂ »Schiffskrampen» (zum Festhalten der Planken(?)). — g e r₃: »Fessel». — (Zu ŠL 444. 28 nachzutragen).

AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII.₃ 21):

m a ₂ - 1 2 0 - g u r :	75 ¹ g e r ₃
m a ₂ - 6 0 - g u r :	150 —»—
m a ₂ - 3 0 - g u r :	70 —»—
m a ₂ - 1 0 - g u r :	35 —»—

Vgl. noch SLT Nr. 169 Rs. Col. II. 15.

¹ Wohl irrig für die zu erwartenden 300 g e r₃.

III. TEIL: AUSRÜSTUNG DER WASSERFAHRZEUGE.

unūt eleppi: *unūtu* »Gerät« von $\sqrt{\text{נֹוֹט}}$ (: arab. وَأَيْ »Gefäss«, hebr. $\text{וַיִּבְנוּ, וַיִּבְנוּ}$ »Schiff(e)«, siehe S. 8). — Nach K 132 (IV R² 55 Nr. 1: Lamaštu-Mythus; ZA XVI. 188) Vs. 29 werden zu *unūt eleppi* ausdrücklich *sikkānu* und *gisallu* gerechnet. Die ganze Stelle lautet: *eser-had₂-a^{giš}zi-gan eser-had₂-a^{giš}gisal*
eser-had₂-a u₂-nu-ut^{GIŠ} eleppi du₃-a-bi »Asphalt von dem Steuer, den Dollen und der gesamten Ausrüstung des Schiffes«. Dazu gehören wohl: Riemen, Mast, Segel, das gesamte Tauwerk, Geschirre und alles Ähnliche, was sich an Bord befindet.

A. Stangen, Riemen, Steuer.

Die einfachste Weise der Fortbewegung des Wasserfahrzeuges ist das Stossen mit Stangen. Vor allem aber dient die Stange bei jedem Wasserfahrzeug zum Stechen und Absetzen vom Ufer. Neben ihr sind seit den ältesten Zeiten bekannt die Riemen, deren Gebrauch viel älter sein dürfte als der des Segels. Das Steuerruder gleicht in der Form einem Riemen, und aus ihm ist später das feste Steuer entstanden.

gišgi-muš: *gišgi-muš-kud-du* = *parīsu* »Stossstange« (~ *merdi* heute im Iraq; RITTER 128). — *kud* = $\sqrt{\text{pr̄s}}$. — *parīsu* von $\sqrt{\text{pr̄s}}$ »spalten« (vgl. schon M-A 835^b). Diese Etymologie wird durch die bildlichen Darstellungen, in denen sich *pasim* \surd förmige Stosstangen¹ befinden, in einer schönen Weise be-

¹ Vgl. das hieroglyphische Determinativzeichen \surd für *šm^c* »Stange zum Stossen des Schiffes«; E-G IV. 130.

stätigt (Tff. III, 2—3; IV, 3—4—5—6; VII, 1); danach also: »das Gespaltene« (vgl. syr. ܠܗܘܢܝܢܐ »gespaltene Klaue«).¹ — (ŠL 85. 386 b).

AO 4021 (RTC Nr. 29) Rs. Col. IV. 1 ff. unterscheidet zwischen $g^{i\dot{s}}$ gi-muš und $g^{i\dot{s}}$ gi-muš-kud-du; vide s.v. *gimuššu*. Sonst wird aber oft nur gi-muš für gi-muš-kud-du gebraucht; beachte deshalb auch die s.v. *gimuššu* angeführten Belege. — H. IV Abschnitt »Schiff« 152 in Quellen A, B u. H: $g^{i\dot{s}}$ gi-muš || *pa-ri-su* nach *gimuššu*; vgl. H.-G. Rez. A Taf. I. 40: [$g^{i\dot{s}}$ gi]-m u š || ŠU-šu₂ (= *gimuš-šu*) || [*pa-ri*]-su. — Gilg. X Col. III. 40 f. (KB VI.₁ 220; SCHOTT 61): Gilgamesch wird von Ur-šanabi, dem Schiffer des Utnapištim, gebeten: *i-ši ḡgilgameš ha-ši-in-na ana i-di[-ka] e-red ana* $g^{i\dot{s}}$ *qišti-ma pa-ri-si ša₂ 5 GAR* ^{T A - A M₃} [*120 ur-ri* ²] *ku-pur-ma šu-kun tu-la-a* »nimm die Axt, G., in deine Hand, geh zum Wald hinab, 120 Stosstangen von (5 × 5. 94 ~) 30 m Länge fäll, bestreiche (mit Asphalt: \sqrt{kpr} , q.v.) und lege ihnen die Kappen (*tulā*, q.v.) an»; vgl. Zz. 44 f.³ Die genannten *parisu* werden beim Übersetzen der »Wasser des Todes« verbraucht: Gilg. X Col. IV. 4 ff. (KB VI.₁ 222; SCHOTT 62), wo passim: n *ḡgilgameš le-qi pa-ri-su*: eine n:te Stange, G., nimm, bis in Z. 8: *ina šinašušši ḡgilgameš ug-dam-me-ra pa-ri[-si]*: mit zweimal sechsig hatte G. die Stangen verbraucht. — Instrukтив ist Gilg. XI. 261 f. (KB VI.₁ 250: 277 f.; SCHOTT 75): *u šu-u₂ iš-ši pa-ri-sa ḡgilgameš* $g^{i\dot{s}}$ *eleppa ut-ṭe-eh-ḡa-a a-na kib-ri* »er aber, G., hob die Stosstange, brachte das Schiff ans Ufer heran«. — Auch zur Ausrüstung der Arche

¹ Wie weit das syrische ܠܗܘܢܝܢܐ »velum: Segel« (diese Bedeutung wohl gesichert gegen FRAENKEL, AFW 214) hier anzuführen ist (HOLMA), muss dahingestellt bleiben.

² *ur-ri* von $\sqrt{3r3}$ $\dot{I}L_1$: kud »Fällen« des Baumes.

³ Die inhaltliche und z.T. auch die sprachliche Erklärung dieser und folgenden Stellen verdanken wir THOMPSON (Gilg. S. 85): »Gilgamish apparently makes 120 of them (i.e. *parisu*), so that he may throw them each away after it is wet, that the »Waters of Death« may not touch him»: *mē mūti qātāka ai itapit*, Col. IV. 3. »Vielleicht wegen Windstille« (SCHOTT) kommt man über das *mē mūti* nur durch Stossen mit *parisu*. — WITZEL, KS III 48, 93 f. u.a., wertlos.

Utnapištims gehörte ein *parīsu*, Gilg. XI. 64 (KB VI.₁ 234: 65; SCHOTT 67).

Bei den Ausgrabungen in Ur sind neben Schiffsmodellen, *maturru*, q.v., auch *gi mu š-parīsu*-Modelle gefunden worden: ein *parīsu* bei dem Silberbootsmodelle U 10566 (Tff. VIII—IX) neben 4 Paar Riemen, *gimuššu*, q.v.; ferner bei dem Bitumenschiffsmodelle U 9956 (Tf. XIV, 1): »1 copper punt-pole« von 0.50 m Länge.

Die Form des am unteren Ende gespaltenen *parīsu* war für den schlammigen Flussboden Mesopotamiens geeignet: die Stak sank weniger in den Schlamm und konnte daher leichter herausgezogen werden. Sie wurde, wie aus den bildlichen Darstellungen deutlich hervorgeht, meistens vom Bug aus bedient.¹

tulā: vermutlich die Kappen am unteren Ende des *parīsu* (vgl. z.T. das *lawwāt* des Iraq-arabischen *merdi*, RITTER 128).

Gilg. X Col. III. 42 u. 46²: *tu-la-a* $\sqrt{\text{škn}}$ vom Anlegen der Kappen an die *parīsu*, q.v.³ — THOMPSON, Gilg. S. 85 stellt *tulā* mit dem syrischen ܬܘܠܐ »Stiel«, hebr. תּוּלִי (?) id., aram. ܬܘܠܐ »Stecker« (cf. G-B 879^b: ܬܘܠܐ) zusammen. Einfacher wäre aber m.E. *tulā* (: Dual.-Pl.) mit dem als »mamma, papilla« bekannten *tulū* (HOLMA, Kt. 46) zusammenzustellen; danach etwa: die am Ende der beiden unteren Ausläufer des *parīsu* befestigten Köpfe, als Näpfe⁴(!) in der Form der weiblichen Brust⁵ gefasst.

gi š gi-mu š \rightarrow **gimuššu** »Ruder«: »Steuerruder«; »Riemen«: das \curvearrowright förmige Ruder⁶, wie man es oft in den bildlichen Darstellungen sehen kann (Tff. III, 2—3; IV, 3, 6; VI, 1—2). — (ŠL 85. 386 a).

¹ Zu beachten ist noch die verkehrte Haltung des *parīsu*: Y in Abbildung Tf. IV, 3, die wohl ein Gottessymbol darstellt.

² Nach JENSEN, KB VI.₁ 222 Anm. 3, auch Col. IV.₃: *tu-la-a* zu ergänzen.

³ SCHOTT: »ründe sie«; WITZEL, KS III. 48 f.: »Floss«.

⁴ Vgl. BEZOLD, Gl. 292^b; SCHOTT, ZA N.F. VIII. 135.

⁵ Die weiblichen Brüste werden mit Schalen verglichen z.B. Gilg. XII. 31 (SCHOTT 78 f.).

⁶ Vgl. das hieroglyphische Determinativzeichen \curvearrowright für *hmw* »Steuerruder«; E-G III. 80 f.

H. IV Abschnitt »Schiff« 151 in Quellen A, B u. H: $g^{i\bar{s}}$ gi-muš || *SU-šu* (i.e. *gimus-šu*); es folgt *parisu*, q.v. Vgl. S^b: Rm 600 (CT XI. 43) 2. — Riemen und Ruder für: 1:0. m_a₂-gur₈, q.v.: VAT 4860 (Or. XVI. 20 Nr. 50^a): 2 3 gi-muš : m_a₂-gur₈ : wohl 11 Paar + 1 Steuer; vgl. DP Nr. 428. — 2:0. m_a₂-n-gur, q.v.: AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII. 3 20) für m_a₂-120/60/30/10-gur, die Anzahl nur bei den kleineren Schiffen, und zwar als 3 angegeben; Amh. I Nr. 66 Vs.: 2 1 9 6 $g^{i\bar{s}}$ gi-muš m_a₂-60-gur + 2 4 0 2 $g^{i\bar{s}}$ gi-muš m_a₂-60-gur = šu-nigin 4 5 9 8 $g^{i\bar{s}}$ gi-muš, wohl für eine ganze Flottille von Frachtschiffen des Normaltypus. — 3:0. m_a₂-šu-ku₆, q.v.: VAT 4860: 4 gi-muš : m_a₂-šu-ku₆ : 2 Paar. — 4:0. m_a₂-gu-la, q.v.: DP Nr. 476; 1 4 $g^{i\bar{s}}$ u₃-ku $g^{i\bar{s}}$ gi-muš-m_a₂-gu-la : 7 Paar aus Fichte. — 5:0. m_a₂-lugu_d-da, q.v.: DP Nr. 476; 3 $g^{i\bar{s}}$ u₃-ku $g^{i\bar{s}}$ gi-muš-m_a₂-lugu_d-da : 1 Paar + 1 Steuer.

Der Festigkeit halber wurde das gi-muš meistens aus Fichte, u₃-ku, q.v., hergestellt: DP Nr. 428; Nr. 476; OM 734 (RTC Nr. 307) Vs. Col. V; Amh. I Nr. 66 (nach der Schlussfolgerung); AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Vs. Col. III. 18 f.; nach ITT I 1101 konnte es auch aus Maulbeerholz, a-tu + gab + liš, q.v., gefertigt sein. Gut getrocknet musste das Holz für gi-muš sein: $g^{i\bar{s}}$ su $g^{i\bar{s}}$ gi-muš : TSA Nr. 26 Rs. Col. V; vgl. DP Nr. 413.

AO 4021 (RTC Nr. 29) Rs. Col. IV. 1 ff.: 1 Paar Riemen neben einer Stosstange: 2 $g^{i\bar{s}}$ gi-muš, 1 $g^{i\bar{s}}$ gi-muš-ku_d-du; cf. s.v. *parisu*. — Beachte noch VAT 2243 (TuT Nr. 121) Rs. Col. XIII; ITT V 10008. — STVC Nr. 3 Rs. Col. IV. 17 ff. (Sprichwort): P A . A bi₂-in-du₁₁ m_a₂ ba-a-n-x[-y], a-la-la bi₂-in-du₁₁, $g^{i\bar{s}}$ gi-muš ba-da-a-n-ku_d; K A L . K A L . Š A^(?). A dingir-ra am₃-DI, $g^{i\bar{s}}$ m_a₂ ki-bi ba-te, dessen Sinn etwa: PA. A hat er gesagt, das Schiff ist, alala hat er gesagt, das Steuer wird damit zerbrechen, das Schiff nähert . . . (FALKENSTEIN); vgl. die bildlichen Darstellungen von zerbrochenen Steuerrudern (Tf. VI, 1—2).

Adapa A (KB VI. 1 92; AoTB II. 144): Der Wind treibt Adapa von Eridu in das südlich von Babylonien befindliche Meer und,

Zz. 21 f., [ina gi]-muš-ši-ma ^{GIŠ} eleppa-šu u₂-mah-har ina tam-tim ra-pa-aš-ti: mit dem Steuerruder steuert er sein Schiff auf dem weiten Meer.

In den Ausgrabungen von Ur sind bei dem Silberbootsmodelle U 10566 (vide s.v. *maturru*) 4 Paar blattförmige Riemenmodelle aus Bronze gefunden worden (Tff. VIII—IX); vgl. UNGER Erdball V₁₁. In den bildlichen Darstellungen der älteren Zeit ist das Ruderblatt immer rund oder blattförmig, dagegen in der späteren, neuassyrischen Zeit überwiegend drei- oder viereckig.

Die Riemen lagen ursprünglich nur in einer Reihe. Die Erfindung des Zweireihensystems ist erst in die neuassyrische Zeit zu setzen. Ob es eine orientalische, mesopotamische oder phönikische, Erfindung oder eine Erfindung der Mittelmeervölker ist, lässt sich noch nicht entscheiden (cf. s.v. *elep qarābi*).

Für die Riemenanzahl vgl. oben VAT 4860: 11 Paar (?) für *makurru*; DP Nr. 476: 7 Paar (?) für m a₂-g u-l a; 1 Paar für m a₂-l u g u d-d a; vgl. K 63 (IV R² 25: Ea-Schiff) Vs. Col. I. 19 die Angabe 7 + 7 Ruderdullen, g i s a l, q.v., für die goldenen ^{GIŠ} g i-m u š₆⁽¹⁾ / m u š, Z. 16. Die Anzahl der Riemen der neuassyrischen Zweireiher ist in den bildlichen Darstellungen (Tff. XVIII—XIX) zu erkennen; danach für *elep qarābi*, q.v.: 2 × 4 + 2 × 4 = 16 bis 2 × 8 + 2 × 9 = 34; für das Jagdschiff Taf.-Abb. XIX, 2: 2 × 8 + 2 × 7 = 30.

Die Anzahl der Steuerruder war wohl früher 1, bei den späteren Zweireihern wenigstens 2; cf. s.v. *sikkānu*.

Für g i-m u š als Gottheitssymbol beachte PKOM II Taf. I u. VII: Reliefstele des Adadnirari III. aus Saba'a, wo das Symbol des Nabû einem Ruder gleich dargestellt wird; vgl. g i-m u š -^dn i-n-g u n₃ < - a >, DP Nr. 55 Col. V. 6; ^{GIŠ} g i-m u š (neben ^{GIŠ} g i-s a l) das ^de n-k i, W-B 1922 Nr. 161 Vs. Col. III. 17. — Für »Ruderschwanz« siehe LANDSBERGER, Fauna 49 u. 56.

^{GIŠ} š i b i r-g i-m u š = *serret gimušši* »Stropp, der das Ruder an Dulle festhält»: τροπίος (?) — *serretu* von $\sqrt{\text{سر}}$ »zusammenschnüren«. — (Zu ŠL 413. 4 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 153 in Quellen A, B u. H: ^{g¹s̄}šibir-gi-muš || *ser-ret* 𐎶𐎶 (= *gimuš-šu*).

^{g¹s̄}gisal (-gi-muš) ≙ **gisalli (gimušši)** »Ruderdulle«(?) — (gisal nach SIDNEY SMITH, RA XXX. 156 ff.: »a V-shaped declivity, opening, fitting«). — (ŠL 226. 2).

H. IV Abschnitt »Schiff« 154 in Quellen A, B u. H: ^{g¹s̄}gisal || *gi-sal-lum* in Liste der Teile des *gimuššu*. Ferner diri Taf. II (MAOG III.₃; MEISSNER, BAWb I 58 f.) Col. IV. 286; S^b Taf. I. 68. — Nach K 132 (IV R² 55 Nr. 1: Lamaštu; ZA XVI. 188) Vs. 29 werden die Dullen, ausdrücklich zu *unūt eleppi* gerechnet, mit Asphalt bestrichen: e ser-ha-da ^{g¹s̄}gisal; vorher steht zigan, q.v., wohl dessen Dulle. Interessant ist K 63 (IV R² 25: Ea-Schiff) Vs. Col. I. 19: ^{g¹s̄}gisal-bi imin a-ra₂ imin ur-ma₂ h-e den-na šu-ba [x-y]-a m₃ »seine Dullen sieben mal sieben (d.h. sieben auf beiden Dollborden) Steppenlöwen seiend«; vorher steht gimuš und zigan.

Bei dem Silberbootsmodelle U 10566 (Tff. VIII—IX; vide s.v. *maturru*) waren keine Ruderdullen da. Die Ruder waren »fixed to the gunwale by the corrision of the metal« (WOOLLEY, UE II. 71). Zu den »Rojepforten« des *elep qarābi*, q.v., siehe KÖSTER, Seewesen 114.

^{g¹s̄}zi-gan-ma₂ ≙ **sikkanni ~ sikkāni eleppi** »(festes) Steuer(ruder)«. — *sikkānu* ≙ arab. سكة¹ (davon verbum denom. *jesakkin* »er steuert«; RITTER 133) mehri *sekkōn*, ḥadramaut *sukkān*²; mand. صلور³, syr. سكة⁴ (MEISSNER, ZA XVII. 94; ZIMMERN, AFW² 45; HESS, ZA XXXI. 31). — (ŠL 84. 95).

H. IV Abschnitt »Schiff« 161 in Quellen A, B u. D: ^{i¹s̄}zi-gan || *sik-ka-nu*; es folgen die Teile des zigan: Zz 162—165. —

¹ In Tarafae Moallaca (VULLERS, Bonn 1829) Nr. 29 als »Schwanz des Schiffes«: السكة ذنب السفينة, erklärt; siehe LA'NE 980^c u. 1394^{bc}. Zum Gebrauch von سكة als »Schiff«: pars pro toto, siehe KINDERMANN 28. — سكة bedeutet heute im Iraq auch: »Rückenflosse des Fisches« (FALKENSTEIN).

² JAHN 224^a u. 276^a.

³ LIDZBARSKI, Joh. I. 152. 1 u. 163. 1; vgl. auch DROWER, Iraq I. 182 zu *skan*.

⁴ Zu aram. סנה (Pl.) siehe HOLMA, Sachau 7 f.

VAT 2243 (TuT Nr. 121) Rs. Col. XV. 14: 2 ^{g^{is}}zi-gan ohne genauere Bestimmung. — K 132 (IV R² 55 Nr. 1) Vs. 29: mit Asphalt bestrichen; e ser-ha d₂-a ^{g^{is}}zi-gan. — K 63 (IV R² 25: Ea-Schiff) Vs. Col. I. 18: ^{g^{is}}zi-gan-bi-an-ta melu h [-h a -t a] -a m₃ »sein Steuer an der rechten Seite aus Meluhha seiend»; an-ta = *imittu* »rechte Hand»; wie aus den bildlichen Darstellungen deutlich hervorgeht, befindet sich das Steuer meistens an der rechten Seite des Schiffes.¹

Instruktiv ist KAR Nr. 169 (: Era-Mythus; BBKF II. 30 f.) Rs. Col. III. 25 ff.: *tar(!)-kul-la lu-suh₄-ma lit-te-eq-le-pu* ^{g^{is}}*eleppu*, *sik-kan-na lu-uš-bir-ma la im-me-da ana kib-ri, tim-ma lu-uš-hu-ut-ma lu-us-su-ha si-mat-su* »den Haltepfahl will ich herausreißen, so dass das Schiff davonschwimmt, das Steuer will ich zerbrechen, so dass (das Schiff) ans Ufer nicht anstossen (= landen: $\sqrt{\text{amd}}$) kann, den Mast will ich abreißen (und) was dazu gehört (= Segel) will ich entfernen»; cf. s.vv. *tarkullu*, *timnu*.

Das Schiffssteuer war ursprünglich wohl nur ein am Heck gehandhabtes Ruder: Steuerruder, cf. s.v. *gimuš*. Wann das feste Steuer erfunden wurde, ist nicht zu bestimmen². Seinem Vorgänger gleicht es in der Form fast durchaus und unterschied sich von diesem vielleicht nur durch die Breite des Riemenblattes. — Zu dem dem festen Steuer zugrunde liegenden Prinzip siehe KÖSTER, Seewesen 28 ff.

Auch wurden auf einem Schiff mehrere Steuer gebraucht, wie aus den bildlichen Darstellungen (Tff. III, 4; XVIII, 1; XIX, 2) hervorgeht. Wie das feste Steuerruder in dem 9. Jahrhundert aussah, zeigen Tff. XV, 2; XVI, 1; s. u. — Für den festen Steuerapparat der heutigen iraqarabischen *muhēle* und *ğajjārīje* siehe RITTER 125 u. 136 (vgl. Tff. XXIX, 1; XXXI, 2; XXXIII, 2).

¹ Vgl. SCHRADER, RIIA 827 im Artikel über die Bezeichnungen für Steuerruder in den indogermanischen Sprachen: »Diese Ruder (Steuerruder) waren an der rechten Seite des Schiffes hinten lose befestigt, weshalb in allen germanischen Sprachen diese als »Steuerbord« bezeichnet wird».

² In Ägypten war das feste Steuer schon gegen Ende des alten Reiches vorhanden (Tf. XXV).

gīš dubbin-zi-gan = **supur sikkāni** »Nagel des Steuerruders« (vgl. das deutsche »Ruder nagel«?), wie ihn Tf. XVI, 1 deutlich zeigt. — Zu **dubbin** ~ *supru* siehe HOLMA, Kt. 127 f. u. 141. — (ŠL 92. 16).

H. IV Abschnitt »Schiff« 164 in Quellen A, B u. D: **gīš dubbin-zi-gan** || *šu-pur* 𐎶𐎶 (= *sik-ka-nu*).

gīš dili₂-zi-gan = **itqurti sikkāni** »Schaufel am Steueruder«(?), vgl. MEISSNER, AOf V. 153 f. — **dili₂**: LAK Nr. 279. — *itqurtu*¹ von $\sqrt{\text{agr}}$ I.₂ »kreuzen« (vgl. UNGNAD, ZA XXXI. 41 ff.). — (ŠL 377. 7).

H. IV Abschnitt »Schiff« 163 in Quellen A, B u. D: **gīš dili₂-zi-gan** || *it-qur-ti* 𐎶𐎶 (= *sik-ka-nu*); dazu der šumerische Vorläufer SLT Nr. 169 Rs. Col. III. 10.

gīš kak-zi-gan = **sikkat sikkāni** »Steuerpinne«(?)² — (ŠL 230. 36 d).

H. IV Abschnitt »Schiff« 162 in Quellen A, B u. D: **gīš kak-zi-gan** || *sik-kat₃* 𐎶𐎶 (= *sik-ka-nu*).

Für das **gīš kak** || *sik-ka-tum* in H. IV Abschnitt »Schiff« 165 in Quellen A, B u. D als irgend einer der den festen Steuerapparat befestigenden Holznägel vide s.v. *sikkat eleppi*.

gīš dim-gal = **ušhamu / ushamu** »Staken« *κοντός* (?), cf. MEISSNER, Suppl. 18. — (ŠL 94. 36 b).

H. IV Abschnitt »Schiff« 150 in Quellen A u. H: **gīš dim-gal** || *uš/us-ha-mu*, es folgen *gimuššu* u. *parisu*.

¹ *iquru* wird besonders von »Kelle« gebraucht, *itqurtu* auch »kleinerer Löffel«. In einigen Sprachreihen der indogermanischen Sprachen ist sogar die Bedeutung »Steuerruder« aus älteren Namen für »Schaufel (am Ruder)« hervorgegangen (siehe SCHRADER, RIIA 709 u. 827 f.). — Zu $\sqrt{\text{agr}}$ beachte noch UPMP V Nr. 102 Vs. Col. II. 4.

² Das deutsche *Pinne* geht auf das mittellateinische *pinna* »Pflock« zurück (siehe KLUGE 617). — Vgl. KÖSTER, Sæwæsen 29, von dem festen Steuer der ägyptischen Schiffe: »Um das Drehen des Steuers um seine eigene Achse zu erleichtern, ist durch die Steuerstange in der Nähe des Kopfes ein Helmholz, eine Steuerpinne, gesteckt, die dem Rudersmann als Angriffspunkt dient« (Tf. XXV, 2).

$g i^{\bar{s}} s u d = g a \bar{s} i \bar{s} u$ »(Peil)stange«(?), »Staken«: — $s u d$: | $\bar{s} r k$, danach $g i^{\bar{s}} s u d$ »langes Holz«; $g a \bar{s} i \bar{s} u$ von | $g \bar{s} \bar{s}$ (?) ~ arab. | $\bar{s} r k$ »mit der Hand befühlen«, »zu erforschen suchen«, wovon $\bar{s} r k$ »Spion«(!) (TALLQVIST). — $g a \bar{s} i \bar{s} u$ → aram. (jüd.) $\bar{s} r k$: (ZI MMERN, AFW² 31 u. 45); vgl. auch das mandäische $\bar{s} r k$. — (ŠL 373. 42 f).

In H.-G. durch *timmu* »Pfahlholz« erklärt, K 242 (II R 22) Vs. 11: $g i^{\bar{s}} s u d$ || $g a \bar{s} i \bar{s} u$ || *tim[-mu]*.

Zu $\bar{s} r k$: Staken oder Peilstock »zur Bestimmung der Wassertiefe« (vgl. den Gebrauch von Peilstöcken im alten Ägypten) siehe KRAUSS, Talm. Arch. II. 347. Danach hiessen die »Tiefenmesser«, die in einer Barke dem Schiffe voranfuhrten: $\bar{s} r k$.

B. Bemastung der Segelschiffe.

Der Gebrauch des Segels taucht meistens verhältnismässig spät auf. So z.B. besass die Kykladenbevölkerung bis in die ersten Jahrhunderte des zweiten Jahrtausends hinein ausschliesslich Ruder-schiffe und die Kreter haben vielleicht sogar die Idee des Segels erst aus Ägypten übernommen, wo die Mehrzahl der Schiffe schon im alten Reich zum Segeln eingerichtet waren. Die älteren Wikingerschiffe waren gleichfalls Ruderboote (siehe KÖSTER, Schifffahrt 29 u. 33; Seewesen 16; BUSLEY, JSG 1919). In Babylonien aber ist man, wie in Ägypten, sehr früh auf die Idee des Segelns gekommen,² denn schon vor 3000 v. Chr. scheint man gesegelt zu haben, cf. Tafelabbildung III, 4 aus der Ĝemdet-Nasr-Zeit. Zwar herrscht in Babylonien mehrenteils ein nordwestlicher Wind, der zusammen mit dem Strom wirkt, so dass man hauptsächlich nur stromabwärts segeln konnte (cf. s.v. *eleppu muqqelpētu*), während die Schiffe stromaufwärts getreidelt werden mussten. Gelegentlich wurde aber bei günstigem Wind auch stromaufwärts gesegelt, wie aus NBC 1097 (BICN I Nr. 51) hervorgeht (s.u.).

¹ LIDZBARSKI, Joh. I. 155. 40; vgl. aber ibid. II. 158 Anm. 4.

² Die Behauptung, die oft in der älteren Literatur vorkommt, dass die babylonischen Fahrzeuge keine Segeleinrichtung besaßen, hat sich schon längst nicht mehr als stichhaltig erwiesen.

$g^{i\check{s}}dim - ma_2$: $\doteq timmu \check{s}a eleppi$ »Schiffspfahl« im allgemeinen (vgl. 'abid u. dsgl. des *muhēle*, RITTER 125 f.), dann auch speziell »Mast« (cf. *dim - gal*). — (ŠL 94. 27 a).

H. IV Abschnitt »Schiff« 119 in Quellen A, D, E, P, Q u. R: $g^{i\check{s}}dim - ma_2$ || *tim-mu ša₂ 𐎶𐎶* (= *e-lep-pi*). — KAR Nr. 169 (: Era-Mythus; BBKF II.₁) Rs. Col. III. 27: *tim-ma lu-uš-hu-ut-ma lu-us-su-ḫa si-mat-su* »den Mast will ich abreißen, (und) was dazu gehört (= Segel) will ich entfernen« (vorher steht *sikkāna* $\sqrt[3]{šbr}$, q.v.).

$g^{i\check{s}}dim - gal$, $g^{i\check{s}}dim - gul$; $g^{i\check{s}}durgul$, $g^{i\check{s}}tar - gul$ $\doteq tarkullu / terkullu$ 1:o. »grosser Schiffspfahl«, 2:o. speziell »der Grossmast«. — (ŠL 94. 35; 122 a. 3; zu 108 nachzutragen; 579. 437).

H. IV Abschnitt »Schiff« 132 in Quellen A u. E: $g^{i\check{s}}targul^1$ || [*tar-kul-lu*] (es folgen die Teile des *targul*, s.u.) ergänzt nach *diri* III (BAWb II) Col. IV. 190: *tar-gul* || $i^{d_2}targul^1$ || Zn || *tar-kul-lu*. Ein altbabylonisches Syllabar-Fragment, W-B 1923—400 (OECT IV Nr. 153, Pl. 30 ff.) Col. III. 9, bietet: *tar-gul* || *te-er-ku-ul-lu[-um]*. *diri* II (MAOG III.₃) Col. IV. 284 und S^b II 286 bieten die Gleichung: *dur-gul* || ($g^{i\check{s}}$) *durgul^1* || *tar/tar₂-kul-lum*. S^b II 284 bietet noch: *dim-gul* || *dimgul^1* || *tar₂-kul-lum* (von *akû*, q.v., gefolgt). In K 4629 (SBH Anhang Nr. III), Vs. Col. III 26/27, wird *dim-gal* mit *tar-kul-li* gleichgesetzt.

Für die allgemeine Bedeutung »grosser Schiffspfahl« siehe unten, S. 127. Die spezielle Bedeutung »Mast« dürfte für die folgenden Stellen sicher sein: AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.: Text zum Schiffbaumaterial) Rs. Col. XVII. 27: 7 $g^{i\check{s}}dim - gal$ $g^{i\check{s}}u_3 - ku$ (nach $u_3 - ku - gal$) »7 »grosse Pfähle« aus Fichte»: es sei darauf aufmerksam gemacht, dass es sich in diesem Text gerade um 7 Schiffe (Vs. Col. VIII): nämlich um je 1 $ma_2 - 120 / 100 / 90 / 60 / 40 / 20 / 12 - gur$ handelt, danach wohl ein Fichtenmast für jedes Schiff. Damit ist zu vergleichen Š & A Pl. 75 Nr. 53 Rs. 6: 8 $g^{i\check{s}}u_3 - ku dim - gal$: es sind nach meiner Fassung 8 Masten aus Fichte für 2 $ma_2 - 60 - gur + 6 ma_2 - 30 - gur$ (cf. s.v. *š u - dim₂*). — Der Mast war danach also aus Fichte, $u_3 - ku$, q.v., und bestand wohl, wie stets im Altertum, aus

¹ Das spätere Keilschriftzeichen $MA_2 + MUK$.

einem Stück (cf. KÖSTER, Seewesen 170). Nach K 63 (IV R² 25: »Ea-Schiff), Vs. Col. I. 20, war er etwa in der Mitte des Schiffes gepflanzt: ^{g^{is}}tar gul-bi ša g₄ gub-ba (glossiert *lebbi zu- qup!*) an-duru₂-š e₃ la₂-la₂-a m₃ »Sein Mast in der (Schiffs)-mitte gepflanzt¹ am Himmelsband schwebend (: gebunden)«. In Tafelabbildung III, 4 scheint er etwas vor der Schiffsmitte zu stehen (wie der Grossmast des griechischen Segelschiffes; KÖSTER, Seewesen 121). — Beachte noch STVC Nr. 60 Vs. 35: ^{g^{is}}m a₂-du₃-zu u₃ tar gul-sag-an-na-ka tur-tur[x-y], nach tug₂-ma₂-gid₃ »Segel«, q.v., völlig unklar.

Auch in der Kosmologie und Mythologie spielt *tarkullu* eine grosse Rolle: zu dim-gul-an-na und dim-gul-kalam-ma: *tarkullu* des Himmels und der Erde (weil Himmel und Erde als schwimmend über dem Wasser gedacht wurden) siehe JENSEN, KB VI.₁ 495 f.; TALLQVIST, SO VII. 244. Es waren die Götter gu-sir₅-ra und nin-urta »die Pfähle oder Hüter der Pfähle, an denen Himmel und Erde festlagen«:

gu-sir₅-ra (= gula): K 4629 (SBH Anhang Nr. III; cf. Anhang Nr. IV. 112) Col. II 26/27: dim-gal-kalam-ma / tar-kul-li ma-a-tim; UPBC 112 (UPMP X.₂ Nr. 13) Rs. 6: di-im-gu-ul-ka-na-am₂-ma₃; BM 33534 (CT XVII. 33) Rs. 34/35: ^dgu-sir₅-ra tar gul-gal-bi — — / ^d √∇ ina tar₂-kul-le-e ra-bi-tum — —.

nin-urta: K 4339 (CT XXV. 9 ff.) Rs. Col. III. 11: ^dtar gul-an-na u. ibid. Z. 14: ^dtar gul-kalam-ma; vgl. K 4333 (CT XXIV. 2 ff.) Vs. Col. II. 39; K 4349 (CT XXIV. 20 ff.) Vs. Col. I. 133. Vgl. Gud. Cyl. B Col. I. 1 ff. (SAK 122): e₂-dim-gal-kalam-ma an-ki-da šar-a e₂-nin nu: der Tempel »*tarkullu* des Landes« im Himmel und auf Erde erbaut, e₂-nin nu: ein Tempel des nin-urta in Lagaša. Der dim-gal des e₂-nin nu wurde von Gudea fertig gestellt: Cyl. A Col. XXII. 15 f. (SAK 114). — e₂-dim-gal-kalam-ma ist auch ein Tempel des Anu in Dēr: Šurpū II. 160.

Vgl. ferner Entemena Kegel Col. IV. 31 (SAK 40): e₂-^ddim-gal-ab-zu-ka: Tempel des Gottes »*tarkullu* des Ozeans«, wozu Gud. Cyl. B Col. XII. 16 (SAK 132).

tarkullu als Epitheton des

Enlil: K 4806 (IV R² 23) Vs. Col. II. 19/20: u-gu₂ tar gul / be-el tar-kul-li (THUREAU-DANGIN, Rit. acc. 24 ff; TALLQVIST, SO VII 56, 299);

¹ »planté au centre du navire«, THUREAU-DANGIN, ZA XVII. 193 Anm. 6.

Marduk : Delaporte Cyl. Nr. 296 (RA XVI 84 Nr. 35) 3 (TALLQVIST, SO VII 56 u. 368);

Ištar : VAT 159 + a.m. (SBH Nr. 53) Vs. 65: dim-gal-tin-tir-ra (l) ^ki (TALLQVIST, SO VII. 332);

Ninda : K 4333 (CT XXIV. 2 ff.) Rs. Col. IV. 5/6: ^dnin-da || ma₂-lah₄-gal-targul-sir-ra-ke₄ / na-si-iḫ tar₂-kul-lu »der grosse Schiffer, der den Schiffspfahl herausreisst« (TALLQVIST, SO VII. 128, 142 u. 399 f.).

Der Minister (sukal) des manungal heisst: ^enin dim-gul-targul: »Herr des Schiffspahles«, ŠL 94. 41 (TALLQVIST, SO VII. 400).

giš ner-an-ta-targul: Querholz, ner = *nīru*, im oberen Teil, an-ta, des Mastes, targul, = »Rahe« (?) — (Zu ŠL 325 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 133 in Quellen A u. E.: ^{giš}ner-an-ta-targul || [x-y(-z) ḫḫ (= tar-kul-lu)], nach *tar-kullu*, »Mast«, genannt; es folgt:

giš an-nun-targul, wohl ein Synonym des Vorigen: »Grossrahe« (?) (~ *farmal* des *muhēle*, RITTER 126) — (Zu ŠL 13 nachzutragen).

H. IV Abschnitt »Schiff« 134 in Quellen A u. E.: ^{giš}an-nun-targul || [x-y(-z) ḫḫ (= tar-kul-lu)].

Bildlich dargestellt befindet sich die Grossrahe in der älteren Zeit auf einem Siegelzylinder aus der Gemdet-Nasr-Zeit (Tf. III, 4), in der jüngeren Zeit auf den bekannten Sanherib-Reliefs (Tf. XVIII).

Wie die Grossrahe der ägyptischen, der griechischen und der heutigen iraqarabischen Segelschiffe, war die Grossrahe der babylonischen Schiffe wohl auch aus zwei Stücken zusammengesetzt, besonders da sie ziemlich lang sein sollte (cf. KÖSTER, Seewesen 170 u. 176); bei den grössten Schiffen dürfte sie eine Länge von 8—10 m erreicht haben.¹

giš anše-ma₂ = imēr eleppi: ein wichtiger Teil der Bemannung, eng mit dem Top des Mastes zusammengehörig.² — *anše*

¹ Nach KORTH 174 muss man 2.25 Schiffsbreiten für die Grossrahe rechnen.

² DELITZSCH, AS 138, hat es als »Tragbalken« erklärt und das arabische لحج und griechische *δρυς* zum Vergleich gebracht. Durch Analogie des *Studia Orientalia* VIII. 4.

»Esel«; vielleicht ist das akkadische *imēru* nur eine Lehnübersetzung des šumerischen *a n š e*, oder umgekehrt. — (ŠL 208. 4).

H. IV Abschnitt »Schiff« 117 in Quellen A, D, E, L, P, u. Q: $g i \check{s} a n \check{s} e - m a_2 \parallel i - m e - r i \text{ } \Upsilon \Upsilon (= e - l e p - p i)$. — Seine Teile sind:

a. $g i \check{s} (i) - z i - a n \check{s} e = k u b u s u$: ein Teil des *a n š e*, der beim Gebrauch betreten wird (?). — *kubusu* von \sqrt{kbs} »betreten«. — (ŠL 142. 29 u. 84. 105).

H. IV Abschnitt »Schiff« 146 in Quellen A u. H: $g i \check{s} (i) - z i - a n \check{s} e \parallel k u - b u - s u$.

b. $g i \check{s} g i s a l - a n \check{s} e : a n - t a - t a r g u l = n a m \check{h} a \check{s} u^1$: eine Art Zapfen (?) in dem oberen Ende, *a n - t a*, des Mastes, *t a r g u l*, der mit dem Mast eine V-förmige Stellung, *g i s a l*, bildet.² — *namḥašu* von $\sqrt{m\check{h}s}$ »einschlagen«. — (ŠL 226. 7).

H. IV Abschnitt »Schiff« 157 in Quellen A u. B: $g i \check{s} g i s a l - a n \check{s} e \parallel n a m - \check{h} a - \check{s} u^3$ in einer Liste der verschiedenen *g i s a l* des Schiffes; dazu noch der šumerische Vorläufer SLT Nr. 132 Rs. Col. I. 17. — W-B 1923—400 (OECT IV Nr. 153, Pl. 30 ff.: altbab. Syll.-Frg.) Col. III. 10: [*a n - t a*] - *t a r g u l \parallel n a - a m - \check{h} a [- \check{s} u - u m]*; vgl. dazu *diri* II (MAoG III.₃) Col. IV. 285: *a n - t a - k i - m i n (: t a r - g u l) \parallel g i \check{s} t a r g u l \parallel n a m - \check{h} a [- \check{s} u]*, nach *tarkullu* »Mast« folgend.

$g i \check{s} d i m - m a_2 = m a r k a s e l e p p i$ »(hölzerne) Verbindungen des

griechischen *ὄνος* »Drehesel« ist es gewöhnlich als »W i n d e« erklärt worden; siehe M-A 61^{a-b} und vgl. das syrische ܠܝܢܝܢ , mand. ܘܘܘܘܘܘ , wozu GRESSMANN, ZDMG LIX. 173; SCHULTHESS, ZA XXV. 291 f. und zuletzt LIDZBARSKI, Joh. II. 155. KÖSTER, Seewesen 51 f.: »Vorderstev«n. — Nach H. VII. 93 hat der Rammwidder auch ein *a n š e* ~ *imēru*. — »Esel«: *ḥimār*, heisst heute ein Strick des Steuerapparates bei *ğajjārīje*, RITTER 136.

¹ Nach H. V hat der Wagen auch ein *namḥašu*, vermutlich »der Zapfen durch den der Wagenkasten an der Achse oder Deichsel befestigt ist« (LANDSBERGER).

² Sein Zweck entspricht heutzutage bei dem *muhēle* im Iraq den am Top in den Mast eingelassenen Rollen, *gulūb*, durch die die Fallen, *henze*, laufen, an welchen die Grossrahe aufgehängt ist (cf. RITTER 126 f. u. Abb. 9 *ibid.*).

³ Vgl. noch K 4233 + a.m. (CT XVIII. 9) Vs. Col. II. 10, wo: *nam-ḥaṣ-tum \parallel g i - s a l [- l u]*; dazu MEISSNER, BAWb I. 58 f.

Schiffes»¹ (zum Versteifen des Mastes u.ä.(?) cf. RITTER 125 f.). Vgl. S. 120. — *markasu* von \sqrt{rks} »binden«. — (ŠL 94. 27 b).

H. IV Abschnitt »Schiff« 118 in Quellen A, D, E, L, P u. Q: $g^{i\bar{s}} di m - m a_2 || mar-kas_2/kas_3 \Upsilon \Upsilon (= e-lep-pi)$, nach *imēr eleppi*, q.v. — K 3500 + a.m. (AoF II. 12; vgl. zuletzt WEIDNER, AOf. VIII. 33) Rs. Col. II. 9 ff.: die Götter von jenseits des Flusses mögen einen bösen Wind gegen die Schiffe sich erheben lassen, der ihre Versteifungen löst und den Pfahl herausreisst: $g^{i\bar{s}} mar-kas-ši-na lip-tu-ur$ $g^{i\bar{s}} tar-kul-la-ši-na li-is-su-hu$. — Zu Maqlū III. 134 vide s.v. *tarkullu*, S. 127. — Sehr unsicher, ob hierher gehörig, ist K 3007 (BA X.₁ 90 Nr. 13) Vs. 7/8.

Das Ra h s e g e l war aus Tuch oder Rohr gefertigt; vgl. noch Strabo XVI. 1. 9: *καὶ ἱστία δὲ ποιοῦνται* (scil. die Babylonier) *καλάμνα ψιλάτοις ἢ ῥυφί παραπλήσια*.² GENOUILLAC, ITT V.₁ S. 6, äussert den Gedanken, dass die *kid*, q.v., als Segel dienen; doch haben wir dafür in den Texten keine direkten Anzeichen. Die gewöhnlichen Wörter für Segel weisen auf Tuch als Material hin:

1:0. $t u g_2 š a h_4 (-h a) \Rightarrow šahhū$ »Segeltuch»: »Rahsegel« (cf. s.v. *eleppi šahhūtu*). — (ŠL 384. 227).

Sm 13 + Rm 606 (V R 14 f.) Rs. Col. IV. 44: $t u g_2 š a h_4 - h a || šah[-hu-u_2]$.³

2:0 $t u g_2 - m a_2 - g i d_2 - d a$ »Grossegel« (?) $t u g_2$ »Tuch« + $m a_2 - g i d_2$ »das Schiff ziehen»: »das das Schiff ziehende Tuch«. — (Zu ŠL 536 nachzutragen).

STVC Nr. 60 (Šulgi-Hymne) Vs. 34: $t u g_2 - m a_2 - g i d_2 - z u u_3$ $d_x - g u n_3 - a k a l a m - m a l a_2 - a m_3$ »dein Segel ist der Gott x über das Land aufgespannt« (es folgt *targul*, q.v.).

¹ Vgl. WITZEL, $\frac{f}{\text{KS}}$ III. 66.

² Für den Gebrauch von geflochtenen Schilfmatten als Segel in Ägypten siehe KÖSTER, Seewesen 33. Noch heute sind bekanntlich Schilfmatten als Segel in Südamerika gebräuchlich.

³ Zu *šahhū* siehe JENSEN, KB VI.₁ 410. Aus *šahhū* wurden u.a. auch Stühle hergestellt; K 63 (IV R² 25) Vs. Col. II. 16: $g^{i\bar{s}} g u - z a - š a h_4 - h a$.

Es ist nicht zu entscheiden, ob für Segel auch *im* (Wind)¹ gebraucht wurde, dessen Urbild nach DEIMEL, LAK Nr. 376 u. 377, »Segel« und »Segel + Taue zum Anbinden an den Mastbaum« ist; dunkel bleibt DP Nr. 490 (cf. Or. XVI. 43 Nr. 139) Rs. Col. V. 2: *im - ma₂*.

Das Segel wurde, wenn man aus den bildlichen Darstellungen schliessen darf, nur an einer Rahe: Grossrahe, gefahren (Tff. III, 4; XVIII, 1—2), und wenigstens bei den *eleppē qarābi* des Sanherib nach dem Gebrauch durch die vom Deck aus bedienten Geitau und Gordings, *akū* (?), q.v., zu der Rahe aufgegeit. Genaueres, auch betreffs der Abweichung gegen die ägyptische Segeleinrichtung, siehe KÖSTER, Seewesen 52 f. — Für die Segeleinrichtung des heutigen *muhēle* im Iraq siehe RITTER 127 f.




Die Babylonier haben aller Wahrscheinlichkeit nach nur ein Segel: Grossegel gekannt. Das bedeutet, dass in Babylonien überwiegend nur mit achterlichen Winden gesegelt wurde; denn ohne Vorsegel² kann man nicht mit halbem Winde, d.h. mit seitlichem oder mit schräg von vorn kommendem Winde, auskommen und zwar wegen der Luvwierigkeit, d.h. des Bestrebens des Schiffes beim Segeln mit halbem Winde den Bug gegen den Wind zu kehren und das Fahrzeug aus seinem Kurs zu bringen (KÖSTER, Seewesen 171 ff.). Daher wurde hauptsächlich nur stromabwärts mit dem allgemein herrschenden Nordwestwind gesegelt (siehe oben) und nur gelegentlich, bei günstigem südlichem Winde, stromaufwärts; vgl. besonders NBC 1097 (BICN I Nr. 51; NbBU Nr. 251) Vs. 8 ff.: *šadū* (: *im - kur*) *ki-i a-na šu-u₂-tu ḫšatammu NN a-na bābil^{KI}-il-la-ka* »wenn der Ostwind zum Südwind (geworden ist), wird der Transportaufseher und NN nach Babylon kommen«: die Fahrtrichtung ist Uruk → Babylon: stromaufwärts nach dem Norden mit achterlichem Südwind.

¹ Vgl. den Gebrauch von *f3j* im Ägyptischen von Wind und Segel; E-G. I.573 f.

² Die Griechen haben diese Art der Segelführung gekannt, aber noch nicht zur Zeit Homers: der vorn auf der Back stehende Mast, der auch ein Rahsegel trug, hiess *ιστός ἀράτειος*, wörtlich Bootsmast, später auch *δόλον* genannt.

C. Taue, Seile, Leinen.

Zum notwendigsten Zubehör jedes Schiffes gehören die Taue, Seile und Leinen. In Babylonien haben sie eine ebenso vielfache Verwendung gefunden wie noch heute im Iraq. Sie dienten beim Treideln des Schiffes, beim Hissen und Geien des Segels, beim Festmachen des Fahrzeuges usw. Bei den Bootsmodellen (*maturru*, q.v.) ist oft im Steven ein Loch für das Haltetau zu erkennen (Tff. XII, 2; XIII, 3). Auch beim Bau von Schiffsbrücken, *raksûti*, q.v., wurden Taue gebraucht, und zwar u.a. zwischen die am Ufer des Flusses eingerammten Pfähle gespannt (Tf. XVII, 2). Leider sind uns nicht die verschiedenen Arten genauer bekannt, am besten kennen wir die Namen der Seile und Leinen der Treidelvorrichtung. Besonders von den Segeltauen möchte man gern mehr wissen.

e š₂ - m a₂ = aš₁ eleppi »Schiffstau, -seil, -leine«. — *aš₁* ist der aus Binsen geflochtene Strick, weil zu *aš₁* »Binsen«, q.v., gehörend; → aram. , syr. , arab.  (ZIMMERN, AFW² 35). — (Zu ŠL 536 nachzutragen).

AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII.₃ 22) Vs. Col. III. 17: 20 Bündel, s a, Binsen, ^{u₂} n u m u n, q.v., für die Seile, e š₂, des m a₂ - 3 0 - g u r, neben g i - m a₂ - d a - l a₂, q.v., genannt; cf. s.v. e š₂ - m a₂ - g i d₂.

K 890 (BEZOLD, Cat. I. 187; BA II. 634; BBKF I.₁, 18 f.: Gebet an eine Göttin) Vs. 1 f.: *a-na mi₃-i-ni ki-i* ^{G I} *šeleppe-e ina qabal nāre-e na-da-ki, šab-bu-ru hu-qi-ki-i ba-tu-qu aš₂-li-ki* »Warum hat man Dich wie ein Schiff in den Fluss geworfen? (Warum) sind zerbrochen Deine Leitern, Deine Taue gekappt?«, wozu ibid. Z. 4: *a-ke-e la na-da-ku-u₂ la ba-tu-qu aš₂-li-ia* »Wie sollte ich nicht geworfen sein, sollten nicht gekappt sein meine Taue?« — Maqlû III. 133 (MEIER 26): *ša₂ makurri-ši-na ib-ba-ti-iq a-ša₂-al-ša₂* »das Haltetau ihrer Barke wurde gekappt«.

e š₂ - g a l - m a₂ - g i d₂: die Hauptleine der Treidelvorrichtung. — e š₂ = *aš₁*, q.v., + g a l »gross« + m a₂ - g i d₂: *eleppa* /šād »das Schiff treideln«. — (Zu ŠL 536 nachzutragen).

ITT III 6351 (es handelt sich um ein m a₂ - 1 2 0 - g u r, q.v.) Vs. 6 ff. (nach Rohrmatten, k i d, q.v.): g i - m a₂ - d a - l a₂ ^{u₂} n i n i₅

e s e r₂ z u - b a, e š₂ - m a₂ - g i d₂ g i - m a₂ - d a - b i l 2, ^{u₂}n i n n i₅ - b i 3 g u₂, 2 g u₂ ^{u₂}n i n n i₅ e š₂ - g a l - m a₂ - g i d₂ - š e₃ — N N m a₂ - l a h₄ š u - b a - t i »Ziehbänder aus Binsen mit Asphalt gedichtet, Treidelleine mit 12 Ziehbänder, wozu 3 *biltu* Binsen, 2 *biltu* Binsen für die grosse Treidelleine — hat der Schiffer NN empfangen». Danach war die grosse Treidelleine aus Binsen geflochten; cf. svv. e š₂ - m a₂ - g i d₂ und g i - m a₂ - d a - l a₂ und siehe Tff. XV, 2; XVI, 2; XVII, 1; XX, 1.

Noch heute wird im Iraq das Schiff stromaufwärts mit langen Treidelleinen, *šunnab*, getreidelt (Tf. XXXIV, 2—3): das freie Ende der langen Treidelleine »läuft in eine Zieheinrichtung für 5—6 Mann aus. Diese besteht aus Ziehbändern von etwa 10 cm. Breite (*tūrīje*, *tawārī* [: wohl ~ g i - m a₂ - d a - l a₂, q.v.]), die aus Palmbast (*sefīfe*) geflochten sind und von der Mannschaft über die Schulter genommen werden. Eine davon ist am Ende der Treidelleine [: wohl ~ e š₂ - g a l - m a₂ - g i d₂] angebracht, die übrigen sind mit kleinen Nebenstricken (*sa'd* [: wohl ~ e š₂ - m a₂ - g i d₂] an ihr seitlich befestigt» (RITTER 128).

Auch in Ägypten wurden die grösseren Frachtschiffe stromaufwärts, wenn kein günstiger Segelwind wehte, vom Lande aus geschleppt (KÖSTER, Seewesen 35 f.), wie es noch heute am Nil gebräuchlich ist: 𐤀𐤋 , »funis, cuius ope naves trahuntur» (FREYTAG IV. 85^b). Für den entsprechenden Gebrauch bei den aramäischen Schiffen vgl. KRAUSS, Talm. Arch. II. 347: »das Schiff wurde an Stricken durch tierisches Vorspann vom Ufer aus gezogen, soweit nötig durch Menschen». In Babylonien wie im alten Ägypten scheint man dagegen diese Arbeit ausschliesslich durch Menschenkraft verrichtet zu haben. — Die Sitte, Schiffe stromaufwärts zu treideln, ist fast überall in der Welt üblich.

e š₂ - m a₂ - g i d₂ (: *ašal šadādi*) »Treidelleine». — e š₂ = a š l u, q.v., + m a₂ - g i d₂: *eleppa ṽšād*. — (Zu ŠL 536 nachzutragen).

Zu ITT III 6351 vide s.v. e š₂ - g a l - m a₂ - g i d₂; danach aus Rohr(bast) und Binsen hergestellt. — Vgl. noch *šāb šādīd ašlim* »Treidelmannschaft», BM 23131 (LIH I Pl. 59 f.; VAB VI Nr. 2).

g i - m a₂ - e š₂ - d a - l a₂ »Treidelleine der Treidelmannschaft». — (Zu ŠL 85 nachzutragen).

Pupil 15 (Bab. VIII.₃ Pl. 5) Vs.: 3 0 0 s a - g i m a₂ - e š₂ - d a - l a₂ - g i b i l₄ (N N š u - b a - t i); ähnlich BRLM III Nr. 134 Vs.: 8 0 s a - g i m a₂ - e š₂ - d a - l a₂ - g i b i l₄ (N N š u - b a - t i).

g i - d i m₄ - m e - m a₂ - d a - l a₂ = timmu tillati »Tau der Treidelmansschaft«. — (Zu ŠL 60 nachzutragen).

BM 51070 (CT XIV. 49: H. VIII) Rs. 8: g i - d i m₄ - m e - m a₂ - d a - l a₂ || *tim-mu* [*til-la-ti*].

g i - m a₂ - d a - l a₂ (-z i l - l a₂) = qān tillati (eleppi): die Ziehbänder der Treidelmansschaft. — d a - l a₂ = *tillatu* »geschlossene Manschaft«: *šāb tillati* »Treidelmansschaft«. — (ŠL 122. 57 f.).

Bm 93086 Rs. (CT XIV. 49: H. VIII). 27 f.: g i - m a₂ - d a - l a₂ || *qa-an til[-la-ti]*, g i - m a₂ - d a - l a₂ - z i l - l a₂ || $\Upsilon\Upsilon$ $\Upsilon\Upsilon$ *e[-lep-pi]*; vorher steht *qān malallé*, q.v. — Zu ITT III 6351 vide s.v. e š₂ - g a l - m a₂ - g i d₂; danach aus Rohr(bast) und Binsen geflochten und mit Asphalt gedichtet. — Vgl. ferner AO 5673 (TCL V Pl. 7; SO VIII.₃ 22) Vs. Col. III. 16: 3 0 Rohrbündel für g i - m a₂ - d a - l a₂ des m a₂ - 3 0 - g u r; es folgt e š, q.v.; AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.) Vs. Col. X. 8 f.: 6 0 s a - g i m a₂ - d a - l a₂ - š e₃; AO 3736 (RTC Nr. 306) Rs. Col. V. 7 ff.: 1 5 0 0 s a - g i, 6 0 0 s a n u m u n₂ k i d u₃ m a₂ - d a - l a₂ m a₂ l u g a l - š e₃; Rohrbündel und Binsenbündel: Rohrmatten und Ziehbänder für das Schiff des Königs; Pupil 34 (Bab. VIII.₃ Pl. 8) Rs.: frg.

g i - m a₂ - l a l = qān malallé wörtlich: Rohr des *malallá*-Schiffes», wohl »Seil zur Fortbewegung des *malallá*«. — (ŠL 85.240¹).

BM 93086 Rs. (CT XIV. 49: H. VIII) 26: g i - m a₂ - l a l || $\Upsilon\Upsilon$ (= *qa-an*) *ma(!)-la[-le-e]*, von *qān tillati*, q.v., gefolgt. — Siehe s.v. *malallá* und vgl. RITTER 141 für die heutigen Fähren, *me'ēbir*, im Iraq, »die am übergespannten Seil entlang geholt werden«.

k e r i₂ - m a₂ ⇄ : keritu ša eleppi »Schiffstau« (?). — (ŠL 105 II.3).

S^b: BM 108862 (CT XXXV. 4) Vs. Col. II. 62: Υ k e - r i || k e r i₂ || *ke-ri-tum ša₂^{G I Š}eleppi*; dazu Yale Syll. (YOS I) 159: k e - r i || k e r i₂ || $\Upsilon\Upsilon$ | *ke-ri-tum ša^{G I Š}[eleppi]*; vorher steht k a - r a | k a r a₂ || *ri-ik-su* «*ta-pa-lu*» »Band, Tau«, »binden«.

¹ ŠL 122. 71 ist zu streichen.

markas eleppi »Schiffstau« — Vgl. S. 114 f.: VAT 8869 (KAR Nr. 169) Vs. Col. II. 49 f.

dellu = **akû**: ein Teil der Takelage, »Gording« (?). — (ŠL 122 a. 2).

S^b Taf. II. 285 (CT XI. 17. Col. V. 17): ∇ de-el-lu || dellu¹ || a-ku-u, nach *tarkullu*, q.v., genannt.

D. Andere an Bord befindliche Gegenstände, Landungsgeräte und Verwandtes.

g¹kid - ma₂ = muru² (~ buru) - ma₂: = **burê eleppi** »Rohrmatte des Schiffes«. — Zu *kid* vgl. das Element in dem Berufsnamen *a d - kid*. q.v. — *burû³* → aram. (Talm. Bab.) בּוּרְיָא, syr. ܒܘܪܝܐ, mand. בוּרְיָא, pers. بوریآ, arab. باریة, باری, باریة, باریة (MEISSNER, MVAG XII. 4 20 ff.; ZIMMERN, AFW² 35.) — (ŠL 85. 338 ff.⁴).

Aus den Texten aus Ur III (Drehem und Ğoĥa) stammen unsere Kenntnisse über die Rohrfllechttechnik der Babylonier: Rohr wurde einfach als solches geflochten oder mit Binsen (*n i n n i₅, n u m u n₂* u.ä., q.v.) kombiniert und meistens noch mit Asphalt (*e s e r₂*, q.v.) gedichtet; vgl. noch Strabo XVI. 1. 9: — — ἐξ ὧν καλάμυνα πλέκεται παντοῖα σκευή, τὰ μὲν ὄγροϋ δεκτικὰ τῆ ἀσφάλτω περιλειφόντων, τοῖς δ' ἄλλοις ψιλῶς χρωμένων.

kid wurde beim Bau und als Zubehör sowohl der grösseren als der kleineren Schiffe gebraucht (für den heutigen Sachverhalt im Iraq vgl. RITTER 124, 126 u. 140): für das breite Lastschiff, *ma₂-sa₁*, q.v., FISH, Cat. Nr. 748. 2; für das Mehlschiff, *ma₂-zid₂-da*, q.v., Ник. II. Nr. 177; ITT V 8229; UCBC 671 (STRU II Nr. 71);

¹ Das Zeichen M A₂ + M U K.

² Nach K 2597 + a.m. (CT XXV. 1 ff.) Vs. Col. II. 59.

³ Rohrmatten wurden zu verschiedenen Zwecken gebraucht (vgl. Herodot I. 179 u.a.m.), und daher erklärt sich auch das Kulturlehnwort in den vielen Nachbarsprachen. In den Ruinen sind noch erhaltene Rohrmatten gefunden worden.

⁴ So ist sicher auch ITT III. 2 6586 gegen ŠL 85. 348 zu lesen: 4 g¹kid gid₂-bi 0.5 gar 3 kuš₃, dagal-bi 5 kuš₃.

für das Königsschiff, $m a_2 - l u g a l$, q.v., AO 3736 (RTC Nr. 306) Rs. Col. V. 7 ff.; ITT V 8214 Vs.: $1 k i d : g i d_2 - b i 1 \frac{1}{2} g a r$, $d a g a l 7 k u š$: Rohrmatte von ~ 9 m Länge und $\sim 3 \frac{1}{2}$ m Breite für ein Brotschiff: $m a_2 : n i n d a$. Meistens wurde aber $k i d$ genauer bezeichnet:

1:0. $g^i k i d - d a g a l - m a_2 = b u r ū r a p š u$ »breite Rohrmatte des Schiffes«. — (Zu ŠL 85 nachzutragen).

AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.: der durchaus wichtigste Text zum Schiffbaumaterial aus Umma) Vs. Col. VIII. 17 ff. gibt die Anzahl der verwendeten breiten Rohrmatten bei Frachtschiffen verschiedener Grösse an — bei dem Normaltypus handelt es sich wohl um $16:4 = 4$ Schiffe. Das entsprechende Gewicht, $k i - l a l$, der Rohrmatten wird auch angegeben; dazu ergibt die Schlussfolgerung aus Rs. Col. XII. 36 ff. noch die Anzahl der entsprechenden Rohrbündel, $g i - b i n s a$, aus welchen die Rohrmatten gefertigt sind und die Anzahl der zur Herstellung der Matten benötigten Lohntage, $a_2 - b i n u_4$, (nach eigener Kollation):

$m a_2 - n - g u r$	$g^i k i d - d a g a l$	$k i - l a l$	$g i : n s a$	$a_2 n u_4$
$m a_2 - 120 - g u r$	4	$2 \frac{1}{2} š a r 8 g i n_2$	95 (!) ¹	$15 \frac{5}{6}$
$m a_2 - 100 - g u r$	4 (!)	$3 \frac{5}{6} š a r$	148 (!)	23
$m a_2 - 90 - g u r$	4	$3 \frac{1}{2} š a r$	126	21
$m a_2 - 60 - g u r$	(16:4=) 4	(12:4=) $3 š a r$	(432:4=) 108	(72:4=) 18
$m a_2 - 40 - g u r$	4	2 $š a r$	72	12
$m a_2 - 20 - g u r$	4	2 $š a r$	72	12
$m a_2 - 12 - g u r$	4	1 $š a r 5 g i n_2$	39	$6 \frac{1}{2}$

Daraus ergibt sich, dass die Anzahl der $k i d - d a g a l$ bei allen Schiffen gleich (: 4) war, nur waren sie bei den kleineren Schiffen immer entsprechend kleiner als bei den grösseren. Indessen $m a_2 - 40 - g u r$ und $m a_2 - 20 - g u r$ hatten gleich grosse $k i d - d a g a l$. Auffallend sind ferner die verhältnismässig kleinen $k i d$ bei $m a_2 - 120 - g u r$.

¹ GENOULLAC hat in seiner Kopie diese Angaben für $m a_2 - 120 - g u r$ übersehen.

Belege für die neubabylonische Zeit: Str. Cyr. Nr. 310. 2: *bur-ru rap-šu₂* und VAT 4496 (VAS VI Nr. 100) Vs. 7: *bu-ru rap[-šu₂]* für ein neues Schiff ^{G I Š}*eleppu eš-šu₂*, q.v. (vgl. noch YBT VI Nr. 99. 2: *bu-ur-ru ra-ap-šu*).¹

2:0. **gⁱkid-mah-ma₂, gⁱkid-ma₂-mah** (*burû rabû*) »grosse Rohrmatte«. — (ŠL 85. 338 f.).

K 4174 (CT XI. 45 ff.) Rs. Col. III. 12: [^{G I}kid]-ma₂(!)-mah || *gi-ki-id-ma-ha-a-ku* || *bu-ru-u* «x[-y-z]». In K 2875 (BA V 617 Nr. I^a) Vs. 5/6 wird ^{G I}kid-ma₂-mah mit *bu-re-e* gleichgesetzt. — ITT V 6876 Vs.: ^{G I}kid-mah eines Schiffes: *gid₂-bi 2 gar, dagal-bi 1/2 gar 1 ku š₃ ≈ 12 m lang × 6 m breit* ITT V 8230 Vs.: *1 kid-mah, gid₂-bi 2 gar dagal-bi 1/2 gar, ma₂-bibba-ab-š₄*: »eine grosse Rohrmatte, ~ 12 m lang, ~ 3 m breit, jenes Schiff bedeckt»; danach eine Bezeichnung des *kid-ma₂-š₄-a*, vide 4:0!

Interessant ist der Name der Nin-karrak ~ Gula: K 2597 + a.m. (CT XXV. 1 ff.) Vs. Col. II. 59; Rm 2: 289 (CT XXV. 29) Col. II. 2; AO 5376 (RA XX. 98 f.) Col. VIII. 44: *ama^a-mamu-ru gⁱkid-mah* »Mutter Rohrmatte« (TALLQVIST, SO VII. 261), zwischen ^{d e}*nin-ma₂-gur₈-ra* »Herrin des *makurru*« und ^d*ma₂-mun-d^uu₃* »Schiffbauer«, die alle sich auf die Tätigkeit der Nin-karrak als patrona beim Schiffbau beziehen, siehe S. 136.

3:0. **gⁱkid-ma₂(-a)-šag₄-ga** »Rohrmatte für das Innere des Schiffes«. — (Zu ŠL 85. 341 nachzutragen).

In den oben zitierten AO 6036: Vs. Col. VIII. 8f.: *16 gⁱkid-ma₂-šag₄-ga, ki-lal-bi 1 1/3 šar*; Zz. 34f.: *165 gⁱkid-ma₂-šag₄-ga, ki-lal-bi 15 šar 15 gin₂* und Rs. Col. XIII. 13 ff. richtig als Schlussfolgerung: *šu-nigin 181 gⁱkid-ma₂-šag₄-ga, ki-lal-bi 16 1/2 šar 5 gin₂, gi-bi 597 sa, eser₂-bi x, a₂-bi u₄ 99*; daraus ergibt sich, dass diese Art von Schiffsmatten, die u.a. auch asphaltiert wurden, viel kleiner waren als die beiden oben angeführten Arten, denn für die Herstel-

¹ Ganz anders fasst die Stellen UNGNAD, Gl. 145: *ina muh-ḫi ša₂-pu-ru rap-šu₂*: »auf der breiten Werft»: *šapûru* »Werft« von $\sqrt{\text{špr}}$; sehr bedenklich.

lung eines $kid-ma_2-ša-g_4-ga$ genügten durchschnittlich (597: 181 \simeq) 3 Bündel Rohr, während die Herstellung eines $kid-dagal$ für das normale Frachtschiff fast zehnmal so viel Rohr benötigte (: 108: 4 = 27 sa). Diese Tatsache erhellt auch aus ITT III 6351 Vs. 1 ff.: $1 ma_2-120(!)-gur, ma_2:sukal-mah, 12 kid-ma_2-ša-g_4-ga 8 kid-kuš_2-ma_2-šu_4, gid_2-bi 5 dagal(!)-bi 3 kuš_3$, wonach die Innenmatten und bedeckenden Ruhematten (?) (siehe folgendes) eines $ma_2-120-gur$ des Grossveziers eine Länge von etwa 2.5 m und eine Breite von etwa 1.5 m hatten; vgl. dazu die Masse des $kid-mah$, oben ITT V 6876.

Vgl. noch ŠL 85, 341: ${}^g kid-ma_2-a-ša-g_4-ga = še-ru$.

4:0. ${}^g kid-šu_2-ma_2, {}^g kid-ma_2-šu_2/\bar{šu}_4-a$ »Rohrmatte zum Bedecken des Schiffes«. — $šu_2 \sim \bar{šu}_4 = \sqrt{ktm}$ »bedecken«. — (ŠL 85. 340).

K 5 +a.m. (CT XIX. 31) Rs. Col. II. 20: ${}^g kid-ma_2-šu_2-a || bu[-ru-u]$; K 4174 (CT XI. 45 ff.) Rs. Col. III. 13: [${}^g kid$]- $ma_2-šu_2-a || Zn || \nabla \nabla (= bu-ru-u) \ll [x-y]$.

Die Herstellung der $kid-ma_2-šu_2-a$ erforderte etwa zweimal so viel Rohr wie die der $kid-ma_2-ša-g_4-ga$, d.h. durchschnittlich 6—9 Bündel Rohr: AO 6036 (siehe oben) Vs. Col. VIII. 6 f.: $12 {}^g kid-šu_2-ma_2, ki-lal-bi 2 šar$ und Zz. 36 f.: $32 (!) {}^g kid-šu_2-ma_2, ki-lal-bi 6 šar 16 (!) gin_2$ und Rs. Col. XIII. 22 ff. als Schlussfolgerung: $šu-nigin 44 {}^g kid-šu_2-ma_2, ki-lal-bi 8 šar 16 gin_2, gi-bi 297 sa, a_2-bi u_4 49 \frac{1}{2}$; danach 297: $44 \simeq 6-7 sa$ pro $1 kid-ma_2-šu_2-a$. Vgl. AO 3736 (RTC Nr. 306) Rs. Col. IV. 14: $10 kid-ma_2-šu_2-a, gi-bi 60 sa: 60: 10 = 6$. AO 6036 bietet ferner Vs. Col. X. 10 ff.: $14 {}^g kid-šu_2-ma_2-ma_2-gur_3-ra, ki-lal-bi 6 \frac{1}{2} šar, ma_2 ensi_2-še_3: 14$ bedeckende Rohrmatten des *makurru* für den Stadtfürsten, wozu man nach Rs. Col. XIII. 8 ff.: $gi-bi 126 sa, kir-bi 28 hum, a_2-bi u_4 28: 126$ Rohrbündel, 28 Bänder und 28 Lohntage verbrauchte, d.h. $126: 14 = 9 sa$ und $28: 14 = 2 hum$ pro $1 kid-šu_2-ma_2$. — Vgl. noch НБК. II Nr. 226 Vs.: $10 {}^g kid-šu_2-ma_2, ki-lal-bi 12 ma-na$; ITT V 6974: $60 sa {}^g šid, kid-$

ma_2 -š u_4 -a ma_2 : suk al-ma ḥ-š e_3 ; ITT V 6997: 40 kid-m a_2 -š u_4 -a. AO 6479 (THUREAU-DANGIN, Rit. acc. 3 ff.) Col. IV. 35: 3^{GI} kid-m a_2 -š u_2 -a 3^{GI} ku-tu-um-mu.

5:0. ^{GI}kid-nigin/nigin₂(-na)- ma_2 Synonym zu kid-š u_2 -a. — nigin/nigin₂ = $\sqrt{im_3}$ u.ä. — (ŠL 85. 342).

K 4174 (CT XI. 45 ff.) Rs. Col. III. 14: [^{GI}] kid-nigin || Zn || « $\nabla\nabla$ (= bu-ru-u) $\nabla\nabla$ [x-y]. Vgl. BM 38128 (CT XII. 25 f.) Vs. Col. II. 4 + VAT 10172: ni-gin₃ || nigin || bur-rum. — K 63 (IV R² 25: Ea-Schiff) Vs. Col. I. 11: ^{GI}kid-m a_2 nigin₂-na-bi [x-y-z]-a m_3 .

Die grösseren Rohrmatten dürften wohl dazu gedient haben, über den Boden gelegt, die Festigkeit des ganzen Bootes und die Standsicherheit der Personen zu erhöhen (vgl. KÖSTER, Seewesen 10 f.). Mit den »bedeckenden Rohrmatten« wurden sicherlich z.T. auch die asphaltierten Schiffsteile »gegen das Schmelzen des Asphalts an der Sonne« geschützt, wie noch heute im Iraq bei den Brückenbooten, deren »unterer, im Wasser ruhender Teil und 1 m darüber« asphaltiert ist (RITTER 140 u. Abb. 28 u. 29 ibid.).

^{GI}š gu-za-m a_2 -la ḥ₄ ⇨ *kussi malahi* »Schifferstuhl«. — gu-za → *kussú* → hebr. כִּסֵּי, aram. כְּרִסְיָא, syr. ܟܘܨܝܐ, arab. كُرْسِي, mehri *kársi*¹ (ZIMMERN, AFW² 8). — (ŠL 559. 89).

Ḥ. IV in der gu-za-Liste: ^{GI}š gu-za-m a_2 -la ḥ₄ || [^ša₂ (: ku-us-su-u₂) ma-la-ḥi]. In den altbabylonischen Erburkunden kommt es als Erbanteil (ḥa-la ~ *zittu*) vor: VAT 6072 (VAS XIII Nr. 34) Vs. 10: 5^{GI}š gu-za-m a_2 -la ḥ₄; 88—5—12, 33 (CT VIII. 50^a; VAB V Nr. 183) Vs. 5: 1^{GI}š gu-za-m a_2 -la ḥ₄.

^{GI}š ū-ner-m a_2 (⇨ *šurin eleppi*) »Emblem des Schiffes«. — Vgl. S. 79 Anm. 1. — (Zu ŠL 354. 286 nachzutragen).

VAT 4854 (Or. XVI. 2 Nr. 2): 2^{GI}š ū-ner-m a_2 -lu gu d₄ da »2 (hölzerne) Embleme eines kurzen Schiffes«; VAT 4734 (Or.

¹ Im Mehri bedeutet *kársi*, Pl. *keróusī*, »erhöhtes Hinterdeck der *šayt* (Segelschiff)«, JAHN 202^a.

XVI. 3 Nr. 5): 1 ^{g i š} ū - n e r - m a₂ - u d u - S U - k a »1 Emblem eines -schafe (transportierenden) Schiffes».

(*^{g i š} u₅ - k u n₄ - m a₂ =) **huqi eleppi** »Landungssteg, -leiter». — Zu u₅ - k u n₄, »Sprosse einer Leiter», = *hūqu* = syr. *ḥauqā* »gradus scalae», siehe LANDSBERGER-GÜTERBOCK, AOf XII. 55 u. Anm. 1 ibid.; vgl. ZA NF. VIII. 166.

K 890 Vs. 2: *šab-bu-ru hu-qi-ki-i* »(Warum) sind zerbrochen Deine Leitern?», vide s.v. *ašli eleppi*.

Eine Schiffsleiter diente wohl zum Ein- und Aussteigen. — Vgl. das כבש u. סכסל (= *scala*) der aramäischen Schiffe (KRAUSS, Talm. Arch. II. 341). Ein Landungssteg, der einer Leiter ähnelt, findet sich auf vielen Abbildungen an Bord der weniger tief gehenden Fahrzeuge der Griechen (KÖSTER, Seewesen 182. Tafelbilder 42 u. 43). »Ein kaum 1/2 m breites, mit Querhölzern dicht benageltes Brett« dient als Landungsbrücke, *dōse*, des heutigen *muhēle* (RITTER 129).

In die Erde e i n g e r a m m t e P f l ö c k e und P f ä h l e haben auch der Schifffahrt bestens gedient. Von den ältesten Zeiten bis zum heutigen Tag hat man in Mesopotamien Pflöcke z.B. beim Landen als A n k e r p f ä h l e gebraucht (für den »Festmachepfahl»: *hāleš*, *hawālēš*, des heutigen *muhēle* im Iraq siehe RITTER 129¹). Einen Hinweis auf den Anker haben wir im Sumerischen und Akkadischen nicht.² Auch beim Bau von Schiffsbrücken, *raksūti*, q.v.,

¹ Cf. ibid. 132: »dann [: beim Landen] werden die Pflöcke eingerammt, das Schiff vom *ēlib* [: S. 124: ein quer über der Schiffsspitze liegendes 3/4 m langes Holz] aus mit der Trosse (*rbāt*) und nötigenfalls auch noch am Heck mit dem *ēoilāni* genannten Tau festgemacht».

² Zwar will LUCKENBILL, AJSL XXXVIII. 97, das bekannte *šūt abnē* in Gilg. X (siehe S. 131 f.), als Ankersteine erklären; vgl. dazu aber THOMPSON, Gilg. S. 85 u. WITZEL, KS III. 48 Anm. 1. Zu guter letzt leitet H. WIRTH, Homer und Babylon (Freiburg im Breisgau 1921) 113: *abnu* ≙ gr. *ēdval* »Ankersteine« ab! — Die Ägypter kannten ebenfalls keinen Anker, auch nicht in Form eines Steines. (Vgl. indessen SOLVER, JSNR XXII, 461). Beim Lan-

haben die Pfähle Verwendung gefunden: sie wurden nämlich, wie die Darstellungen auf dem Balawat-Tore (Tf. XVII, 2) zeigen, an den Ufern des Flusses eingeschlagen und mit starken Tauen untereinander verbunden (vgl. UNGER, AM XL. 75)¹. Diese Pflöcke und Pfähle haben, wohl je nach dem Verwendungszwecke, viele Namen, deren Bedeutungen aber für jeden Einzelfall nicht genauer zu bestimmen sind:

giš er \Rightarrow **erru**²: kleiner eingerammter Pflock. — Als Urbild des Schriftzeichens ER (LAK 507) nimmt DEIMEL (ŠL 232. 1) einen mit einem Seil umwickelten Schiffspflock (dann mit dem Zeichen K A K zusammenhängend) an. — (ŠL 232. 25): H. IV Abschnitt »Schiff« 166 in Quellen A, B u. D: $giš\ er \parallel er-ru$.

giš er-ku₅ \Rightarrow **erkû** id. — (ŠL 232. 26): H. IV Abschnitt »Schiff« 167 in Quellen A, B u. D: $giš\ er-ku_5 \parallel er-ku-u$.

giš er-dim = **erkû** id. — (ŠL 232. 39 a): H. IV Abschnitt »Schiff« 168 in Quellen A, B u. D: $giš\ er-dim \parallel \Upsilon\Upsilon (= er-ku-u)$.

giš dim \Rightarrow **timmu**: grösserer Pflock: Pfahl; vgl. S. 111 unter »Bemastung«. — (ŠL 94. 13 u. 27): VAT 2243 (TuT Nr. 121: Text zum Schiffbaumaterial) Rs. Col. XIII: 60 $giš\ dim\ 10-ta\ ku_3-bi\ 6\ gi_n_2$ »60 Pfähle, 10 für 1 Sekel«.

den verfuhr man in derselben Weise wie in Babylonien; der Terminus für »landen« heisst im Ägyptischen sogar: »den Pflock einschlagen!« — Die Griechen haben dagegen schon zur Zeit Homers Ankersteine: *εἰβάτ*, gebraucht. Der eigentliche Anker, *ἄγκυρα* aber, der trotz seiner Einfachheit »eine wahrhaft geniale Erfindung« darstellt, taucht erst um 550 v. Chr. auf; vgl. SCHRADER RIIA 40 f.; KÖSTER, Seewesen 36, 40, 78 u. 182 ff.

¹ Auf dem Relief des Balawat-Tores ist je ein Pfahl am Ufer des Flusses dargestellt, der aber, je nach der Bootsbreite vervielfacht zu denken ist. Die schräge Schraffierung zeigt die zwischen den Pfählen gespannten Taue.

² Die Möglichkeit, dass *er* ein šumerisiertes Lehnwort aus dem akkadischen *erru* wäre (wenn letzteres etymologisch von \sqrt{arr} »(an)binden«; DELITZSCH, HWb 138^a, BEZOLD, Gl. 69^b), scheint mir ausgeschlossen zu sein; vgl. die Zusammensetzungen *er-ku* (d), *er-dim* usw.

³ Nicht etwa ein akkadisches Lehnwort: *erkû* von \sqrt{ark} »lang sein« (BEZOLD, Gl. 67^b: »ein langes Tau«).

g^{iš}er-dim = timmu: grösserer eingerammter Pflock, Pfahl. — (ŠL 232. 39 c): H. IV Abschnitt »Schiff« 170 in Quellen A, B u. D: **g^{iš}er-dim** || *tim-mu*.

g^{iš}er-dim = mahrašu id. — *mahrašu* von $\sqrt{hrš}$ »(in die Erde) einrammen«, cf. s.v. *eleppu hareštu*. — (ŠL 232. 39 b): H. IV Abschnitt »Schiff« 169 in Quellen A, B u. D: **g^{iš}er-dim** || *mah-ra-šu*.

g^{iš}dim-du₃-a = mahrašu id. — du_3 : $\sqrt{hrš}$ — (ŠL 94. 32): K 4230 (CT XII. 42 f.) Rs. Col. III. 20: **g^{iš}dim-du₃-a** || *mah-ra-šu₂*; beachte ibid. Z. 26: **dim-du₃-du₃** = *hur-ru-šu₂ ša₂ G^{iš}eleppi* »Verteilen des Schiffes«.

g^{iš}dim-ra-aḥ = mahrašu id. — (ŠL 94. 33): K 4230 Rs. Col. III. 21: **g^{iš}dim-ra-aḥ** || *mah-ra-šu₂*.

g^{iš}dim-gal = mahrašu id. — (ŠL 94. 36 a): Rm 353 (MEISSNER, Suppl. Aut. S. 22: H. VI) Rs. 7: [**g^{iš}dim**] - gal || *mah-ra-šu₂*



g^{iš}dim-gal u. a. = **tarkullu**, vgl. S. 111 unter »Bemastung«. Die Bedeutung »Pfahl, an dem das Schiff befestigt wird, wenn es festliegen, und der herausgerissen wird, wenn es abfahren soll«, d.h. »Ankerpfahl« (JENSEN, KB VI.₁ 493 ff.; MEISSNER, MAoG III.₃ 19 u.a.), ist für die folgenden Stellen wahrscheinlich: KAR Nr. 169 (: Era-Mythus; BBKF II.₁ 30 ff.) Rs. Col. III. 25 f.: *tar-kul-la lu-suh₄-ma lit-te-eq-le-pu G^{iš}eleppu* »den Haltepfahl will ich herausreißen, sodass das Schiff davonschwimmt«; cf. s.v. *sikkānu*. — Gilg. XI. 101 (KB VI.₁ 236; SCHOTT 69): *tar-kul-li derra^{ra}-gal i/u₂-na-as-sah* »Erragal reisst den Ankerpfahl heraus«. — Zu K 3500 + a.m. vide s.v. *markas eleppi*. Ähnlich Maqlū III. 134 (MEIER 26) in einem fragmentarischen Zusammenhang von dem aus Ton gefertigten Zauber-*makurru*. — Vgl. noch RT XX. 2 ff. (KB VI.₁ 288 ff.) Col. VII. 21: *ta-ar-ku-ul-li* in einem sehr fragmentarischen Zusammenhang.

g^{iš}er-rab ~ g^{iš}šibir = urīnu »Krummholz«, cf. THEO BAUER, ZA XL. 252. — (ŠL 232. 71 (!); 413. 3): H. IV. Abschnitt »Schiff« 171 f. in Quellen A, B u. D: **g^{iš}er-rab** || *u₂-ri(-in)-nu*; **g^{iš}šibir** || $\Upsilon\Upsilon$ (= *u₂-ri(-in)-nu*).

giššibir \rightarrow **šibirru** id. — (ŠL 413. 5): H. IV Abschnitt »Schiff« 173 in Quellen A, B u. D: ^{gišš}(si-bir)šibir || ši-bir-ru.

Dazu gehört ein:

gišškakšibir = **sikkat šibirri** »Pflock des Krummstabes«. — (Zu ŠL 230 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 174 in Quellen A, B u. D: ^{gišš}kakšibir || sik-kat₃ 𐎶𐎶 (= ši-bir-ru).

gurguru »Walze«. — \rightarrow syr.  arab.  (MEISSNER, BAWb I. 29 u. II. 101; cf. $\sqrt{\text{גרגר}} \sim \sqrt{\text{גרגל}}$, G-B 149^a).

BM 118821 (Sanh. Kuj. 2; Tf. I). 15 ff.: ke-reb ^{ID₂}idiqlat id[-du]-ši-na-ti a-na qid-da-ti a-di ^{URU}u₂-pi-a u₂-še-qel-pu-u₂ x-y ^Zu-v-w ^{PL}na-ba-liš u₂-še-lu-ši-na-ti-ma še-er ^{GIŠ}gur₂-gu-re-e [mar-ši-iš] iš-du-du-ši-na[-ti-ma] ke-reb ^{ID₂}a-rah-ti id-du-ši-na-ti a-na har-ri bīt-dak₃-ku-ri ša ^lkal-di u₂-še-qel-pu-u₂ »in den Tigris setzten sie sie (i.e. die hohen Kriegsschiffe Sanheribs); (strom)abwärts bis zu Opis segelten sie; (mit Hilfe von) brachten sie sie auf trockenes Land hinauf und schleppten sie mühevoll auf Walzen und setzten sie dann in den Arahtu-Kanal; zu dem Kanal des kaldäischen Bīt-dakkuri segelten sie».

giššeren₂-ma₂-lal \rightarrow **gišrinnu ša malallē** »Waage des Lastschiffes«. — ^{gišš}eren₂ \rightarrow **gišrinnu** »Waage»; vide s.v. ma₂-lal. — (ŠL 393. 40).

K 4403 (CT XII. 44, früher V R 26 Nr. 1; H. VI) Vs. Col. II. 15: ^{gišš}eren₂-ma₂-lal || ša₂ (: gišrinnu) ma-lal-le-e, es folgt:

giššdili₂-eren₂ = **itqurti gišrinni** »Waagschale«. — Zu dili₂ = itqurtu cf. s.v. itqurti sikkāni. — (ŠL 377. 24).

K 4403 Vs. Col. II. 16: ^{gišš}dili₂-eren₂ || it-qur-ti gi-iš-rin-ni.

Namen von Teilen und Ausrüstungsgegenständen der Wasserfahrzeuge unsicherer Bedeutung.

giššAD.KUL.SI₃.GA-ma₂ — (Zu ŠL 145 nachzutragen): AO 5673 (TCL V Pl. 7) Vs. Col. I. 20, Col. II. 13, Col. III. 11 bei ma₂-120/60/30/gur, vor gi-muš, q.v., genannt.

$gi\check{s}$ **AMA.UŠ** = **nardamu** / **nerdamu** — *nardamu* von \sqrt{rdm} (?), vgl. (?) arab. \sqrt{rd} »verstopfen«, (»flicken«); cf. G-B 746^b. — (Zu ŠL 237 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 149 in Quellen A u. H: $gi\check{s}$ **AMA.UŠ**¹ || *ner/nar-da-mu*.

$gi\check{s}$ **bar-si-ma₂**: = **barsi ša eleppi** — (Zu ŠL 74 nachzutragen, cf. 243): DPM XVIII Nr. 56 (altbabylonische Schüler- tafel) Vs: $gi\check{s}$ **bar-si-ma₂**, Rs. syllabisch: **ba-ar-si-ma-a** mit der babylonischen »Übersetzung« *ba-ar-si ša i-li[-pi₂-im]*.

$gi\check{s}$ **da-la₂-ma₂** — cf. **da-la₂** = *tillatu* — (Zu ŠL 335 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 129 in Quellen A, E u. P: $gi\check{s}$ **da-la₂-ma₂** || [] $\Upsilon\Upsilon$ (= *e-lep-pi*).

$gi\check{s}$ **DIM.KAK(.KAK)²** = **mer-x**. — (ŠL 94. 29 a): H. IV Abschnitt »Schiff« 144 f. in Quellen A u. H: $gi\check{s}$ **DIM.KAK** || *mer-x*, $gi\check{s}$ **DIM.KAK.KAK** || $\Upsilon\Upsilon$ (= *mer-x*).

$gi\check{s}$ **DIM.KAK(.KAK)²** = **pasuttu**. — *pasuttu* von \sqrt{psm} (wovon auch *napsamu*), sonst als »Netz«, »Schleier« bekannt.³ — (ŠL 94. 29 c): H. IV Abschnitt »Schiff« 140 f. in Quellen A u. E: $gi\check{s}$ **DIM.KAK** || *pa-su-ut[-tum]*, $gi\check{s}$ **DIM.KAK.KAK** || $\Upsilon\Upsilon$ (= *pa-su-ut[-tum]*).

$gi\check{s}$ **DIM.KAK(.KAK)²** = **ud-x**. — (ŠL 94. 29 b): H. IV Abschnitt »Schiff« 142 f. in Quellen A, E u. H: $gi\check{s}$ **DIM.KAK** || *ud-x*, $gi\check{s}$ **DIM.KAK.KAK** || $\Upsilon\Upsilon$ (= *ud-x*).

$gi\check{s}$ **ger₃-a-ša_g₁-ga** ~ $gi\check{s}$ **ger₃-za_g-ge₁-a** = **umāšu**: eine Art »Klammer«, »Fessel« (: »Fussfessel des Feldes« und »hem- mende Fussfessel«, cf. DELITZSCH, HWb 93^a). — *umāšu* von $\sqrt{amš}$

¹ Man möchte fast $gi\check{s}$ u r₃ (!) - u š lesen (vgl. schon DELITZSCH, HWb 614^b) und als »Stützbalken« erklären, das Original zeigt aber deutlich AMA auf.

² In diesem und in den beiden folgenden Worten möchte man, dem Zu- sammenhang nach (da nach *tarkullu*, »Mast«, q.v.; genannt), beinahe die babylonische Entsprechung der heutigen *güne* und *hirze*, der im Kranz um den Mast herum liegenden Hölzer, die zur Befestigung der Rahe am Mast dienen (RITTER 127), sehen. $gi\check{s}$ **DIM.KAK.KAK** als Teil des Wagens = *šiqšu*. H. V., ŠL 94. 30 d.

³ Es gibt auch ein *pasuttu* (: **S A . S A L**) als Körperteilname, HOLMA, Kt. 159 f.; cf. ŠL 94. 30.

»festhalten«, »festmachen« (?), cf. LANDSBERGER, ZDMG LXIX. 500 f. — (ŠL 444. 78 u. 60).¹

H. IV Abschnitt »Schiff« 147 f. in Quellen A u. H: ^{g i š} g e r₃ - a - š a g₄ - g a || u₂-ma-šu; ^{g i š} g e r₃ - z a g - g e₄ - a || 𐎶𐎶 (= u₂-ma-šu).


^{g i š} **g i s a l - š u** = **gisal qāti** »gisal für die Hand«, ein Teil des Riemens (?) (cf. SIDNEY SMITH, RA XXX. 157). — (ŠL 226.9): H. IV Abschnitt »Schiff« 155 in Quellen A, B u. H: ^{g i š} g i s a l - š u || 𐎶𐎶 (= gi-sal-lum) ga-ti, nach gisal (gimušši), q.v.; es folgt:

^{g i š} **g i s a l - m u d** = **gisal uppi** »gisal des Handgriffes«, auch ein Teil des Riemens (?). — uppu »Stiel«, »Handgriff« → aram. 𐤏𐤍𐤏𐤍 »Blattstiel der Dattelpalme«. — (ŠL 226.4): H. IV Abschnitt »Schiff« 156 in Quellen A u. B: ^{g i š} g i s a l - m u d || 𐎶𐎶 (= gi-sal-lum) up-pi.

^{g i š} **g i s a l - l i m₂ - m a** = **gišru uppi** »Brücke des Handgriffes«, beim Ruder (?). — (ŠL 226.6): H. IV Abschnitt »Schiff« 158 in Quellen A, B u. D: ^{g i š} g i s a l - l i m₂ - m a / l i m u || giš-ru up-pi, es folgen:

^{g i š} **m u - g i s a l** = **šumû ša gisalli**, beim Ruder (?) — (ŠL 72. 27, cf. 12): H. IV Abschnitt »Schiff« 159 in Quellen A, B u. D: ^{g i š} m u / k u l - g i s a l || šu-mu-u ša₂ gi-sal-li.²

^{g i š} **d i l i₂ - g i s a l** = **itqurti gisalli** — (ŠL 377.12): H. IV Abschnitt »Schiff« 160 in Quellen A, B u. D: ^{g i š} d i l i₂ - g i s a l || it-qur-ti 𐎶𐎶 (= gi-sal-li).

^{g i š} **h u š - x - m a₂**: ⇐ **hušānu ša eleppi** — (Zu ŠL 402 nachzutragen): DPM XVIII Nr. 56 Vs. ^{g i š} h u š - , Rs. syllabisch h u - š a - a - a n mit der babylonischen »Übersetzung« hu-šā-nu-um ša i-li-pi₂-im.

^{g i š} **I B^(?) - k u₃ - m a₂** — (Zu ŠL 535 (?) nachzutragen): STVC Nr. 60 (Šulgi-Hymne) Vs. 18: ^{g i š} I B^(?) - k u₃ - z u u₃ h e₂ - g a l₂

¹ Ein Teil des Mastfusses? (Für den Holzschuh des Mastes, *filis*, beim heutigen *muhēle* siehe RITTER 125 f. u. Abb. *ibid.*). Vielleicht beziehen sich doch alle die in H. IV Abschnitt »Schiff« 132—148 vorkommenden Wörter auf den Mast?

² Zu *šumû* vgl. *sikkat šumē* und *šumē marri*, MA 1054^b.

gar-gar-ra-a ki-ḫe₂ uš-sa-me-e₃, zwischen u₃, q.v., und ḫum, q.v.

^{giš}KA.BA-ma₂. — (Zu ŠL 15 nachzutragen): UCBC (STRU II Nr. 18: šumerischer Brief): 2 ^{giš}KA.BA nach den Heckplanken, a d, q.v., und den Stevenschützern (?), tu-gul, q.v.; cf. s.v. KA-ma₂ »Bug«.

kappāti: NBC 1030 (BICN I Nr. 162: neubabylonische Schiffsmiete) Rs. 7: $\frac{1}{5}$ der Schiffsmiete a-na kap-pa-a-ti (UNGNAD, Gl. 122: »für Segel«); cf. s.v. parīdu.

^{giš}KU-ma₂. — (Zu ŠL 536 nachzutragen): VAT 2243 (TuT Nr. 121) Rs. Col. XIII. 6': 7 2 ^{giš}gi-muš u₃ ^{giš}KU-ma₂ 12-ta: 12 für 1 Sekel; cf. VAT 2215 (TuT Nr. 16) Rs. Col. VI: ma₂ ^{giš}KU 4-ta; DP Nr. 485 Vs. Col. I. 1 bietet ^{giš}KU in einer u₃-Liste.

^{giš}MA.MA₂-ma₂. — (Zu ŠL 342 nachzutragen): AO 5673 (TCL V Pl. 7) Vs. Col. I 15 u. Col. II. 8: 8 ^{giš}MA.MA₂-ma₂ bei ma₂-120/60-gur (fehlt bei den kleineren Frachtschiffen!).

^{giš}MA₃.SAL-ma₂. — (Zu ŠL 233 nachzutragen): AO 5673 (TCL V Pl. 7) Rs. Col. IV. 7: 5 ^{giš}MA₃.SAL-ma₂ bei ma₂-10-gur (fehlt bei den grösseren Frachtschiffen!).

^{giš}ME.TE.KAB-ma₂. — (Zu ŠL 532 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 130 in Quellen A, E u. P: ^{giš}ME.TE.KAB-ma₂ || [] ḫḫ (= e-lep-pi).

parīdu: NBC 1030 (BICN I Nr. 162: neubabylonische Schiffsmiete) Rs. 8: $\frac{1}{5}$ der Schiffsmiete für pa-ri-du (UNGNAD, Gl. 122: »Ruder«); vgl. VAT 4982 (VAS VI Nr. 315) Vs. 6.

^{giš}sag.ki.ra-ma₂. — (Zu ŠL 115 nachzutragen): AO 4021 (RTC Nr. 29) Vs. Col. II. 2: 2 ^{giš}sag.ki.ra-a-a-tu+gab+liš »2 x (aus) Maulbeerholz«, zwischen ma-di-m₂, q.v., u. emesig, q.v., genannt.

ŠU.UD.NA₄^{MEŠ}: crux interpretum, kommt nur in Gilg. vor: Uršanabi, dem Schiffer des Utnapištim, gehören die ŠU.UD.NA₄^{MEŠ}, Gilg. X Col. III₁ 29. Dadurch, dass sie von Gilgameš zerschlagen wurden ($\sqrt{\text{hps}}$ II₁), ist die Überfahrt über das Todeswasser gehemmt, und Gilgameš muss sie mit langen Stosstangen (parīsu,

q.v.) ersetzen, um das Wasser überschreiten zu können, Gilg. X Col. III.₁ 34 ff., Col. III.₂ 38 ff. Beim Anlangen an Utnapištim's Ufer ist dieser erstaunt, dass die *ŠU.UD.NA₄^{MEŠ}* des Fahrzeuges zerstört sind, Gilg. X Col. IV. 15. — Es wird gewöhnlich als *šūt abnē* gelesen und als ein Schiffsteil bzw. Ausrüstungsgegenstand erklärt: »Ballast«, JENSEN, KB VI.₁ 473; »a chest full of stones«, HAUPT, JAOS XXXII. 8; »Anker«, LUCKENBILL, AJSL XXXVIII. 97 (cf. Anm. 2 S. 125); »Segel«, THOMPSON, Gilg. 85. WITZEL, KS III. 48 Anm. liest *šūt abnē* »Steinschlepper(-Fahrzeug)«, *šūt* von *√šūt* »ziehen«. FRIEDRICH bei SCHOTT, Gilg. 58 Anm. 4, schlägt »die Steinernen, d.h. Götzenbilder (?)« vor. So viel scheint mir jedenfalls festzustellen, dass es sich doch um einen Ausrüstungsgegenstand handelt, da er ja gelegentlich durch *parisu* ersetzt werden kann.

giš te - ma₂ = tehi eleppi. — Vgl. *te* = *√thš* »sich nähern«¹. — (Zu ŠL 376 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 127 in Quellen A, D, E u. P: ^{giš} *te - ma₂* || *te-hu* 𐎶𐎶 (= *e-lep-pi*), zwischen *karē* und *iāti* genannt.

giš UŠ.AB.KAK. — (Zu ŠL 211 nachzutragen): H. IV Abschnitt »Schiff« 131 in Quellen A u. E: ^{giš} *UŠ.AB.KAK* || [].

giš zi - di m₂ - ma₂. — (Zu ŠL 84 nachzutragen): AO 5673 Vs. Col. III. 12 u. Rs. Col. IV. 5: 1 ^{giš} *zi - di m₂ - ma₂*, vor *gi - muš* genannt, nur bei *ma₂ - 30 / 10 - gur* (fehlt bei den grösseren Frachtschiffen).

Ein ^{giš} *ba - ma₂* = *supin eleppi*² (: »Schiffskiel«, HOLMA, Sachau 2) ist m.W. nicht belegt. Die Stelle K 63 (IV R² 25) Vs. Col. I. 3 gehört nicht hierher (siehe Textanhang, Anm.).

¹ Cf. DELITZSCH, AS 439.

² Die verschiedenen ^{giš} *ba* = *supinnu* sind im Anfang des H. IV angegeben.

IV. TEIL: HERSTELLUNG DER WASSERFAHRZEUGE.

Der Schiffbau war ein besonders wichtiger Zweig der babylonischen Industrie. Davon zeugen u.a. die in den Gesetzesvorschriften befindlichen Bestimmungen, die dieses Gewerbe näher regeln: danach musste die Arbeit zuverlässig ausgeführt werden; CH § 234 spricht über das Kalfatern des Normaltypus, $m a_2 - 60 - g u r$, und setzt den Preis dafür fest; *ibid.* § 235 gibt Bestimmungen über das fehlerhafte Kalfatern eines Schiffes, cf. s.v. *eleppu dannatu*. Ein tüchtiges Werk verstanden eben nur die geschulten Schiffbauer zu schaffen. Infolge Mangels an geeigneten Arbeitern konnte es beim Schiffbau sogar zur Arbeitsstockung kommen, cf. BM 12826 (LIH I Pl. 12 f.; VAB VI Nr. 49). Gelinglich mussten auch, wenn es sich um den Bau besonderer Schiffstypen handelte, ausländische Schiffbaumeister in den babylonischen Schiffswerften angestellt werden, cf. B 118821, s.u.

A. Bauleute.

Beim Bau der Wasserfahrzeuge waren folgende Fachleute tätig:
 $^h m a_2 - l a h_4 \rightleftharpoons malahu^1$ »Schiffer«, »Schiffbaumeister«. — Ursprünglich hiess es wohl: $l u_2 - m a_2 - l a h_4 - a k$ (: Gen.) $\sim l u_2 -$

¹ Die typologisch zu erwartenden Formen im Akkadischen sind **malahhu* > **malāhu*; cf. $g i_6 - p a r \rightleftharpoons giparru, gipāru$ (»Wohnung des e n-Priesters«); vgl. ferner einerseits $g i - m u š \rightleftharpoons gimuššu$ (> **gimūšu*), $g u_2 - t a r \rightleftharpoons kutallu$ (> **kutālu*) und andererseits $g u_2 - m u r_7 \rightleftharpoons *gumurru$ > *gumūru*, usw. Ein langer *a* bei *malahu* ist aber aus der Schrift nicht zu erkennen, denn syllabisch wird *malahu* immer *ma-la-hu*, einmal auch *ma-lah₂-u* (K 214, Rm II, 429: CT XVIII. 47 f., Rs. Col. I. 4'), geschrieben.

$m a_2 - l a h_4 a_4 - d a - a k$ (Comit. + Gen.)¹ »der Mann des Schifftreibens«, $l a h_4$ »treiben« (cf. OICAS II. 37); $m a_2 - l a h_4$ ist die spätere Abkürzung. — \rightarrow aram. ܠܗܘܢ , spät-hebr. לָהוּן , arab. لِهُون (ZIMMERN, AFW² 45). — (ŠL 122. 45).

$l u_2 - amēlu$: ^h $m a_2 - l a h_4$ || *ma-la-hu*, zusammen mit *addupu* und *kāpīru*, q.v. — In den šumerischen Wirtschaftsurkunden wird $m a_2 - l a h_4$, zusammen mit $n a g a r$ und $a d - k i d$, ständig genannt; ITT IV. 7708; 8150. — Altbab.: CH § 234: *malahum* als Kalfaterer; Lohn für das Kalfatern des Normaltypus, $m a_2 - 6 0 - g u r$; § 235: Strafe für das fehlerhafte Kalfatern eines Schiffes; BM 12826 (LIH I Pl. 12 f.; VAB VI Nr. 49): Erbauer des *maniduppum*, q.v. — Assyrl.: BM 118821 (Sanh. Kuj. 2; Tf. I) 12 ff.: ^h *malahu*^{MES} aus Tyros, Sidon und Jonien bauen in Ninive hohe Schiffe für Sanheribs Kriegszug gegen Elam, vide s.v. *elep hattī*. — Neubab.: ausdrücklich als »gelernter Arbeiter«, ^h *um-man-nu*, bezeichnet; VAT 8500 (An. Or. IX Nr. 8; cf. UNGNAD, Gl. 19) Vs.

Als »Schiffbaumeister« heisst *malahu* im Šumerischen auch ^h $m a_2 - g i n_2$ — (ŠL 122. 88).

ITT I 1451: $5 0 e s e r_2 - h a d_2 g u r$ — $m a_2 - g i n_2 - e š u b a - t i$ »der Schiffbaumeister hat ~12600 l trockenen Asphalt empfangen«; cf. ITT II. 1 795.

Eine spezielle Bezeichnung des *malahu* als »Holzarbeiter« dürfte das šumerische ^h $š i d i m$ ² (= *itinnu*) sein. — (ŠL 440. 30, cf. 22).

VAT 244 (ZA IX. 159 ff.) Vs. Col. I. 15: ^h $š i d i m - m a$ || *ma-la-hu*

malahu kommt passim als Ahnherrname vor.

^h $n a g a r$ (wohl: $n a \eta a r$) \rightarrow *naggaru* »Bearbeiter der hölzernen

¹ Cf. Urukagina Kegel B u. C Col. III. 5 f. (SAK 46): $l u_2 - m a_2 - l a h_4 a_4 - k e_4$ $m a_2 e - d e b_2$ »der Mann des Schifftreibens hat sich das Schiff angeeignet«, neben Kegel A Col. IV. 3 f. (SAK 44): $l u_2 - m a_2 - l a h_4 a_4 - d a - k e_4$ $m a_2 e - d e b_2 - b a - a$ »der Mann des Schifftreibens sich das Schiff angeeignet habend«.

² $š i d i m$ »Hippe«, »Langbeil« ist das Hauptinstrument des Baumeisters zur Bearbeitung des Bauholzes, ŠL 440. 1.

Bestandteile». — \Rightarrow aram. (talm.) נִבְרָרָא¹, syr. ܢܒܪܪܐ, arab. نَجَّار (ZIMMERN, AFW² 25). — (ŠL 560. 3).

Neben $m a_2 - l a h_4$ und $a d - k i d$ wird $n a g a r$ in den šumerischen Wirtschaftstexten passim genannt; ITT II₁ 3488: Erbauer von Götterschiffen. — Altbab.: nach CH § 274 gehört der $n a g a r$ zu den *mār ummānim*, gelernten Arbeitern; sein Lohn wird auf 4 *še kaspim* pro Tag festgesetzt; BM 12826 (LIH I Pl. 12 f.; VAB VI Nr. 49): Zimmerleute, die beim Bau eines Palastes tätig sind, sollen zur Aushilfe beim Bau eines Frachtschiffes, *maniduppam*, q.v., kommen. — Neubab.: NBC 1135 (BICNNr. 45; NbBU Nr. 245) Vs. 16; UCBC 373 (NbDE II Nr. 24) Vs. 23.

^h**a d - k i d** \Rightarrow **addupu** »Bearbeiter der Rohrbestandteile«. ² — (ŠL 145. 34, cf. 6. 35).

Nach den šumerischen Wirtschaftstexten gehört der $a d - k i d$, zusammen mit $m a_2 - l a h_4$ und $n a g a r$ genannt, zu den Handwerkern, *giš-kin-ti* (\Rightarrow *kiškattû*, ŠL 296. 150); vgl. CH § 274, wo $a d - k i d$ ausdrücklich zu den *mār ummānim* gerechnet wird; HS 917 (TMH V Nr. 167) Rs. Col. V; ITT II₁ 3488: Erbauer von Götterschiffen; V 6970. — Altbab.: BM 12826 (LIH I Pl. 12 f.; VABVI Nr. 49) fordert: ^h*naggaru*^{ME S} ^h*malahu*^{ME S} *u₃* ^h*addupu*^{ME S} *ša mātīm* — *maniduppam li-pu-šu* »die Zimmerleute, die Schiffer und die Rohrbearbeiter des Landes — sollen das Frachtschiff herstellen»; CH § 274 gibt Bestimmungen über den Tagelohn des *addupu* (leider ist die Zahl nicht erhalten). — *addupu* kommt passim als Ahnherrname vor.

^h**s a g - s u r** = **kāpiru** »Asphaltierer«. — **s u r** = \sqrt{ar} »bestreichen«. — *kāpiru*: I₁ Part. von \sqrt{kpr} »bestreichen«, q.v. (vgl. *kupru*, q.v.). — (ŠL 115. 105).

$I u_2 - a m \bar{e} l u$: ^h**s a g - s u r** || *ka-pi-ru* zusammen mit *addupu* und *malahu*.

¹ Ein Verbum \sqrt{ngr} im Akkadischen ist, gegen HOLMA, Sachau 2 ff. nicht belegt; das *u-gur bita*, Gilg. XI. 24, ist als »reiss ab das Haus«, von \sqrt{nqr} , zu deuten (THOMPSON, Gilg. 86; SCHOTT 66). Dagegen ist die aramäische Verbalform ܢܒܪܪܐ, Pap. Sachau Nr. 8 Z. 4, von נִבְרָרָא denominiert, wie auch das arabische Verbum نَجَّار »work wood as a carpenter«.

² Cf. MEISSNER, MVAG XII. 4 17 ff.; THUREAU-DANGIN, RA XVII. 105.

sābē nāš sussulli kīri »Leute, die die Rührkelle des Asphalt-schmelzofens bedienen«. — Gilg. XI. 67, vide s.vv. *sussullu* u. *kīru*.

Die Hersteller von Wasserfahrzeugen gehörten zu Arbeitsgemeinschaften, die ihre eigene Schutzgötter hatten. ^h*malahūtu* »Schiffereibetrieb«, VAT 375 (VAS V Nr. 98: neubab.) geschrieben ^h*ma₂-lah₄-u₂-tu*. ^h*addupūtu* »Rohrbearbeiterschaft«, VAT 5501 (VAS VI Nr. 37: neubab.) geschrieben ^h*a d - k i d - u₂-tu*.

Die Patrona des Schiffbauers war Ninkarrak-Gula mit den Beinamen ^d*n i n - m a₂ - g u r₈ - r a* »Herrin des *makurru*«, K 2597 + a.m. (CT XXV. 1 ff.) Vs. Col. II. 58; Rm II, 289 (CT XXV. 29) Col. II. 6; AO 5376 (RA XX. 98 f.) Rs. Col. VIII. 43; ^d*a m a^a - m a - m u - r u^g i k i d - m a ḫ* »Mutter Rohrmatte«, K 2597 + a.m. Vs. Col. II. 59; Rm II, 289 Col. II. 7'; AO 5376 Rs. Col. VIII. 44; ^d*m a₂ - m u - u n - d u₃* »das Schiff hat sie gebaut«, K 2597 + a.m. Vs. Col. II. 60; Rm II, 289 Col. II. 8'; AO 5376 Rs. Col. VIII. 45; vgl. noch ^d*n i n - g i^s m a₂ - d u₃* »Herrin, die das Schiff baut«, AO 5373 Vs. Col. V. 42 (siehe TALLQVIST, SO VII. 261, 360, 406, 409, 413). Der Patronus des *malahu* war Ea: *ea ša₂^h m a₂ - l a ḫ₄ / m a - l a - ḫ i*, K 4349 (CT XXIV. 20 ff.) Rs. Col. XI. 130; K 4366 (CT XXV. 48) Z. 12 (siehe TALLQVIST, SO VII. 182, 290); vgl. ^d*n i n - m a₂ - l a ḫ₄* »Herr(in) des Schiffers«, K 4349 Vs. Col. III. 117 (TALLQVIST, SO VII. 413). Ea war auch Patronus des *addupu*: *ea ša₂^h a d - k i d / a d - d u - p i*, K 4349 Rs. Col. XI. 131; K 4366 Z. 13 (TALLQVIST, SO VII. 178, 400).

B. Werkzeuge.

hasinnu »Beil«, »Axt«.

Gilg. X. Col. III. 40 u. 44 (KB VI.₁ 220; SCHOTT 61): *ḫa-ši-in-na ṽnš^s* »die Axt nehmen«. Es diente zum Fällen (*ku d* = *ṽ³ṽ³*) der beim Schiffbau verwendeten Bäume, in unserer Stelle der Bäume, aus denen die *parīsu*, q.v., gefertigt wurden.

namsaru: Waffe zum Schneiden (: Messer). — *ṽ³mš^r* »schneiden«.

Gilg. X. Col. III. 44 ergänzt nach IX. Col. I. 16 u. II. Col. II. 4 f. (KB VI.₁ 220; SCHOTT 61): *iš[-lu-up nam-ša-ru šib-bi-šu]* »zückte das Schwert an seinem Gürtel«. Ein *namsaru* beim Schiffbau diente

wohl zum Schneiden und Schnitzen der Bauhölzer, und zwar in der zitierten Stelle der *parīsu*, q.v.

g e r₂ - a d - k i d = **patru ša addupi** »Messer des Rohrarbeiters«. — (ŠL 10. 2).

AO 3555 (RA VI. 131) Rs. 11: g e - e r [- a d - k i d] «*pat-ri ša₂ addupi*. Dieses »Messer« diente sicherlich zur Bearbeitung des Rohres. ^{g^{is}} **a d - g i - g a z - z a** = **petnu ša addupi**: ein Werkzeug (Brett?) des Rohrbearbeiters. — (ŠL 145. 19).

K 2055 (II R 26 Nr. 1) Rs. (!) Col. III. 28': ^{g^{is}} (!) a d - g i - g a z - z a || 𐎶𐎶 (= *pe-et-nu*) *ša₂ addupi*. Wozu der *addupu* sein *petnu* (von |*pīn* ?) brauchte, ist nicht ganz klar. Nach der šumerischen Erklärung soll es beim Zerschlagen, g a z, q.v., des Rohres, g i, ge-dient haben; vgl. BM 38173 (CT XII. 20) Vs.: 11: g i - g a z || g a z || *he-pu-u ša₂ qanê* in einem Zusammenhang, der sich auf den Schiffbau zu beziehen scheint. Ist damit das Brett gemeint, auf dem der *addupu* das Rohr zerschlug?¹

sellu ša addupi »Korb des Rohrbearbeiters«. — Zu *sellu*, neubab. *sallu*, vgl. Anm. 2 S. 35.

AO 6479 (THUREAU-DANGIN, Rit. acc. 3 ff.) Col. IV. 34 f.: 24 ^{G^I} *sel-li* 5^{T A} ^{G^I} *sel-la qātu*^{I I} nach GI-GAB als *u₂-de-e^h addupi* bezeichnet. — Vgl. (?) noch BRLM IV Nr. 13 (neubab.) 25: *šumma tirānu kīma sal₃-līm ša₂^h addupi* (TALLQVIST).

g i r₄ - m a₂ - l a h₄ / a d - k i d ≅ **kīr malaḥi / addupi** »Ofen des *malaḥu* bzw. des *addupu*« zum Schmelzen des Asphalts, womit das Schiff und seine Ausrüstung gedichtet wurde. — *kīru* (~ *kūru*) → hebr. כּוּר, (Du. כּוּרִים), aram. כּוּרָא, arab. كُور, كُور, äth. ነዋር., armen. *k'urai* (ZIMMERN, AFW.² 32). — (ŠL 430. 2).

AO 2162 (RA VI. 130) Rs. 5 f.: g i r₄ - m a₂ - l a h₄ || *ki-ir ma-la[-ḥi]*, g i r₄ - a d - k i d || (= *ki-ir*) 𐎶𐎶 *ad-du[-pi]*.

Gilg. XI. 65 ff. (KB VI.1 234; SCHOTT 67) schildert den Gebrauch des *kīru* beim Bau der Arche: 6/3 *sar ku-up-ri at-ta-bak a-na/ana ki-i-ri/gi r₄ 3 sar eser [at-ta-bak] a-na leb₃-bi 3 sar šābu*^{M E S}

¹ BEZOLD, Gl. 220^a: »Brett zum Glätten der Teermasse«; *šēbag*, *sōbeč* des heutigen *muhele*-Bauers im Iraq, RITTER 135 (Tf. XXXVIII,3). Vgl. dazu FORBES, Bitumen 1934 1/3. 8 u. 1935 1/3. 14.

na-aš₂ ^{G I S} *su-us-su-ul-ša₂* *i-zab-bi-lu* *i₃-giš* »Sechs / Drei Saren Harz goss ich in den Ofen, drei Saren Rohasphalt tat ich hinein, drei Saren Baum öltrugen die Leute, die die Rührkelle des Asphalt-ofens bedienten».

kīru entspricht genau dem heutigen Iraqarabischen *kūra*, dem »rechteckigen, gemauerten Becken, das von unten befeuert wird» (RITTER 135; Tf. XXXVIII, 2); siehe MEISSNER, MVAG XII.3 17 ff.

Das *la-ga-gir₄*: \pm *la-ga* [*ki-i-ri*], AO 2162 (RA VI. 130) Rs. Col. III. 6 dürfte »die bei der Asphaltbearbeitung zurückbleibenden Schlacken» bedeuten (LANDSBERGER).

sussulli kīri: Löffelartiges Instrument¹ zum Umrühren des Asphalts in dem *kīru*.

Gilg. XI. 67: *šābu* ^{ME S} *na-aš₂* ^{G I S} *su-us-su-ul-ša₂*², vide s.v. *kīru*. — Die Bedeutung des *sussullu* als Art Kelle geht durch den Vergleich mit *buginnu*, BM 38128 Col. III. 7. 8. (DELITZSCH, S. Gl. 70), hervor, siehe Anm. 2 S. 15 s.v. *makurru*. Diese Kelle war nach dem Determinativ ^{G I S} aus Holz. — Für den entsprechenden Gebrauch von hölzernen löffelartigen Rührinstrumenten heute im Iraq vgl. Tf. XXXVIII, 2.

C. Baumaterial.³

a. Holz. — Harte, zum Schiffbau geeignete Hölzer haben in Mesopotamien immer gefehlt. Strabo z.B., 741, erzählt, dass Alexander der Grosse sich in Babylonien hat Schiffe bauen lassen aus: *τῶν ἐν τοῖς ἄλσεσι καὶ τοῖς παραδείσοις κρηαίττων σπάνις γὰρ ὕλης ἐνταῦθα*; cf. Arrian VII. 19. 4 und siehe MEISSNER, Bab. & Ass. I. 211 f. Holz ist daher immer recht kostbar gewesen, und wenn man Bäume fällte, die ja meist gärtnerisch angebaut waren (vgl. Amh. I Nr. 66), wurden die verschiedenen Baumteile sorgfältig je

¹ Früher als »Korb» erklärt und mit dem hebräischen *רִיבְוֹבִיב* zusammengestellt (ZA III. 419).

² Das Suffix *-ša₂* bezieht sich auf *kīru*.

³ Zum Baumaterial der ägyptischen Schiffe siehe LUCAS².

nach ihrer Verwendungsmöglichkeit verschiedenen Zwecken zugeführt.¹ Heute wird im Iraq beim Schiffbau alles Holzmaterial, das nur zur Hand ist, wie z.B. selbst alte Tonnendeckel, verwertet.

Das feste Bauholz musste also zum grössten Teil importiert werden. Die Babylonier haben schon früh grossen Wert auf die Amanus-Bäume gelegt;² vgl. z.B. Gud. Stat. B Col. V. 28 ff. (SAK 68): $a m_3 - a - n u m \ h u r - s a g e r e n - t a \ [^{g i \ddot{s}}] e r e n \ [g i d_2] - b i \ 60$
 $k u \check{s}_3 \ [^{g i \ddot{s}}] e r e n \ [g i d_2] - b i \ 50 \ k u \check{s}_3 \ [^{g i \ddot{s}}] T U G_2 \ g i d_2 - b i \ 25$
 $k u \check{s}_3 \ a d - \check{s} e_3 \ m u - a k - a k \ k u r - b i \ i m - t a - e_3$ »im Amanus, dem Zederngebirge, Zedernstämme von ~ 30 m Länge, Zedernstämme von ~ 25 m Länge, *urkarinnu*-Stämme von ~ 12.5 m Länge zu . . . machte er und holte sie aus dem Berge«. — Wie uns die Texte lehren, wurde das Schiffbauholz auch aus Tilmun, Makan und Meluhha als Kaufware importiert, und zwar oft schon in bearbeitetem oder wenigstens zum Teil bearbeitetem Zustand, cf. s.vv. *eleppu ša iši*, *eleppu tilmanītu* / *makkanītu* / *meluhhītu*. — Vgl. noch BM 118819 (Sanh. Kuj. 3; Tf. II) Col. II. 25 f. — Heute wird das feste Baumaterial der *muhēle*: das *sāḡ*-Holz durchweg aus Bahrain bezogen (RITTER 122 u. 135).

$g i \check{s} \check{s} u - d i m_2 - m a_2$ »Schiffbauholz«. — $\check{s} u - d i m_2 = \sqrt{b n \check{s}}$
 »bauen«, q.v. — (ŠL 354. 347).³

1:0 Für $m a_2 - 120 - g u r$: ITT V 10011 Vs. Col. III: 180 $g i \check{s} u_3 - k u$;
 AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Vs. Col. III. 12 f.: 360 $g i \check{s} u_3 - k u$

¹ Für die Baumwirtschaft in Alt-Sumer cf. DEIMEL, Or. XVI und An. Or. II. 90 f.

² Auch den Ägyptern fehlte im eigenen Lande das brauchbare Holzmaterial. Obwohl sie das Holz der Sykomoren und Akazien durch eine minutiöse ad hoc erfundene Technik zu Schiffsplanken und -balken bearbeiten konnten, haben sie wenigstens ihre seegehenden Schiffe, Königsschiffe und Götterschiffe aus fremdländischem Holz gebaut, und zwar aus grossen Zedernbalken vom Libanon. Schon um etwa 3000 v. Chr. haben die Ägypter als die ersten Herrscher des östlichen Mittelmeeres das Baumaterial aus Phönizien geholt (siehe KÖSTER, Schifffahrt 8 ff.). — Die Libanon-Bäume sind immer begehrtes Baumaterial gewesen, die Römer haben sie sogar ganz planmässig gepflegt.

³ Cf. GÉNOUILLAC, ITT V S. 5.

mit Preisangabe: $k u_3 - b i \frac{4}{3} g i n_2$, danach wohl für die kleineren Bestandteile.¹ — 2:0. Für $m a_2 - 90 - g u r$: OM 734 (RTC Nr. 307) Vs. Col. V: 480 $^{g i s} u_3 - k u$. — 3:0. Für $m a_2 - 60 - g u r$: ITT II. 1 892 Vs. Col. V: 53 $^{g i s} u_3 - k u$; ITT V 6728 Vs. 3, cf. s.v. $m e_2 - r e_2 - z a$; ITT V 6998 Vs.: 30 $^{g i s} u_3 - k u p a - k u_5$: behauene Fichtenhölzer; ITT V 8225 Vs.: 60; ITT V 10011 Vs. Col. III: 24 $^{g i s} u_3 - k u$; AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Vs. Col. III. 14 f.: 480 $^{g i s} u_3 - k u$ mit Preisangabe: $k u_3 - b i 2 \frac{2}{3} g i n_2$, wohl für die kleineren Bestandteile; Š & A Pl. 75 Nr. 53 Rs. :60 $^{g i s} u_3 - k u$; OM 734 (RTC Nr. 307) Vs. Col. V. 2: 120 $^{g i s} u_3 - k u$; Amh. I Nr. 66 (zwei Lieferungen:) Vs. 1: 59 + Vs. 8: 22 = Rs. 4: š u - n i g i n 81. — 4:0. Für $m a_2 - 40 - g u r$: ITT V 10011 Vs. Col. III: 23 $^{g i s} u_3 - k u$. — 5:0. Für $m a_2 - 30 - g u r$: ITT II. 1 892 Vs. Col. V: 13 $^{g i s} u_3 - k u$; ITT V 10011 Vs. Col. III: 49 $^{g i s} u_3 - k u$; AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Vs. Col. III. 16 f.: 22 $^{g i s} u_3 - k u$ mit Preisangabe: $k u_3 - b i 1 \frac{1}{3} g i n_2$ 15 š e, danach wohl für die grösseren Bestandteile, etwa Planken oä.; OM 734 (RTC Nr. 307) Vs. Col. V: 18 $^{g i s} u_3 - k u$; Š & A Pl. 75 Nr. 53 Rs.: 180 $^{g i s} u_3 - k u$ für 6 Schiffe, cf. s.vv. t a r g u l und $m e_2 - r e_2 - z a$; Amh. I Nr. 66 (zwei Lieferungen:) Vs. 2: 179 + Vs. 9: 60 = Rs. 5: š u - n i g i n 239. — 6:0. Für $m a_2 - 20 - g u r$: ITT V 10011 Vs. Col. III: 40 $^{g i s} u_3 - k u$; AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.) Rs. Col. VI. 9 f.: 30 $^{g i s} u_3 - k u$ mit Preisangabe: $k u_3 - b i 1 \frac{1}{3} g i n_2$, danach etwa für die Planken oä.; ibid. Col. VII. 5: 40 $^{g i s} u_3 - k u$; Amh. I Nr. 66 (zwei Lieferungen:) Vs. 3: 555 + Vs. 10: 111 = Rs. 6: š u - n i g i n 666.

Nach fast allen oben zitierten Angaben sind die š u - d i m₂ aus Fichte, $u_3 - k u$, q.v., so auch ausdrücklich Amh. I Nr. 66 in Schlussfolgerung Rs. 11. Aus der Anzahl derselben kann man darauf schliessen, dass sie sich meistens auf mehrere Schiffe (und zwar oft wohl nur für Reparaturzwecke) beziehen. — Angaben ohne genauere Bestimmungen: ITT III 6126 Vs.; ITT V 6945 Vs.; НИР. I Nr. 289

¹ Wenn die Anzahl der Bauhölzer zusammen mit ihrem Preis angegeben wird, ist daraus ungefähr der Verwendungszweck wenigstens so weit zu bestimmen, das man sieht, ob die Hölzer für die kleineren oder für die grösseren Bestandteile Verwendung finden sollten.

Vs. Col. I; VAT 4413 (Or. XVI. 44 Nr. 145). — Vgl. noch STVC Nr. 60 (: Šulgi-Hymne) Vs. 12: $g^{i\check{s}}\check{s}u-dim_2$ von $e-me-sig$, $m e_2-r e_2-z a$ und u_3 gefolgt.

Es wird zwischen »langen und kurzen Bauhölzern«, $g^{i\check{s}}\check{s}u-dim_2-gid_2-gid_2-da$ und $g^{i\check{s}}\check{s}u-dim_2-lugud-da$, unterschieden, VAT 4413; vgl. dazu die obigen Preisangaben (I). Für die Länge der $\check{s}u-dim_2$ vide s.v. u_3-ku (: ITT V 6998 und AO 6036).

(*isu ša eleppi* »Schiffholz«, wohl: »Schiffbauholz«. — EA Nr. 40. 8: Lieferung von $i\check{s}u \check{s}a^{G^{i\check{s}}}$ [eleppi], cf. Z. 15: $i\check{s}u \check{s}a^{G^{i\check{s}}}$ eleppi.)

$g^{i\check{s}}u_r_3 \rightarrow gu\check{s}uru^1$ allgemeine Benennung für »Balken«. — → aram. קְשׁוּרָא, קְשׁוּרָא — (ŠL 255. 9).

Holma 23 (unpubliziert) Vs. 3 ff.: 1 $g^{i\check{s}}u_r_3$ 12 $ku\check{s}_3-ta$, 1 $g^{i\check{s}}u_r_3$ 11 $ku\check{s}_3-ta$, 1 $g^{i\check{s}}u_r_3$ 8 $ku\check{s}_3-ta$: Balken von 6, 5.5 und 4 m Länge (zum Reparieren eines $ma_2-40-gur$).

Die verschiedenen Schiffsteile wurden je nach der Wichtigkeit und dem Zweck der betreffenden Teile aus verschiedenen Holzarten hergestellt. Der Kiel, der Mast u. dgl. mussten natürlich aus möglichst festem, geschmeidigem Holz, die weniger wichtigen Teile dagegen konnten gelegentlich auch aus schlechterem, einheimischem Holz gefertigt werden. Die Baumarten², deren Holz beim Schiffbau verwertet wurden, sind folgende:

$g^{i\check{s}}u_3-ku = a\check{s}uhu$ »Fichte«. — (ŠL 455. 97).

ITT V 8232: $g^{i\check{s}}u_3-ku-gal$ »grosses Fichtenholz«. Die Länge der beim Schiffbau verwendeten u_3-ku wird in AO 6036 (TCL V Pl. 18 ff.: Text zum Schiffbaumaterial aus Umma) Rs. Col. XVI ff. angegeben; danach sind die meisten u_3-ku 5 bis 8 $ku\check{s}_3 \simeq 2.5$ bis 4 m, nur ganz vereinzelt 1 bis 3 $ku\check{s}_3 \simeq 0.5$ bis 1.5 m lang. Cf. ITT V 6998: 30 $g^{i\check{s}}u_3-ku-pa-ku_5 \check{s}u-dim_2 ma_2-60-$

¹ Cf. POEBEL, SPN 11 Anm. 2.

² Nebenbei sei hier bemerkt, dass der Unterweltsgott Nergal ständig als König der Bäume und Holzgeräte vorkommt; siehe TALLQVIST, SO VII. 53 u. 390; vgl. ibid. 296 (Enlil).

gur: gid₂-bišk₃-ta »30 behauene Bauhölzer aus Fichte (für den) Normaltypus, je ~ 4 m lang«. — Aus Fichtenholz wurden hergestellt: der Schiffsrumpf, u₅, q.v., und zwar: die Seitenspanten, me₂-re₂-za, q.v., die Schiffsplanken, u₃, q.v., ma₂-du₃, q.v.; Versteifungen, bar-da, q.v.; ferner die wichtigsten Ausrüstungsgegenstände: der Mast, targul, q.v., die Riemen und Ruder, gi-muš, q.v. — Der Gebrauch von u₃-ku als zäheste Holzart beim Schiffbau entspricht wohl dem Gebrauch von sāḡ: Teak-Holz, heute im Iraq beim Bau der *muhēle* (RITTER 122 u. 135).

giš⁸eren = erenu »Zeder«, eigentlich abies cilicia u.ä.¹ — → hebr. יָרֵשׁ (?) (siehe HOLMA, Sachau 3 f. und zuletzt KÖHLER, ZAW 1937. 163 ff.). — (ŠL 541. 6).

Ein *makurru*, q.v., aus Zedernholz: giš⁸ma₂-gur₈giš⁸eren[, Sm 1371 + 1877 (KB VI₁. 266 ff.) Vs. 23; cf. DP Nr. 485 Rs. Col. VI.2. — Aus Zedernholz waren gefertigt: die »Wände«, egar, q.v., des Ea-Schiffes; der »Bauch«, kará, q.v., des *elep^anabú*, q.v. — Zeder wurde aus dem Amanus-Gebirge bezogen, cf. Gud. Stat. B. Col.V. 28 ff. — Zu Zeder beim Schiffbau vgl. ferner Ez. XXVII.

giš⁸ma-nu = ēru »Lorbeer«(?) — ēru: aram. ܐܪܘܘܬܐ, arab. لوز (Siehe HOLMA, Sachau 18). — (ŠL 342. 50).

Aus ēru wurden gewöhnlich Stöcke gefertigt. Beim Schiffbau diente es zum Herstellen der Holznägel, kak, q.v.

giš⁸a-tu + gab + liš = sarbatu »Maulbeer«. — (ŠL 579. 123).

Aus dem einheimischen Maulbeerholz wurden hergestellt: die Bodenspanten, me-sig, q.v., des kurzen Schiffes, ma₂-lugud₂-da, q.v.; ferner ein Teil der Planken: ma₂-du₃, q.v. — Vgl. den Gebrauch von tūt »Maulbeerholz« heute im Iraq zum Herstellen der unter Wasser liegenden Teile, des Bretterbodens, der Steven und der Planken bis eine Elle über dem Wasserspiegel beim *ḡajjārīje* (RITTER 135).

giš⁸še-hi »Stockholz«. — (ŠL 367 195).

¹ Da der Name »Zeder« einmal so eingebürgert ist, so habe ich ihn überall stehen lassen.

Aus š e - ħ i wurden gewöhnlich Bögen, Stöcke, Kehrbesen u.ä. hergestellt, cf. Or. XVI. 60; beim Schiffbau diente es z.T. zu m a₂-d u₃, q.v.

g i š g i - g i d₂ »Langholz«. — (ŠL 85. 383).

g i - g i d₂ wurde zum Verfertigen der mahāmīl-Balken, m a₂-g u₂, q.v., verwendet.

g i š m e s - m a₂ - k a n - n a = musukkannu »Ebenholz«. — (ŠL 314. 57).

Aus Ebenholz waren die Kajüten, zarāti, q.v., des rukub^dmarduk, q.v., gebaut.

hušabu »Rispe«(?)¹, die beim Dichten des Schiffes diente.

UCBC 373 (NbDE II Nr. 24) Vs. 20 ff.: 5 ma-na kaspi a-na hu-ša-bu a-na 22 ^{G I S}eleppu^{M E S} ša₂ mu-an-na eš-ši e ser-ħ a d₂ [- a], iš-kar ša₂ mu-an-na a-di e ser-ħ a d₂-a ša₂ pa-ħ e-e² ša₂ ^{G I S}eleppu^{M E S} »5 Minen Silber für Rispen für 22 Schiffe, von diesem neuen Jahre³, trockener Asphalt, diesjähriges Arbeitspensum nebst trockenem Asphalt zum Dichten der Schiffe«, cf. s.v. e s e r₂ - ħ a d₂.

b. R o h r. — g i = q a n ū »Rohr«. — qanū → hebr. קַנּוּ, aram. קַנּוּ, syr. ܩܢܘܘ, arab. قنوص, قنوص, gr. κάρυα, lat. canna usw. (ZIMMERN, AFW² 22, 27 u. 56). — (ŠL 85. 63).

Rohr gab es in Babylonien im Überfluss. Es wuchs wild: appāru »Röhricht«, oder wurde gärtnerisch angebaut: šippātu »Rohrpflanzung«. Für Bauzwecke wurde es zuerst gefällt: g i - k u d - d u »gefälltes Rohr«. Beim Bearbeiten behandelte der Rohrbearbeiter, a d k i d, q.v., es mit seinen Werkzeugen paṭru, q.v., (peṭnu, q.v.) und kīru, q.v. Geschnitten hiess das Rohr g i - š u - g u r₁₀ = šūru, zer schlagen: g i - g a z - z a, gebunden und geflochten: g i - s a = kiššu (→ aram. קִישּׁוּ »Gemüsebund«) »Rohrgebund«, »netzartiges Rohrgeflecht«, asphaltiert: g i - b a r - z a l = qanū kuninnatu »geschältes und asphaltiertes Rohr«; H. VIII.

¹ Zu hušabu vgl. LANDSBERGER, MSL I. 210, cf. 196.

² Beachte die Form, s. S. 152.

³ Zu mu-an-na »this current year« vide LANGDON, RA XXXII. 131 ff.

Aus geschnittenem Rohr wurde *quppu*, q.v., gebaut; geflochten und asphaltiert diente das Rohr als Matten, *ki d*, q.v., als Treidelleine und -bänder, *e š₂ - m a₂ - gi d₂ - d a*, q.v., *m a₂ - d a - l a₂*, q.v., usw.; zerschnitten und zerschlagen wurde es in den Mastix beigemischt, vide s.v. *e s e r*. »Rohrgarbe«, *guzullu ša ganê* (neubab.) wurde beim Bau der Brückenflösse verwertet (Str. Nd. Nr. 753. 14 ff.; Lab. Nr. 1, 1; cf. MEISSNER, BAWb I. 26). — Šurpû VIII. 33 (BKBR 42) steht *ganû* neben *abu* »Schilf« und *kištu* »Wald«: die ganze Stelle: Zz. 33—38, scheint sich auf die Schifffahrt u.ä. zu beziehen, cf. s.vv. *nēbiru* u. *amû*.

Neben dem gewöhnlichen Rohr spielt in den šumerischen Wirtschaftstexten von Ur III (z.B. AO 6049; HIR, II Nr. 175—195) eine grosse Rolle das *gi - zi ~ gi - izi* = *kisu*, das in H.-G. zu H. VIII als *qa-an ma-ak-kan* (cf. K 63 Vs. Col. I. 7) erklärt wird und darum von LANGDON, JEA VII. 143 und UNGNAD, ZA XXXI 262 f. (danach auch BEZOLD, Gl. 136^a) falsch von dem ägyptischen *gšš* = kopt. «*Ⲛⲩⲩ*» »Schilfrohr« (belegt Med., Neuäg.; E.-G. V. 156) abgeleitet worden ist.

c. Binse. — ^{u2}**n i n n i₅** = *aštu* »Binse«. — *aštu* etymologisch = arab. *أشول* (: »iuncus, quo storeae plectuntur«, FREYTAG I. 36^a). — (ŠL 318. 139; 375. 45 d).

Es kommt ständig in den šumerischen Wirtschaftstexten von Ur III vor; für die Texte zum Schiffbaumaterial: AO 5680 (TCL V Pl. 17); AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.); ITT III 6351. Daraus wurden hergestellt: Schiffsseile, *e š₂ - m a₂*, q.v.; Treidelbänder, *m a₂ - d a - l a₂*, q.v., u.ä.

Nach Rm 2, 479 (CT XIV. 37 = VR 40 Nr. 2) ^{u2}**n i n n i₅** auch = *urbatu* (vgl. folgendes); = *elpetu* (auch = ^{u2}**n u m u n₂**), das etymologisch mit dem arabischen *حُلَّة*, *حُلَّة* (: Schilfgras, das beim Bau des *guffa* verwendet wird; RITTER 139) zusammengehört; = *ki-lulu*, *kilili* (auch = ^{u2}**l i - d u r**); = *abukatu* (auch = ^{u2}**l i - d u r**); = *ašlukatu* (auch = ^{u2}**l i - d u r**): alle »Binse«.

^{u2}**n u m u n** = *urbatu* »Binse«. — (ŠL 318. 139 e; 375. 45 e; 66 C. 20).

In den šumerischen Schiffbautexten: AO 5673 (TCL V Pl. 7);

AO 3736 (RTC Nr. 306). Daraus wurden verfertigt: Schiffsseile, e š₂ - m a₂, q.v.; Treidelbänder, m a₂ - d a - l a, q.v.

d. H ä u t e. — **k u š** = **m a š k u** »Haut«. — (ŠL 7. 3).

Mesopotamien hat immer einen sehr hohen Viehbestand aufzuweisen gehabt.¹ Daher sind beim Mangel an Baumaterial seit alters her seine Produkte: Häute und Felle, auch beim Wasserfahrzeugbau verwertet worden, und zwar hauptsächlich zwei Arten: k u š - u d u »Schaffell« und k u š - s a l »Kuhhaut«. Roh, unbearbeitet heisst das Fell ^{k u š} d u₈ - š i - a ⇨ *dušû* (cf. ŠL 167. 106 f.l.), bearbeitet heisst es *šallu* (= aram. ܫܠܠܘ »Feinhaut«).²

Häute benutzte man zum Decken der aus Rohr geflochtenen Korbfahrzeuge³: *quppu*, q.v.; als Schläuche dienten sie zum Überschwimmen der Flüsse: *maškēru*, q.v.; mehrere Schläuche zusammengebunden dienten als unterster Teil der Kelek: *eleppu šā dušē*, q.v.; *dušû* diente als (Sonnen)dach des Schiffes: *andullu*, *kutummu*, q.v. — Cf. noch STH II Nr. 52 Rs. 12 ff.: 9 0 k u š -

¹ Noch heute sind die Araber im Iraq, wie ihre babylonischen Vorfahren, hauptsächlich ein Schafe und Kühe züchtendes Volk. Der Schaf- und Rinderbestand Mesopotamiens vom Jahre 1890 z.B. weist folgende Zahlen auf in T a u s e n d e n (nach UHLING, Mes. 65):

Niedermesopotamien:	3350	Schafe,	290	Rinder
Mittelmesopotamien:	1250	»	, 45	»
Obermesopotamien:	2300	»	, 630	»

Jährlich werden auch viele Häute und Felle ausgeführt.

² In den neubabylonischen Dokumenten wird ^{K U Š}*dušû* oft in Gegensatz zu ^{K U Š}*šallu* gesetzt; z.B. EVETTS, Ngl. Nr. 55: *šal-la-a-nu u₃ du-še-e pas-sim*; Str. Cyr. Nr. 214. 3: ^{K U Š}*ša-al-la u. K U Š*du-še-e*. — Aus *dušû*-Leder wurden Schuhe verfertigt; z.B. TD Nr. 62 Vs. 1 ff.; EA Nr. 22 Col. II. 23. Für die Färbung des *dušû* cf. NBC 1156 (BICN I Nr. 26; NbBU Nr. 226) 18 ff.; K 4395 + Sm. 56 (II R. 31 Nr. 5) Col. V. 17. — Da *dušû* als Name eines Steines: ^{n a₁} d u₈ - š i - a, und zwar eines gelben oder gelbgrünen Steines (: VAT 1200 Rs. 24; OLz 1905. 270) bekannt ist, wird eine Übertragung des *dušû*-Steines (primär) auf die gewöhnliche gelbe Lederart auf Grund der gleichen Färbung annehmbar (LANDSBERGER).*

³ Ein mit Haut überzogener Korb heisst: ^{gⁱ} p i s a n - k u š - s i g₅ - g a = *ša₂ maš-ku uh-ḥu[-zu]*, ŠL 85. 305.

u d u m a₂: ^dn i n - g i r₂ - s u; 5 3 ¹/₃ k u š - u d u m a₂: t j - r a - a š₂; 3 6 ²/₃ k u š - u d u m a₂: ^db a - u₂: Schaffelle für Götterschiffe.

e. Material zum Abdichten und Firnissen der Wasserfahrzeuge.

1:0. **eser**¹/**eser**₂ = **ittū**² »Bitumen«. — (ŠL 579. 457; 487. 3)³.

Die wichtigsten Bitumenzonen der Welt liegen im Osten, in Vorderasien⁴, und zwar sind es drei Zonen in Mesopotamien und Iran, die wirtschaftlich eine besonders grosse Bedeutung haben: die Zone zwischen dem Tigris und dem Zagros, die Zone in Iran auf beiden Seiten des Karuns und die Zone um Hit und Ramadi. Die letztgenannte war im Altertum durchaus von grösster Bedeutung: *Hit* ist das griechische Ἴτς: das akkadische *it*⁵: das šumerische *i d*₂ »Fluss«.

¹ Dem Symbol für »Bitumen« ist das Zeichen für »Wasser« vorgesetzt, um zu betonen, dass Bitumen aus der »Süsswassertiefe«, a b z u, emporsteigt: »wie das Süsswasser quillt in Mesopotamien das Bitumen aus dem *apsū* hervor« (DEIMEL).

² Zur Schreibung siehe MEISSNER, MAOG XI. 4. 10 f.

³ Eine Monographie von FORBES, Bitumen and Petroleum in Antiquity; vgl. dazu die vielen Aufsätze von demselben Autor in den Zeitschriften »Bitumen« 1934 ff. u. »Ambix« 1938.

⁴ Ägypten ist ganz arm an Bitumenquellen und daher spielt das Bitumen in Ägypten keine Rolle. Vorläufig muss man sogar, aus Mangel an Beweisen, annehmen, dass Bitumen vor der ptolomäischen Zeit in Ägypten ungebräuchlich war. Seit der ptolomäischen Zeit wurde Bitumen (für das Mumifizierungsverfahren) aus Syrien und Palästina importiert: *bitumen Iudaicum* (Strabo XVI. 764; Diodor XIX. 98; Plin. NH XXXV. 178); es ist nämlich das Tote Meer in Palästina, das besonders reichlich Bitumen liefert.

⁵ Von *it* soll nach THOMPSON, bei FORBES, Bit. & Petr. 25, der babylonische Name des Bitumens abgeleitet sein: *ittū* = »product from *It*«, vgl. PAULY-WISSOWA IX, 2047 f. — Den Klassikern ist das hitische Bitumen gut bekannt (Herodot I. 179; Strabo XVI. 743; Diodor II. 12; Vitruv VII. 3, 8; Dioscorides I. 83). Das Mittelalter kennt Bitumen nicht, erst im XVI. Jahrhundert hören wir wieder vom hitischen Bitumen, und zwar durch die in Mesopotamien reisenden europäischen Touristen. Heute hat Hit eine grosse Bedeutung für die örtliche Bitumenproduktion.

Die Texte unterrichten uns nicht wie das Bitumen in Babylonien aus den sogenannten Sickerstellen (: Stellen, wo die Bitumina aus dem Boden an die Oberfläche quellen) gesammelt¹ wurde. Jedenfalls wurde es in grossen Mengen geliefert, wie die Quittungen über 600 bis 1500 kg *e s e r₂* (z.B. ITT I 1451; II.₁ 647; 755; 795) zeigen. Heute beträgt die Erzeugung jährlich etwa 4000 t.

Bautechnisch hat der Asphalt die wichtige Eigenschaft, die zu dichtenden Gegenstände wasserdicht zu machen; dazu kommt seine grosse Elastizität, die noch durch Beimischung von Öl (: Baumöl, *i₃ - g i š*, q.v.) erhöht werden kann. Diese Eigenschaften des Asphaltes konnten den Babyloniern, die scharfe Naturbeobachter waren, nicht entgehen, und schon sehr früh haben sie davon ausgedehnten Gebrauch gemacht.²

Zu Schiffbauzwecken musste der aus den Sickerstellen gesammelte Rohasphalt raffiniert werden. Das Raffinieren geschah durch Heizung (der Asphalt schmilzt bei 100°—130°) in dem Asphalt-schmelzofen, *kīru*, q.v. Bei einer Temperatur von 40°—50° wird der Asphalt weich und fliesst. Um ihm die nötige Versteifung zu geben, hat der Babylonier verstanden, ihm Mineralien: Sand, Ton u.ä., und vegetabilische Stoffe: Rohr, Stroh u.ä., beizumischen.³ Bemerkenswert ist es, dass die Preise der so gewonnenen Mastixe immer viel höher sind als die des Rohasphalts (s.u.), was sich gut erklären lässt, wenn wir an den beim Schmelzen des Asphalts besonders empfindlichen Brennholz-mangel in Babylonien denken, ganz abgesehen, dass natürlich rein durch den Arbeitsprozess des Raffinierens das veredelte Material teurer werden musste.

¹ Für das Sammeln des Bitumens im Toten Meere vgl. Strabo XVI. 764 und Tacitus, Hist. V. 6.

² Babylonien ist, soweit wir jetzt wissen können, das einzige Land, in dem Bitumen in ältesten Zeiten in grossem Masstabe verwendet wurde. Beweise für die Verwendung von Bitumen in Assyrien sind dagegen recht spärlich, und in den hethitischen Texten kommt sogar kein Wort für Bitumen vor. Für die neubabylonische Zeit ist Bitumen reichlich genannt, in der Perserzeit wurde Bitumen aber nur zum Kalfatern von Schiffen verwendet.

³ Zum Mischen des Asphalts vgl. BM 38173 (CT XII. 20) Vs. Col. I. 15.

In den Werfturkunden und den Texten zum Schiffbaumaterial werden folgende Bitumina genannt:

1. **eser₂/eser₂-had₂ (-a)** »trockener Asphalt«. — (ŠL 487. 3 u. 7).

eser₂-had₂ wird ständig in grossen Quantitäten, nach dem Gewichtsmass g u₂ gemessen, erwähnt; sein Preis beträgt rund 3—4 gin₂ für die Tonne; z.B. AO 5673 (TCL V Pl. 7); AO 5680 (TCL V Pl. 17); AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.); VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249); ITT I 1309; 1451; II.1 755. — Für die neubabylonische Zeit beachte UCBC 373 (NbDE II Nr. 24) Vs. 20 ff., vide s.v. *hušabu*. — Vgl. FORBES, Bit. & Petr. Taf. I. 8 u. s. S. 23; Bitumen 1938 ⁶/₇. 14; UNGER, Bab. 340 ff.

2. **eser₂-e₂-a** »Hausasphalt«: eine Art Mastix. — (ŠL 487. 3 u. 6).

eser₂-e₂-a: Hausasphalt genannt, weil meistens beim Hausbau benutzt; ständig in den šumerischen Wirtschaftstexten im Zusammenhang des Schiffbaus, nach dem Hohlmass gur gemessen; sein Preis beträgt durchschnittlich 18—21 gin₂ für die Tonne; z.B. AO 5673 (TCL V Pl. 7); AO 5680 (TCL V Pl. 17); AO 6037 (TCL V Pl. 22 ff.); ITT II.1 795; VAT 7101 (Or. XLVII—XLIX Nr. 202); UCBC 696 (STRU II Nr. 96). — Siehe FORBES, Bit. & Petr. Taf. I. 13 u. S. 50 ff., 67, 85 f.; Bitumen 1938 ⁶/₇. 16 f¹.

3. **eser₂-apin**: der bei Bewässerungseinrichtungen (: apin = *nartabu*) als Schutz- und Verkleidungsschicht verwendete Mastix. — (Zu ŠL 487 nachzutragen).

eser₂-apin, nach dem Gewichtsmass g u₂ gemessen, wird in den Wirtschaftslisten nur in ganz kleinen Mengen (von 5 bis 300 kg) erwähnt, jedoch ohne Preisangabe; AO 5673 (TCL V Pl. 7); VAT 7101 (Or. XLVII—XLIX Nr. 202). — Vgl. FORBES, Bitumen 1934 ¹/₃. 10^a; 1938 ⁶/₇. 17; Bit. & Petr. Fig. 40; Ambix II.2 Sept. 1938. 83.

4. **eser₂-gul-gul** bezeichnet wohl auch eine Art Mastix. — (Zu ŠL 487 nachzutragen).

¹ eser₂-e₂-a ist sicher Mastix wie FORBES, l.c., gegen FORRER, OLZ 1937, 673 ff. (: »Petroleum, das in Lampen zu Beleuchtungszwecken diente«).

Es wird nach dem Gewichtsmass $g u_2$ gemessen: AO 5673 (TCL V Pl. 7); VAT 7101 (Or. XLVII—XLIX Nr. 202). — Vgl. FORBES, *Ambix* II.₂ Sept. 1938. 83.

2:0 **kunin = kupru**: allgemeine Bezeichnung von härterem Bitumen, »Harz«.¹ — *kupru* von \sqrt{kpr} »bestreichen«, q.v.; → hebr. כִּפְּרָה, aram. כִּפְּרָה, arab. كُفْرٌ, armen. *kupr* (ZIMMERN, AFW.² 60). — (ŠL 487. 5).

Zu Schiffbauzwecken wurde es mit Rohasphalt, $eser_2$, q.v., in dem Asphaltenschmelzofen, *kīru*, q.v., gemischt; so ausdrücklich nach Gilg. XI. 65 ff., vide s.v. *kīru*. — Siehe noch KAR Nr. 69 Rs. 11! — Vgl. den Gebrauch des כִּפְּרָה beim Bau der Arche Noahs, Gen. VI. 14, ferner KRAUSS, *Talm. Arch.* II. 343: בני כִּפְּרָה »Pechleufe«.

3:0. **i₃-ku₆** »Fischfett, -öl«, »Tran«. — (ŠL 231. 228).

AO 5673 (TCL V Pl. 7): i_3 - ku_6 , nach dem Hohlmaß $g u r$ gemessen, für $m a_2$ -120/60/30/10- $g u r$. Es diente wohl zum Beschmieren der Innenseite des Schiffes, um das Holz weich und elastisch zu machen, wie noch heute im Iraq der *şyll*- und *qirš*-Tran (RITTER 123; KINDERMANN 6 u. 19 f.); siehe SO VIII.₃ 12 f.

4:0. **i₃-giš** »Baumöl.« — (ŠL 231. 157).

Gilg. XI. 67 (vide s.v. $eser_2$) wird i_3 - $giš$ zusammen mit *kupru* und *iṭṭā* in den Asphaltenschmelzofen, *kīru*, q.v. eingegossen. Cf. VAT 7101 (Or. XLVII—XLIX Nr. 202: Text zum Schiffbaumaterial aus Umma) Vs., wo i_3 - $giš$ nach den Namen der Bitumina: $eser_2$ - $apin$, $eser_2$ - $gul-gul$ und $eser_2$ - e_2 - a erwähnt wird. i_3 - $giš$ scheint danach zum Erweichen des Bitumens gedient zu haben. Cf. Strabo VII. 316, wonach man sich dazu des Olivenöls bediente; siehe FORBES, *Bit. & Petr.* 36.

Daneben scheint i_3 - $giš$ auch einen anderen Gebrauch gehabt zu haben: es folgt nämlich in Gilg. XI. Z. 68: i_3 - $giš$ *ša₂ i-ku-lu ni-iq-qu*; *niquu*² wohl von $\sqrt{nq_3}$ »ausgiessen«, hier vielleicht von

¹ Zur Verwechslung der Termini *iṭṭā* u. *kupru* cf. FORBES, *Bitumen* 1938 6/7. 18; *Ambix* II.₂ Sept. 1938. 84.

² *niquu*: crux interpretum, von HAUPT, *OLZ* 1915. 297; BA X.₂ 12 u. 21, als »caverna, κοίλον, hole« ~ aram. ܢܝܩܘܘܢ erklärt. SCHOTT, *ZA N.F.* VIII. 138

dem Tränken des Stoffes, der zwischen die Plankenfugen zum Dichten hineingetrieben wurde (cf s.v. ^{t u g₂} s a r). Vgl. dafür heute im Iraq den Gebrauch von *šireġ* »Sesamöl«, mit dem die Baumwolle, die die Plankenfugen dichtet, getränkt wird (RITTER 123); vgl. ferner noch den heutigen Gebrauch von *samm* und Rizinusöl beim Schiffbau im Iraq (KINDERMANN 19).

5:o. ^{t u g₂} s a r bezeichnet eine Art Stoff, der zwischen die Plankenfugen zum Dichten hineingetrieben wurde. — (Zu ŠL 152 nachzutragen): AO 5673 (TCL V Pl. 7) beim Bau der m a₂ - 1 2 0 / 6 0 / 1 0 - g u r, nach dem Gewichtsmass g u₂ gemessen.

Eine andere Art Stoff, der ausdrücklich zum Dichten (d u₈, q.v.) verwendet wurde, liefert uns ITT II.₁ 3488, cf. V 6876.; m a₂ - d u₈ - a ^{t u g₂} [𐎠𐎢𐎽] - l a »mit x-Stoff gedichtetes Schiff« (cf. KP II Nr. 184). — Mit t u g₂ - K A - m a₂, UPBC 11567 (BE III.₁ Nr. 78) Vs. 9, ist vermutlich der zum Dichten des Buges, K A - m a₂, q.v., benötigte Stoff gemeint.

D. Bautermini.¹

d u₃: m a₂ = $\sqrt{\text{aps}}$ I.₁: *eleppa* »das Wasserfahrzeug herstellen«. — (ŠL 230. 6).

Altbab.: AO 3966 (TCL I Nr. 37; VAB VI Nr. 194) 5 f.: ^{G I S} *eleppum*^{H A₂}; BM 12826 (LIH I Pl. 12 f.; VAB VI Nr. 49) 31: *maniduppûm*; BM 27288 (LIH II Pl. 144 f.; VAB VI Nr. 51) 5 ff. u. 16 f.: *maniduppûm*^{H A₂}; UPBC 13532 (DS Tf. 2) Rs. 10: Sintflutarche *magurgurru*; cf. DELITZSCH, AL³ 101 + IV R² Add. 9; KB VI.₁ 256. 13. — Assyri.: Bu 91—5—9, 107 (ABL Nr. 795) Rs. 11 f.: ^{G I S} *eleppu*^{M E S}, cf. s.v. *elep hattî*. — Neubab.: NBC 1156 (BICN

liest *ša₂ i-ku-lu-ni iq-qu* und übersetzt »das die Türen verbrauchten«, wobei er *iqqu* \simeq i g »Tür« vorschlägt; *iqqu* »Tür« ist aber sonst nicht belegt, und dazu ist das šumerische IG vielmehr g a l₂ (cf. g a l₂ »öffnen«) zu lesen; unklar bleibt dabei noch der Ventiv *ikulūni*. THOMPSON, Gilg. S. 87: »tackling«.

¹ Die folgende Liste enthält nur die Termini der Herstellung von Wasserfahrzeugen; die auf Schifffahrt und Manövrierkunst Bezug nehmenden Termini werde ich in meiner demnächst erscheinenden Abhandlung vorlegen.

Nr. 26; NbBU Nr. 226) 23 ff.: $G I \bar{s}$ *eleppu*^{ME} u. $G I \bar{s}$ *eleppu*^{ME} *hal-la-a-ta*.

I.₂ id. Assyrl.: Anp. Ann. (I R 17 ff.; KB I. 50 ff.) Col. III. 29.: *eleppu*^{ME S}.

III.₁ »herstellen lassen«. — Maqlû III. 128 (MEIER 26): *makurru*; BM 118819 (Sanh. Kuj. 3; Tf. II). 25: Inf. *šupuš* $G I \bar{s}$ *eleppu*^{ME S}.

IV.₁ »hergestellt werden«. — BM 27288 (LIH II Pl. 144 f.; VAB VI Nr. 51) 9 ff.

Vgl. noch die Epitheta der Göttin Ninkarrak-Gula: $d m a_2 - m u - u n - d u_3$ »Göttin, die das Schiff hergestellt hat« und $d n i n - g i \bar{s} m a_2 - d u_3$ »Schiffbauer-Herrin« (vgl. TALLQVIST, SO VII. 360 u. 406).

([$\bar{s} u -$] $d i m_2 =$) $\sqrt{bn_3}$ I.₁: *eleppa* »das Schiff bauen«¹. — Vgl. das arabische *بناء المراكب* »Schiffbau«.

Gilg. XI. 24 u. 28 (KB VI.₁ 230; SCHOTT 66): $G I \bar{s}$ *eleppu* / *e-le-ep-pu* (Frg. der Legende des Atra-Ḫasis, RA XXVIII. 93 Col. I. 12 ff.): Sintflutarche; cf. UPBC 13532 (DS Tf. 2) Rs. 6: $G I \bar{s}$ *eleppu rabîtu* ~ *magurgurru*. — Assyrl.: BM 118821 (Sanh. Kuj. 2; Tf. I). 12 f., cf. s.vv. *elep hattî* u. *elep qarâbi*.

$\sqrt{nd_3}$ I._{1, 2}: *bân eleppi* »den Aussenbau des Schiffes entwerfen«.

Gilg. XI. 56 (KB VI.₁ 232; SCHOTT 67), vide SCHOTT, ZA N.F. VIII. 137 f.

$\sqrt{nd_3}$ I.₁ & $\sqrt{\bar{s}r}$ I.₁: *lân pânî ša eleppi* »den Aufriss des Schiffes entwerfen, darstellen«².

Gilg. XI. 59 (KB VI.₁ 232; SCHOTT 67), vide SCHOTT, ZA N.F. VIII. 137 f.

\sqrt{prs} I._{1, 2}: *qerbet eleppi* »das Innere des Schiffes einteilen«.

Gilg. XI. 62 (KB VI.₁ 232; SCHOTT 67), vide SCHOTT, ZA N.F. VIII. 137 f.

¹ Der Ägypter sagt dagegen nie »ein Schiff bauen«, sondern »ein Schiff binden« (JEA IV. 176): die alte Herstellung der Boote spiegelt sich in dem Ausdruck wider.

² Vgl. schon WITZEL, KS III. 33 f. und 93 Anm. 3. — JENSEN, KB VI.₁ 233; HAUPT, BA X.₂ 4 ff; BEZOLD, Gl. 156^b.

g a z = \sqrt{hp} I.₁: *hepú* »Zerschlagen« des Rohres.¹ — (ŠL 192.5).

g i - g a z = *hepú ša cané*, BM 38173 (CT XII. 20) Vs., vide s.v. *peṭnu ša addupī*.

\sqrt{tbk} I.₂ »Giessen« des Asphalts in den Asphaltmelzöfen.

Gilg. XI. 65 f., vide s.v. *kīr malahi / addupī*.

š u b = \sqrt{ipt} »Bestreichen« der Holz- und Rohrbestandteile mit Asphalt. — (ŠL 68. 10).

K 4386 (II R 48) Col. I. 52: *š u b^{s u - u b} - b a* || $\Upsilon\Upsilon$ (= *la-pa-tu₄*) *ša eser*; vgl. *eser₂ - š u b - b a* (Rohrmatte o.ä.) »mit Asphalt bestrichen«, passim in den šumerischen Wirtschaftstexten von Ur III.

(**š u b**) = \sqrt{kpr} I.₁ id. — (Cf. ŠL 68. 8.).

Gilg. X. Col. III 42 u. 46: Bestreichen der *parīsu*, q.v., mit Asphalt.² — Vgl. noch den Berufsnamen *kāpiru* (Part.): ^h *s a g - s u r*, q.v.

Zu **š u b** = \sqrt{kpr} II.₁ s. Rm IV. 90 (PSBA 1901. 205 ff.) Vs. 18 (SAJ 841).

s a - b i l₂ a k: *m a₂* = \sqrt{sar} : *eleppa* »Besmieren« des Schiffes. — (Zu ŠL 297 nachzutragen).

VAT 8755 (unpubl.) Col. IV. 17: ^{g i s} *m a₂ - s a - b i l - a k - a* || $\Upsilon\Upsilon$ (= *se-e-ru*) *ša^{G I S} eleppi*.

d u₈: *m a₂* = \sqrt{ph} I.₁: *pehú*, Neubab. *pahú*: *eleppa* »das Schiff dichten«³, kalfatern (: die letzte Arbeit beim Schiffbau) → »die Arbeit abschliessen«.⁴ — (ŠL 167. 23).

BM 92691 (CT XII. 10 f.: *a₂ - a - nāqu*) Rs. Col. III. 6: $\Upsilon d u - u$ || *d u₈* || *pe-hu-u ša₂^{G I S} eleppi*. Passim in den šumerischen Wirtschaftstexten, ITT II.₁ 755 Rs.; 3488 Rs.; V 6871 Vs. — CH §§ 234 u. 235. — Sarg. Leg.: K 3401 + S 2118 (CT XIII. 42 = III R 4 Nr. 7) 5, vide s.v. *quppu*. — Neubab.: UCBC 373 (NbDE II Nr.

¹ Für die Termini der Rohrbearbeitung cf. s.v. *qanū*.

² SCHOTT Gilg. S. 61 »fällen«; WITZEL, KS III. 48 Anm. 3 »behauen«; THOMPSON, Gilg. S. 85 schon richtig: »to bitumen«.

³ Vgl. POEBEL, OICAS II. 29; ALLOTTE DE LA FUYE, RA XXV. 12 f.; UNGNAD, Gl. 118. — Für das Kalfatern der ägyptischen Schiffe vgl. KÖSTER, Seewesen 15.

⁴ Cf. s. v. *elep ili*.

24) Vs. 21: *a-na pa-he-e*; VAT 5031 (VAS VI Nr. 65): *ina muhhi pa-he-e*; YBC 7462 (YOS III Nr. 45; NöBU Nr. 45) 32 ff.

\sqrt{mhs} I.₁ »Einschlagen« der wasserabdichtenden Fügenägel: Gilg. XI. 63, vide s.v. *sikkat mē*.

\sqrt{rgb} II.₂: *eleppa* »das Schiff mit Verdecksbalken versehen«. — Zu *ruggubu*, etymologisch mit dem syrischen ܪܘܒ; »bestangen, täfeln« zusammengehörend (?), als terminus technicus des Hausbaus: Decken des Hauses (durch Dattelstämme, die, nebeneinander gereiht, von einer Mauer zur anderen laufen), siehe LANDSBERGER, MSL I 213 ff.

Gilg. XI. 60 (KB VI.₁ 232; SCHOTT 67): *ur-tag-gi-ib-ši a-na šēšši-šu* »sechs Verdecke zog ich ihr (: der Sintflutarche) ein.«

\sqrt{sil} II.₁: *eleppa* »das Schiff bedachen«. — Cf. LANDSBERGER, MSL I 214.

Gilg. XI. 31 (KB VI.₁ 230; SCHOTT 66): *ki-ma ap-si-i/apsi ša₂-a-ši šu-ul-lil-ši* »du sollst sie (: die Arche) wie das Apsû bedachen«; cf. UPBC 13532 (DS Tf. 2) Rs. 9: Bedachen der *magurgurru*-Arche, vide s.v. *šulūlu*.

$\sqrt{škn}$ »Setzen, Legen« der Kappen, *tulā*, q.v., an die *parīsu*: Gilg. X Col. III. 42 u. 46.

\sqrt{rks} »Zusammenbinden« von Schiffen beim Brückenbau, cf. s.v. *raksūti*.

\sqrt{gmr} I.₁ »fertig sein«.

Gilg. XI. 76 (KB VI.₁ 234; SCHOTT 68): ^{G I S} *eleppu gam-rat* »die Arche war fertig«.

II.₁ u. II.₂: *eleppa* »das Schiff vollenden«. — K 8411 (ABL Nr. 330: assyr.) Vs.

\sqrt{dnn} II.₁: *eleppa* »das Schiff festigen, reparieren«, d.h. neue Balken einfügen. — Vgl. *dunnunu* als terminus technicus des Hausbaus, LANDSBERGER, MSL I. 216 f.

CH § 235, vide s.v. *eleppu dannatu*.

$\check{s}u-1a1_2$: m a₂ = \sqrt{tpt} II.₁: *eleppa* »das Schiff flicken«. — (Cf. ŠL 354. 375 b).

Cf. $m a_2 - š u - l a_5 = eleppu lupputtu$.

$d a g : m a_2 = \sqrt{nqr}$: *eleppa* »das Schiff abwracken«. — (ŠL 280. 20).

K 2055 (II R 26 Nr. 1; RA XIII. 190): Vs. Col. I. 15: $d a g - g a$ || $\Upsilon\Upsilon (= na-qa-ru) š a_2 eleppi$. — Altbab.: CH § 235: Abwracken und Reparieren eines Schiffes, cf. s.v. *eleppu dannatu*; cf. VAT 723 (VAS VIII Nr. 11; VAB V Nr. 302) Vs. 3 f.: $G I S eleppum š a i-na na-qa-ri iḫ-ti-ku-u_2$ »Schiff, das durch Abwracken abhanden gekommen ist«. — Neubab.: VAT 4946 (VAS VI Nr. 100; cf. UNGNAD, Gl. 111) Vs. 1: $G I S eleppu la[-ber-tu] š a na-qa-ri$ »altes Schiff zum Abwracken«. — Vgl. noch $d a g \sim naqāru$ K 2869 + a.m. (CT XVII. 25 = IV R² 22 Nr. 1), vide s.vv. *eleppu labertu* u. *šēl eleppi*.

E. Schiffsabmessungen: *mīnāti eleppi*.

mīnu, Pl. *mīnātu* von $\sqrt{mn_3}$ »rechnen«. Z.B. Gilg. XI. 28 f. (KB VI₁ 230; SCHOTT 66): $G I S eleppu š a_2 ta-ban-nu-ši at-ta lu-u_2 mi-n_3-du-da mi-na-tu/ti-š a_2$ »das Schiff, welches du erbauen sollst — dessen Masse sollen abgemessen (: \sqrt{mdd}) sein«.

Von den Abmessungen der babylonischen Schiffe können wir nicht viel wissen, denn dafür ist das uns zur Verfügung stehende Material leider noch allzu knapp. Immerhin aber sind wir in der Lage auf Grund gewissen Indizien ein dem wirklichen Sachverhalt wohl einigermaßen entsprechen des Bild zu geben.

L = »Länge»: *mūraku* von \sqrt{ark} »lang sein»; Gilg. XI. 30; auch durch $g i d_2 - d a = šiddu$, q.v., : K 8664, und $u š = šiddu$ »Langseite«, q.v., : BM 85196, ausgedrückt.

B = »Breite»: $d a g a l = rupšu$ von $\sqrt{rpš}$ »breit sein»; K 8664; Gilg. XI. 30; auch durch $s a g = pātu$ »Vorderseite, Breitseite«, q.v., BM 85196, ausgedrückt.

T = »Tiefe»: $s u k u d = mētū, mūlū$ von $\sqrt{sl_3}$ »hinaufsteigen«, BM 85196; K 8664.

Direkte Massangaben für Schiffe kommen nur ein paar Mal vor: für $m a_2 - u_5 \sim rukubu$, q.v., Grosse Inschrift des Šamaš-reš-ušur

(WVDOG IV Taf. 2 ff.) Col. II. 34: $g^{is} m a_2 - u_5 \check{s}a_2 25 ina 1 ammati$: ein Kanalschiff von ~ 12.5 m Länge; für $m a_2 - l a l \sim malallá$, q.v., BM 85196 (RA XXXII. 2) Vs. Col. I. 24 f.: $g^{is} m a_2 - l a l 1 g a r u \check{s} 1/2 (g a r) 2 k u \check{s}_3 s a g 6 (k u \check{s}_3) s u k u d$: $L \times B \times T \simeq 6 m \times 4 m \times 3 m$.

Wegen der geringen Anzahl direkter Angaben sind wir gezwungen, uns mehr auf gelegentliche indirekte Bemerkungen zu beschränken.

Zum theoretischen Berechnen der Schiffslänge auf Grund der Seitenspannenangaben (cf. s.v. $m e_2 - r e_2 - z a$) in AO 5673 (TCL V Pl. 7) siehe schon meine Schrift SO VIII, 3 17; danach:

$$m a_2 - 1 2 0 - g u r : \sim 14 m$$

$$m a_2 - 6 0 - g u r : \sim 11 m$$

$$m a_2 - 3 0 - g u r : \sim 8 m$$

$$m a_2 - 1 0 - g u r : \sim 6 m.$$

Für die anderen Hinweise ist zuerst das Verhältnis der Schiffsbreite zur Schiffslänge (B: L) zu bestimmen. Dafür sind die bei den Ausgrabungen gefundenen, aus Silber, Bitumen und Ton verfertigten Schiffsmodelle, *maturru*, q.v., von grossem Wert. — Ich gebe eine Analyse der wichtigsten Funde:

A. Silbermodelle:

1. U 10566: PG/789 (Tff. VIII—IX): 0.08 : 0.65 m $\simeq 1 : 8^1$,
2. Kōb. 7071 (Tf. X, 1): 0.045 : 0.315 m = 1 : 7;

B. Bitumenmodelle:

1. U 9956: PG/721 (Tf. XIV, 1): 0.45 : 2.45 m $\simeq 1 : 5.5$,
2. PG/1847 R: 0.35 : 1.55 m $\simeq 1 : 4.4$,
3. PG/627 (Tf. XIV, 2): 0.30 : 0.88 m $\simeq 1 : 3$;

C. Tonmodelle:

1. Kōb. 8984 (Tf. XIII, 6): 0.28 : 0.62 m $\simeq 1 : 2.2$,
2. U 9975: PG/785: 0.06 : 0.115 m $\simeq 1 : 2$,
3. F 1960 (Tf. XIII, 3): 0.10 : 0.20 m = 1 : 2,
4. F 1233 (Tf. XIII, 2): 0.06 : 0.12 m = 1 : 2,

¹ Neben dem Silbermodelle lag »a precisely similar model in copper«, leider nur sehr schlecht erhalten (WOOLLEY, UE II. 71).

5. OAM 1926: 478 (Tf. X, 4): $0.08 : 0.15 \text{ m} \simeq 1 : 2$.

Mit B. 3 sind die Angaben in K 8664 (vide s.v. *maturru*) zu vergleichen: $1 \frac{2}{3} \text{ ammatu šiddu} \text{ G I S } ma_2\text{-tur-ri } 2/3 \text{ ammatu mu-lu-u } 2/3 \text{ ammatu rupšu}^{\text{su}}$; $L \times T \times B \simeq 0.88 \text{ m} \times 0.33 \text{ m} \times 0.33 \text{ m}$.

Daraus ergibt sich wohl, dass: A: 1 : 7 bis 1 : 8 dem *ariktu-siqtu*-Typus (Ruderboote u.ä.), B: 1 : 3 bis 1 : 6 dem gewöhnlichsten Typus (: Segelschiffe, Lastschiffe), C: 1 : 2 dem kurzen und breiten Typus: $ma_2\text{-lu-gu-d}_2\text{-(-da)} - ma_2\text{-sa-l}$ (: Lastschiffe) entspricht.¹

Auf Grund des oben Angeführten ist die Länge des in ITT V 6464 behandelten, für den Grossvezier gebauten Schiffes zu schätzen: Es handelt sich um einen 4.5 m langen Balken, der als *h u m*, q.v., des betreffenden Schiffes dienen soll. Da die Länge des *h u m* wohl etwa der Breite des Schiffes entspricht, ist die Schiffslänge auf $\sim 3^2 \times 4.5 \simeq 14 \text{ m}$ zu schätzen; vgl. dazu meine Resultate in SO VIII.₃ 17 (siehe oben).

Die grösste Länge eines babylonischen Fluss Schiffes dürfte nach dem Gesagten auf etwa 15 m geschätzt werden. Die Grenze von 20 m wurde wohl kaum überschritten.³ Zum Vergleich sei bemerkt, dass die heutigen grössten Flusschiffe im Iraq nur eine Länge von höchstens 18 m haben (RITTER 122).

Wenn die Schiffslänge bekannt ist, kann umgekehrt die Schiffsbreite ausgerechnet werden. Nach B: $L \simeq 1 : 3$ wäre die Breite

¹ Über das Verhältnis der Länge zur Breite eines Schiffes in verschiedenen Zeitaltern siehe KÖSTER, Seewesen 156 Anm. 2. — Bei den antiken Handelsschiffen ist B: $L = 1 : 3$ bis $1 : 5$; z.B. die »Isis«, ein grosses, von Lukian erwähntes Handelsschiff, mass 30 : 120 Ellen. Die mittelalterlichen Schiffe der nordischen Meere waren z.T. noch breiter. Nach dem berühmten niederländischen Schiffbauer WITSEN, 47 ff., soll $B = T = 1/3$ Kiellänge, wobei der Vordersteven ebensoviel überhängen soll, d.h. B: $L = 1 : 4$. Bei breiten Schiffen kommt man mit geringerem Tiefgang aus. Die Breite wurde im 19. Jahrhundert nach und nach vermindert; siehe JAHOW 289.

² Es kommt hier nämlich B: $L \simeq 1 : 3$ in Frage, da das betreffende Schiff ein Frachtschiff ist; vgl. das $ma_2\text{-}120$ (!) - *gur* des *suka-l-mah* in ITT III 6351 (?).

³ BUSLEY, JSG XX. 231 f., schätzt die Länge der phönizisch-assyrischen (See)schiffe bis auf 33 m und danach die Breite entsprechend auf 10 m.

des grössten Frachtschiffes, $m a_2 - 1 2 0 - g u r$, theoretisch etwa 4—5 m (vgl. oben ITT V 6464: $h u m$), die des Normaltypus, $m a_2 - 6 0 - g u r$, etwa 3—4 m usw.¹

Was die Tiefe des Schiffes (mittelschiffs) anbelangt, so besteht meistens das Verhältnis $T = B$; siehe oben K 8664: $T : B = 0.33 : 0.33$; vgl. Anm. 1 S. 156.

Zum Bestimmen der Höhe (H) der Steven, *qarnāti*, q.v., von der geraden Kiellinie gemessen, dienen wieder die oben angeführten *maturru*-Schiffsmodelle:

A. Silbermodelle:

1. U 10566: PG/789: $0.20 : 0.65 \text{ m} = 4 : 15$,
2. Kōb. 7071: $0.09 : 0.315 \text{ m} = 2 : 7$;

B. Bitumenmodelle:

1. PG/1847 R: $0.50 : 1.55 \text{ m} = 10 : 31$,
2. PG/627: $0.40 : 0.88 \text{ m} = 5 : 11$;

C. Tonmodelle:

1. Kōb. 8984: $0.165 : 0.62 \text{ m} \simeq 1 : 4$,
2. OAM 1926: $478 : 0.058 : 0.15 \text{ m} \simeq 1 : 4$.

Im allgemeinen gilt danach wohl $H : L = 1 : 2.5$ bis $1 : 4$; bei dem die *uzqaru*-Form genau nachahmenden *makurru*, q.v., $1 : 2.5$ (siehe das Mondbild S 15 und Tff. III—V). Das bedeutet praktisch, dass die Steven bei grösseren Schiffen bis 6 m hoch sein konnten. Heutzutage haben die grössten Flusschiffe im Iraq Steven von 6 bis 8 m (RITTER 135).

Die Tiefe des beladenen Schiffes in Wasserlinie, = Tiefgang, ist nur schätzungsweise anzugeben, und zwar wegen des niedrigen Wasserstands des Euphrats und des Tigris auf kaum mehr als 0.25 bis 1.50 m; siehe Einleitung S.2ff. Den Normaltypus des Frachtschiffes, $m a_2 - 6 0 - g u r$, vergleicht ALLOTTE DE LA FUYE, RA XXV. 19, mit den einmastigen Nilbarken, die bei einer Länge von 13 m und einer Breite von 3 m einen Tiefgang von 1.60 m in beladenem Zustand haben. Die antiken Lastschiffe gingen aber mehr in die

¹ $B : L$ bei der babylonischen Arche $1 : 1$; vgl. Gilg. XI. 30 (KB VI.1 230, SCHOTT 66): *lu-u₂ mit-hur ru-pu-us-sa u₃ mu-rak-ša₂*: »gleichgemessen seien ihr Breite und Länge».

Breite und konnten daher bei gleicher Last mit geringerem Tiefgang auskommen!¹

Die Dimensionen der babylonischen Arche, Gilg. XI. 28 ff., gehören zur Welt der Phantasie und brauchen nicht hier behandelt zu werden; siehe HAUPT, BA X.₂.

F. Die Leistungsfähigkeit der babylonischen Frachtschiffe.

Im Wirtschaftsleben interessiert uns bei einem Frachtschiff in erster Linie sein Nutzwert, d.h.: wie viel das Schiff zu verfrachten vermag. Die Grösse des Frachtschiffes ist darum jederzeit in Zahlen, in denen die Leistungsfähigkeit des Schiffes zum Ausdruck kommt, bezeichnet worden. Um die Ladungsfähigkeit des Schiffes zu bezeichnen, kann als Masstab das Fassungsvermögen in Raummass oder die Tragfähigkeit in Gewichtsmass verwendet werden. Bei den Griechen und Römern waren beide Grössenbezeichnungen gebräuchlich (siehe KÖSTER, Seewesen 158 ff.). Bei den Babyloniern wurde dagegen die Grösse, soweit ich sehe, nur durch Raummass ausgedrückt.

Als Masseinheit zum Vermessen des Rauminhaltes diente **g u r** = **kurru**² → hebr. קֶרֶב, aram. כַּרְב, syr. ܟܪܒ, arab. كُرْب, gr. κόρος (ZIMMERN, AFW² 21). — (ŠL 111. 2).

g u r war ein Hohlmass *varii valoris*. Zur Zeit der 3. Dynastie von Ur, die für unsere Kenntnisse der babylonischen Schiffe die wichtigste ist, wurde die Grösse des **g u r - l u g a l** = *kur šarri*: »gur royal« von Šulgi auf 300 **s i l a** festgesetzt, umgerechnet = $300 \times 0.842 \text{ l} = 252.6 \text{ l}$ (THUREAU-DANGIN, RA XVIII, 136).

¹ BUSLEY, JSG XX. 231 f., nimmt für die (phönizische) Holz transportierenden Schiffe der Sanherib-Reliefs (siehe Tf. XIX, 1) einen Tiefgang von 2 m. an. — Eine moderne einmastige Tjalk von 150 Tonnen Tragfähigkeit, deren L = 23 m und B = 5 m beträgt, hat im beladenen Zustand einen Tiefgang von kaum 2 m.

² Zur Lesung *kurru* siehe MEISSNER, BAWb I. 49 f.: VAT 8876 Col. IV. 39 u. VAT 10427 Col. I. 7. — UNGNAD, Gl. 74, will *kurru* von $\sqrt{\overline{kr}}$ ableiten, danach: »Schlepplast«.

Der in unseren Quellen angegebene *Nettorauminhalt*, d.h. der für die Ladung zur Verfügung stehende Nutzungsraum, der babylonischen Frachtschiffe der älteren Zeit wäre danach — umgerechnet und in Kubikmetern zu 2.832 Registertonnen¹ vermesen — folgender:

<i>m a₂ - n - g u r</i>	l	cbm	Registertonnen
<i>m a₂ - 1 2 0 - g u r</i>	30312	30.312	10.70
<i>m a₂ - 6 0 - g u r</i>	15156	15.156	5.35
<i>m a₂ - 3 0 - g u r</i>	7578	7.578	2.68
<i>m a₂ - 1 0 - g u r</i>	2526	2.526	0.89

Für die neubabylonische Zeit ist 1 *kurru* = 180 *sila* zu rechnen, in unseren Massen umgerechnet = 151.56 l; danach ist der *Nettorauminhalt* des grössten Frachtschiffes und des Normaltypus in der neubabylonischen Zeit:

<i>eleppu ša n kurri</i>	l	cbm	Registertonnen
<i>eleppu ša 300 kurri</i>	45468	45.468	16.05
<i>eleppu ša 150 kurri</i>	22734	22.734	8.028

Das Fassungsvermögen der neubabylonischen Frachtschiffe ist also bedeutend grösser als das der altbabylonischen.

Diese Umrechnungen geben allerdings ein sehr bescheidenes Bild von der Leistungsfähigkeit der babylonischen Frachtschiffe, von denen der Normaltypus der älteren Zeit nur etwa mit den kleinen, meist ungedeckten Segelschiffen, *Kaiks*, die heute den Kleinverkehr von Insel zu Insel im östlichen Mittelmeer vermitteln, oder mit den, den letztgenannten fast ähnlichen Fahrzeugen, den *Koggen* der Bewohner der ostfriesischen Inseln im 16. Jahrhundert, zu vergleichen wäre; vgl. noch die von ALLOTTE DE LA FUYE, RA XXV. 19, gesuchte Parallele, siehe S. 157. Ferner hätte das *m a₂ - 3 0 - g u r*

¹ Registertonne = 100 engl. Kubikfuss mit internationaler Geltung.

der älteren Zeit nur etwa den Schiffen der römischen Senatoren entsprochen, die nach einem Gesetz von 218 v. Chr. eine Grösse von 300 Amphoren = 7.8788 cbm = 2.78 Registertonnen nicht übersteigen durften: »das sind allerdings nur Boote, die etwa 40 Sack Getreide laden konnten« (KÖSTER, Seewesen 161 ff.).

Zwar war es in Mesopotamien aus wirtschaftlichen Gründen nicht nötig, Schiffe mit besonders hoher Leistungsfähigkeit zu bauen, wie sie im Kreise des Mittelmeeres gebraucht wurden, »als der Handelsverkehr mit der Ausdehnung des römischen Weltreiches immer grössere Dimensionen annahm« (KÖSTER, l.c.). Es kommt hinzu, dass die grössten Schiffe praktisch unbrauchbar sind, wenn sie die gehörige Grenze in Bezug auf den wirtschaftlichen Nutzen überschreiten. Wir müssen aber wohl denken, dass die grössten babylonischen Frachtschiffe doch mehr leisten konnten, als auf Grund der obigen Angaben berechnet worden ist, zumal Herodot I. 194 neubabylonische Flussfahrzeuge erwähnt, deren Tragfähigkeit 500 Talente = 130.28 Tonnen beträgt (vide s.v. *quppu*). Wenn auch die herodotische Angabe weitaus übertrieben ist, so enthält sie wohl immerhin in sich etwas Beachtenswertes für die Schätzung der Grösse der babylonischen Frachtschiffe. Schon aus der altbabylonischen Zeit kennen wir Schiffe von bedeutend grösserer Ladungsfähigkeit, als der Typusname des grössten Frachtschiffes angibt. So werden z.B. nach dem altbabylonischen Brief BM 23145 (LIH I Pl. 63; VAB VI Nr. 21) 300 še gur auf ein *ma₂-ni-dup re-qi₂-im*, auf ein leeres Lastschiff, geladen (: $\sqrt[3]{33n}$); d.h.: der Rauminhalt dafür beträgt $75780 \text{ l} = 75.780 \text{ cbm} \sim 26.76 \text{ Registertonnen netto}$, und da 1 l Getreide (*šē'u*) = 0.75 kg, muss die Tragfähigkeit des betreffenden Schiffes wenigstens 56.735 Tonnen betragen. Technisch waren die Babylonier schon im dritten Jahrtausend v. Chr. durchaus imstande, wenn es darauf ankam, Schiffe von sogar noch grösserer Leistungsfähigkeit zu bauen; siehe Einleitung S. 6. Es handelte sich nur um die Beschaffung von Baumaterial, und festes Holz haben sie tatsächlich in dem importierten Fichtenholz (vide s.v. *u₃-ku*) gefunden. Heute trägt das grösste Flussfahrzeug im Iraq (: 18 m lang) bis zu 60 *tyār* ~ 120 Tonnen (RITTER 122).

TEXTANHÄNGE

HAR-ra = *hubullu* 4. Tafel, Abschnitt: »Schiff«.




<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 20px;">C</div> <div style="margin-bottom: 20px;">S₂</div> <div style="margin-bottom: 20px;">S₃</div> <div style="margin-bottom: 20px;">Q</div> <div>B</div> </div>	1	^{g i š} m a ₂	<i>e-lep[-pu]</i>
	2	^{g i š} m a ₂ - g u r ₈	<i>ma-kur-ru</i>
	3	^{g i š} m a ₂ - t u r	<i>ma-tur-ru</i>
	4	^{g i š} m a ₂ - u ₅	<i>ru-ku-bu</i>
	4a	^{g i š} 𐎶𐎶 - i l l a t	𐎶𐎶 <i>di-la-ti</i>
	5	^{g i š} m a ₂ - l a l ₂ (!) - a m ₃	<i>ŠU-u</i>
	6	^{g i š} m a ₂ - s a l - l a	<i>ŠU-u</i>
	7	^{g i š} m a ₂ - t i l ₃ - l a	<i>mu-bal-lit-tum</i>
	8	^{g i š} m a ₂ - g i d ₂ - d a	<i>ma-ak-ki-tum</i>
	9	^{g i š} m a ₂ - g i d ₂ - d a	<i>ma-ak-ku[-tum]</i>
	10	^{g i š} m a ₂ - g i d ₂ - d a	<i>šad-da-tum(!)</i>
	11	^{g i š} m a ₂ - g u - l a	<i>ra-bi-tum</i>
	12	^{g i š} m a ₂ [- x] - y	<i>qal-la-tum</i>
	13	^{g i š} [m a ₂ - š u] - k u ₆	<i>e-lep ba-i-ri</i>
14	[^{g i š} m a ₂ - x] - r i	<i>mut-tab-ri-tum</i>	

2: S₂: [^{g i š}] m a₂ - g u r || 𐎶𐎶 (i.e. *ŠU*); Reihenfolge in S₂: 3, 2.



4: S₂: [^{g i š}] 𐎶𐎶 - u₅ || *ra-ka-bu*; statt MA₂ in S₂ von dieser Zeile an überall 𐎶𐎶.

5-6: S₂: ^{g i š} 𐎶𐎶 - l a - l a₂ || 𐎶𐎶 (i.e. *ŠU*); ^{g i š} 𐎶𐎶 - s a l - l a || 𐎶𐎶 (i.e. *ŠU*); Reihenfolge in S₂ u. S₃ (:ergänzt nach S₂): 4a, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 19a, 23, 88, 89, 8(!), 9(!), 5(!), 6(!), 91 usw.

8 f.: S₂ u. S₃: ^{g i š} 𐎶𐎶 - k u d - d a || 𐎶𐎶 (i.e. *ŠU*)!

12: C: y = ; Q: [] || .

13: Q: fast spurlos; S₂: ^{g i š} 𐎶𐎶 - š u - k a m - m a || 𐎶𐎶 *ba-i-ri*.

14: Q: [] || ; S₂: ^{g i š} 𐎶𐎶 - p e š - p e š || *muš-tab-ri-tum*.

A D	Q	36	$g i \check{s} m a_2 - g u r_8 < - u r_2 > - n u -$ $u b - z u$	$\Upsilon \Upsilon^d \Upsilon \Upsilon$
		37	$g i \check{s} m a_2 - d e n - l i l_2 - l a_2$	$\Upsilon \Upsilon^d \Upsilon \Upsilon$
E N		38	$g i \check{s} m a_2 - d n i n - l i l_2 - l a_2$	$\Upsilon \Upsilon^d n i n - l i l_2 - l a_2$
		39	$g i \check{s} m a_2 - t u m - m a - a l$	$\Upsilon \Upsilon^d \Upsilon \Upsilon$
		40	$g i \check{s} m a_2 - k a - z a l - n u n - n a$	$\Upsilon \Upsilon^d \check{s} u - z i - a n - n a$
		41	$g i \check{s} m a_2 - \check{s} a g_4 - h u l_2 - l a$	$\Upsilon \Upsilon^d \Upsilon \Upsilon$
		42	$g i \check{s} m a_2 - i d_2 - d a - n e r - g a l$	$\Upsilon \Upsilon^d \Upsilon \Upsilon$
		43	$g i \check{s} m a_2 - d a r a_3 - a b + z u$	$\Upsilon \Upsilon^d e_2 - a$
		44	$g i \check{s} m a_2 - d i d_2 - l u_2 - r u - g u_2$	$\Upsilon \Upsilon^d n \bar{a} r i$
		45	$g i \check{s} m a_2 - k u - a$	$\Upsilon \Upsilon^d m a r d u k$
		46	$g i \check{s} m a_2 - i d_2 - d a - h e_2 - d u_7$	$\Upsilon \Upsilon^d n a b \bar{u}$
		47	$g i \check{s} m a_2 - g u r_8 < - k a r > - n u n -$ $t a - e_3$	$\Upsilon \Upsilon^d n i n - u r t a$
		48	$g i \check{s} m a_2 - a b + z u - n u - k u \check{s}_2 - u_3$	$\Upsilon \Upsilon^d n i n - g i r_2 - s u$
		49	$g i \check{s} m a_2 - a b_2 - k u g - g a$	$\Upsilon \Upsilon^d b a - u_2$
		50	$g i \check{s} m a_2 - p a_5 - m u s s a_3$	$\Upsilon \Upsilon^d \Upsilon \Upsilon$
		51	$g i \check{s} m a_2 - n u - r i$	$\Upsilon \Upsilon^d \check{s} \bar{i} n$
		52	$g i \check{s} m a_2 - n u - r i - b a n_3 - d a$	$\Upsilon \Upsilon^d n i n - g a l$
		53	$g i \check{s} m a_2 - \check{s} i l a m - g a l$	$\Upsilon \Upsilon^d n i n - t i n - u g_5 - g a$
		54	$g i \check{s} m a_2 - i d_2 - d a - t i l - l a$	$\Upsilon \Upsilon^d \Upsilon \Upsilon$
		55	$g i \check{s} m a_2 - s a - b a d$	$\Upsilon \Upsilon^d \Upsilon \Upsilon$
		56	$g i \check{s} m a_2 - k u_3 - k u g - g a$	$\Upsilon \Upsilon^d p a - b i l - s a g$
		57	$g i \check{s} m a_2 - n e r - g a l_2$	$\Upsilon \Upsilon^d d a - m u$
		58	$g i \check{s} m a_2 - d d a - m u$	$\Upsilon \Upsilon^d \Upsilon \Upsilon$
	F			

40: N: $g i \check{s} m a_2 - d [\dots]$,

40a.: $g i \check{s} m a_2 - \check{s} u - z i [- a n - n a]$,

40b.: $g i \check{s} m a_2 - d G I \check{S} . K A L [. T U K] = 93$, q.v.,

40c.: $g i \check{s} m a_2 - d G I \check{S} . T U K = 86$ q.v.,

40d.: $g i \check{s} m a_2^d \text{𒌷} G I \check{S} . T U K$;

zur Fortsetzung siehe unten 61 ff.

42: A fehlerhaft: $g i \check{s} m a_2 - A N - d a - h e - d u_7$.

45: N: $[g i \check{s} m a_2] - k u - \check{s} a_2 (!)$.

49: G: $x = \text{𒌷}$.

G	59	$gi\check{s}$ ma ₂ -x-da	[YY]
	60	$gi\check{s}$ ma ₂ -š _a ₃ -ka ₂ -na-ke ₄	[YY]
N	61	$gi\check{s}$ ma ₂ -u ₄ -gal-gal	[YY]
	62	$gi\check{s}$ ma ₂ -kar-mah	YY ^d []
H	63	$gi\check{s}$ ma ₂ -bar-mul	YY ^x []
	64	$gi\check{s}$ ma ₂ -kas-am ₃	[YY]
I	65	$gi\check{s}$ ma ₂ -u ₄ -gu ₃ -de ₂	[YY]
	66	$gi\check{s}$ ma ₂ -kar-nun-na	[YY]
A	67	$gi\check{s}$ ma ₂ -š _a ₃ -hul ₂ -la	[YY]
	68	$gi\check{s}$ ma ₂ -hi-li-an[-na	YY]
C	69	$gi\check{s}$ ma ₂ -gur ₈ -na[-x	YY]
	70	$gi\check{s}$ ma ₂ -er ₂ [-x	YY]
I	71	$gi\check{s}$ ma ₂ -kalam-ma[-x]
	72	$gi\check{s}$ ma ₂ -ku ₃ [-x]
A	73	$gi\check{s}$ ma ₂ [-]
	74	$gi\check{s}$ ma ₂ [-	[YY]
C	75	[$gi\check{s}$ ma ₂ -x-y]-z	[YY]
	76	[$gi\check{s}$ ma ₂ -x]-si-sa ₂	YY ^d _{nin} [-]
I	77	$gi\check{s}$ ma ₂ -x-kug-ga	YY ^d []
	78	$gi\check{s}$ ma ₂ -šilam-ma	YY ^d _x [-]
C	79	$gi\check{s}$ ma ₂ -nisag	<i>ni-sa-an-ni</i>	
	80	$gi\check{s}$ ma ₂ -ki-aga ₂ -nibru ^{ki}	<i>ta-ram ni-pu-ri</i>	
I	81	$gi\check{s}$ ma ₂ -ki-aga ₂ -uri ^{ki}	YY _{u₂-ri}	
	82	$gi\check{s}$ ma ₂ -ki-aga ₂ -du ₃ +gar ^{ki}	YY _{ki-ši-ik}	
C	83	$gi\check{s}$ ma ₂ -ki-aga ₂ -keš ₃ ^{ki}	YY _{ke-e-ši}	

62: N: $gi\check{s}$ ma₂-^dki-mah.

63: G: $x = \text{𐎧𐎡}$; N: $gi\check{s}$ ma₂-^dbar-mul.

64: N: $gi\check{s}$ ma₂-^dkas-an-na.

65: N: $gi\check{s}$ ma₂-^dgu₃-de₂.

66: N: $gi\check{s}$ ma₂-^d 𐎧𐎡 .

75: I: $z = \text{𐎧𐎡}$.

77: I: $x = \text{𐎧𐎡}$ (= a?).

78: I: 𐎧𐎡𐎧𐎡 : wohl šilam; $x = \text{𐎧𐎡}$.

	84	$g i \check{s}$ m a ₂ -k i-a g a ₂ -k e š ^{k i}	ta-ram ke-ši
	85	$g i \check{s}$ m a ₂ -G I Š. K A L. T U K	e-lep ^d giš-ge ₁₁ -maš
	86	$g i \check{s}$ m a ₂ -G I Š. T U K	𐎶𐎶 𐎶𐎶
	87	$g i \check{s}$ m a ₂ -a b-b a	𐎶𐎶 a-bi
	88	$g i \check{s}$ m a ₂ -g e-l u m	ŠU-lum
	89	$g i \check{s}$ m a ₂ -g e-z u m	ŠU-sum ₂
	90	$g i \check{s}$ m a ₂ -g i d ₂ -d a	a-rik-tum
	91	$g i \check{s}$ m a ₂ -s i g-g a	se-eq-tum
	92	$g i \check{s}$ m a ₂ -d i r i g-g a	ni-bi-ru
	92 _a	𐎶𐎶-d i r i g-g a	ni- ^{hi} -ru
	93	$g i \check{s}$ m a ₂ -d i r i g-g a-b a-t i l	mu-qal-pi-tum
	93 _a	𐎶𐎶-d i r i g-g a	maš-ku la-bi-su
	94	$g i \check{s}$ m a ₂ -g a b-r u-g u ₂	ma- ^{he} -er-tum
	95	$g i \check{s}$ m a ₂ -g a b-r i-a-n i	𐎶𐎶
	96	$g i \check{s}$ m a ₂ -a d d i r	e-lep ig-ri
	97	$g i \check{s}$ m a ₂ -a d d i r	𐎶𐎶ni-bi-ri
	98	$g i \check{s}$ m a ₂ -1-š u-g u r	𐎶𐎶šu-uš-še
	99	$g i \check{s}$ m a ₂ -50-g u r	𐎶𐎶ha-an-ša ₂ -a
	100	$g i \check{s}$ m a ₂ -40-g u r	𐎶𐎶er-ba-a
	101	$g i \check{s}$ m a ₂ -30-g u r	𐎶𐎶še-la-ša ₂ -a
	102	$g i \check{s}$ m a ₂ -20-g u r	𐎶𐎶eš-ra-a
	103	$g i \check{s}$ m a ₂ -15-g u r	𐎶𐎶ha-meš-še-rit kur ₃ -ri

84: C: rechts: ~~ke-ši~~ wohl: 𐎶𐎶 ke-ši.

85: C: e-lep ^dgiš-bil-sag-ga-meš (vgl. auch 40_b).

86: vgl. oben 40_c.

91: S₂: $g i \check{s}$ 𐎶𐎶-sig || ma-se₂-eq qal₄-la-tum.

93: S₂: $g i \check{s}$ 𐎶𐎶-d i r i g-g a-a d d i r || 𐎶𐎶; D: muq-qal-pe-tum.

94: D: ma-^{he}-er-tum.

98: D: 𐎶𐎶 šu-uš-šu₂; J: 𐎶𐎶 šu-ši; S₂: i-li-ip šu-ši.

99f.: B: $g i \check{s}$ m a₂-g u r₈(!)[-50] usw.; in S₂ bis zum Schluss der Kolumne rechts 𐎶𐎶-Zeichen.

100: D: 𐎶𐎶 er-ba'-ia.

103: D: 𐎶𐎶 ha-meš-še-rit kur₃-rum.

ABD	O QS ₂		
		104	g i š m a ₂ - l o - g u r
		105	g i š m a ₂ - 5 - g u r
	S ₁	106	g i š u ₅ - m a ₂
		107	g i š a d - m a ₂
	K	108	g i š a d - u š - m a ₂
	L	109	g i š g a g a r - m a ₂
	P	110	g i š u r ₂ - m a ₂
		111	g i š s i - m a ₂
		112	g i š s i - s i - m a ₂
		113	g i š t i - m a ₂
	E	114	g i š t i - t i - m a ₂
		115	g i š g u ₂ - m u r ₇ - m a ₂
		116	g i š k i r - g u ₂ - m u r ₇ - m a ₂
		117	g i š a n š e - m a ₂
		118	g i š d i m - m a ₂
	R	119	g i š d i m - m a ₂
		120	g i š e g e r - m a ₂
		121	g i š g i s s u - m a ₂
		122	g i š k a k - m a ₂
			∇∇e-še-rit ∇∇
			∇∇ha-mil-ti∇∇
			hi-in e-lep-pi
			ud-di∇∇
			šid-di∇∇
			qaq-qar∇∇
			iš-di∇∇
			qar-ni∇∇
			qar-na-a-ti∇∇
			ši-il∇∇
			i-ga-ra-a-te∇∇
			e-še-en-še-ri∇∇
			kiš-kit-ti∇∇
			i-me-ri∇∇
			mar-kas ₂ ∇∇
			tim-mu ša ₂ ∇∇
			ar ₂ -kat ₃ ∇∇
			šil-lum∇∇
			sik-kat ₃ ∇∇

106: O: U₂hi-in eleppi; D: hi-in-nu e-lep-pi; S₁: g i š p i s a n + k a k - m a₂; ähnlich in P zwischen 122 u. 123: [g i š] p i s a n + k a k - m a₂ || hi-i-ni[eleppi].

107-108: A: auf einer Zeile; S₁: ud-du ∇∇; šid-du ša^{GIS}[elep-pi]; O:šid-da-tum ša₂ eleppi; D: šid-di e-lep-pi.

109-110: A: auf einer Zeile; D: i-šid ∇∇.

111: D: qar-nu ∇∇.

112: D: qar-na-a-te ∇∇.

113: B u. L: še-el ∇∇; P u. D: še-li ∇∇.

114: B: i-ga-ra-te ∇∇; P: še-la-ni [∇∇].

115: D: e-še-en-še-ri ∇∇.

116: P: kiš-ki-ti [∇∇].

117-118: A: auf einer Zeile; D: mar-kas₃ ∇∇.

119-120: A: auf einer Zeile; Q: [tim]-mu ∇∇; P: ar-kat₃ [∇∇].

121-122: A: auf einer Zeile; P: ši-~~ti~~; Q: [šil]-lu ∇∇; E: g i š g i g (sic!) - m a₂.


A	D	E	P	R	
					123 $g i \check{s}$ kak-sag-g _e ₄ -a-m _a ₂ mah-rat 𐎠𐎠
					124 $g i \check{s}$ e ₂ -m _a ₂ bi-it 𐎠𐎠
					125 $g i \check{s}$ igi-m _a ₂ pa-an 𐎠𐎠
					126 $g i \check{s}$ gur _u ₇ -m _a ₂ ka-re-e 𐎠𐎠
					127 $g i \check{s}$ te-m _a ₂ te-hu 𐎠𐎠
					128 $g i \check{s}$ da-da-m _a ₂ [i-ta]-ti 𐎠𐎠
					129 $g i \check{s}$ da-la ₂ -m _a ₂ [] 𐎠𐎠
					130 $g i \check{s}$ M E . T E . K A B - m _a ₂ [] 𐎠𐎠
					131 $g i \check{s}$ U Š . A B . K A K []
					132 $g i \check{s}$ targul [tar-kul-lu]
					133 $g i \check{s}$ ner-an-ta-targul [x-y-z 𐎠𐎠]
					134 $g i \check{s}$ an-nun-targul [x-y-z 𐎠𐎠]
					135 $g i \check{s}$ m _a ₂ -d _u ₃ -uš []
					136 $g i \check{s}$ uš-m _a ₂ -d _u ₃ [uš-ma-du-u]
					137 $g i \check{s}$ ger ₃ -m _a ₂ -d _u ₃ ger ₃ -ma[-du-u]
					138 $g i \check{s}$ ger ₃ -ma-d _u ₃ ŠU-u
					139 $g i \check{s}$ uš-m _a ₂ -d _u ₃ [ŠU-u]
					140 $g i \check{s}$ D I M . K A K pa-su-ut [-tum]
					141 $g i \check{s}$ D I M . K A K . K A K 𐎠𐎠
					142 $g i \check{s}$ D I M . K A K ud-x
					143 $g i \check{s}$ D I M . K A K . K A K 𐎠𐎠
					144 $g i \check{s}$ D I M . K A K mer-x
					145 $g i \check{s}$ D I M . K A K . K A K 𐎠𐎠
					146 $g i \check{s}$ zi-anše ku-bu-su
					147 $g i \check{s}$ ger ₃ -a-ša _g ₄ -ga u ₂ -ma-šu
					148 $g i \check{s}$ ger ₃ -za _g -g _e ₄ -a 𐎠𐎠

123: D u. E: mah-ra-a-ti 𐎠𐎠.


124-125: A: auf einer Zeile; E: pa-ni 𐎠𐎠.

138-139: A: auf einer Zeile.

141-142: A: auf einer Zeile.

142: x = .

143-144: A: auf einer Zeile.

144: x = .

145-146: A: auf einer Zeile; H: $g i \check{s}$ i-zi-anše.

A	H		
		149	^{giš} AMA-UŠ <i>ner-da-mu</i>
		150	^{giš} dim-gal <i>uš-ḥa-mu</i>
	B	151	^{giš} gi-muš <i>ŠU-šu₂</i>
		152	^{giš} gi-muš <i>pa-ri-su</i>
		153	^{giš} šibir-gi-muš <i>šer-ret</i> ∇ ∇
		154	^{giš} gisal <i>gi-sal-lum</i>
		155	^{giš} gisal-šu <i>∇ ∇ qa-ti</i>
		156	^{giš} gisal-mud <i>∇ ∇ up-pi</i>
		157	^{giš} gisal-anše <i>nam-ḥa-šu</i>
	D	158	^{giš} gisal-lim ₂ -ma <i>giš-ru up-pi</i>
		159	^{giš} mu-gisal <i>šu-mu-u ša₂</i> <i>gi-sal-li</i>
		160	^{giš} dili ₂ -gisal <i>it-qur-ti</i> ∇ ∇
		161	^{giš} zi-gan <i>sik-ka-nu</i>
		162	^{giš} kak-zi-gan <i>sik-kat₃</i> ∇ ∇
		163	^{giš} dili ₂ -zi-gan <i>it-qur-ti</i> ∇ ∇
		164	^{giš} dubbin-zi-gan <i>šu-pur</i> ∇ ∇
		165	^{giš} kak <i>sik-ka-tum</i>
		166	^{giš} er <i>er-ru</i>
		167	^{giš} er-ku ₅ <i>er-ku-u</i>
		168	^{giš} er-dim <i>∇ ∇</i>
		169	^{giš} er-dim <i>mah-ra-šu₂</i>
		170	^{giš} er-dim <i>ti-m-mu</i>

149: H: *nar-da-mu*.

150: H: *us-ḥa-mu*.

151-152: A: auf einer Zeile.

154-155: A: auf einer Zeile; H: *gi-sal-lu*.

156-157: A: auf einer Zeile.

158: B: ^{giš}gisal-lim₂u

159: A: ^{giš}kul-gisal; D: *šu-mu-u₂ ša₂ gi-sal-li*;

165-166: A: auf einer Zeile.

167-168: A: auf einer Zeile.

169: D: *mah-ra-šu*.

169-170: A: auf einer Zeile.

A B D		
170 _a	giš [x] - y	𐎶𐎶
171	giš er-rab	<i>u₂-ri-nu</i>
172	giš šibir	𐎶𐎶
173	giš šibir	<i>ši-bir-ru</i>
174	giš kak-šibir	<i>sik-kat₃</i> 𐎶𐎶

170_a: D: y = ~~𐎶𐎶~~.

171: B u. D: *u₂-ri-in-nu*

171-172: A: auf einer Zeile.

173: B: giš ši-bir šibir

173-174: A: auf einer Zeile.

Verzeichnis der Texte.

- A: K 4338 a (AL³ 86 ff.) +83—1—18, 455 (eigene Abschrift): 16—55; 77—174.
- B: K 2016 a + 4421 + 8217 + 9977 + 8238 + S 1332 + K 5419 b + 82—3—23, 150 + K 12905: 14—35; 99—114; 152—174.
- C: K 8239 (MEISSNER, Suppl. 14) + 13700 + 4323 + a.m. (eigene Abschrift): 1—17; 80—87.
- D: K 4331 (II R 62. 2): 35—58; 88—127; 159—174.
- E: K 8228 + 8241 + 14176 (CT XXV. 7; eigene Abschrift): 38—47; 115—142.
- F: K 8218 (eigene Abschrift): 49—58.
- G: S 1544 (MEEK, RA XVII. 181; vgl. WEIDNER, AJSL XXXVIII. 165): 59—70.
- H: K 4391 (II R 46. 4): 62—74; 143—155.
- I: 79—7—8, 203 (eigene Abschrift): 74—82.
- J: S 1114 (eigene Abschrift): 89—101.
- K: K 15153 (MEEK, RA XVII. 174; vgl. WEIDNER, AJSL XXXVIII. 166): 109—114.
- L: K 14097 (eigene Abschrift): 110—118.
- M: VAT 10086 (MATOUŠ, LTBA I. 13): 27—34.
- N: VAT 10219 (MATOUŠ, LTBA I. 10): 38—40_a; 61—68.
- O: VAT 11299 (MATOUŠ, LTBA I. 9): 101—109.
- P: VAT 10083 (MATOUŠ, LTBA I. 8): 111—130.
- Q: OAM H.-Frg. Nr. 34 (eigene Abschrift): 12—42; 103—121.
- R: OAM H.-Frg. Nr. 10 (eigene Abschrift): 120—126.

Schülertafeln:

- S₁: Neubab. Dupl. (MEISSNER, AoTU I., 173): 106—111.
 S₂: R.Š. 5 (THUREAU-DANGIN, Syria XII. 228 f.): 2—23; 88—104.
 S₃: R.Š. 4 (THUREAU-DANGIN, Syria XII Pl. 48 bei S. 236): 5—23;
 88—93.

Zugehörigkeit unklar: VAT 12923 (MATOUŠ, LTBA I Nr. 7).

Šumerische Vorläufer: SLT Nrr. 146; 156; 160; 169; 176.

AO 5673 (TCL V Pl. 7)

- Vs .Col. I. 1 m a₂-120-gur
 eser₂-ḥad₂-bi 204 gu₂
 eser₂-gul-gul-bi 12 gu₂
 eser₂-e₂-a-bi 2(!) gur
 5. i₃-ku₆-bi 1
 giš a-ra-bi 12!
 giš tu-gul-bi
 giš a-da-bi 8
 giš u₃-bi 46
 10. giš ḥum-bi 6
 giš eme-sig-bi 180
 giš me₂-re₂-za-bi 195
 giš me-dim₂-bi 2
 giš ma₂-gu₂-bi 8
 15. giš MA.MA₂-a-bi 8
 giš nig₂-KA-bi 5
 giš eme-sig-bi
 giš dubbin-bi 40
 giš eme-sig-bi
 20. giš AD.KUL.SI₃.GA-bi 2
 giš gi-muš-bi
 giš kak-bi 7200

giš ger₃-bi 75

tu^{g₂} sar-bi 12 gu₂

25. a₂-bi u₄ 1800

š u-du₇-a ma₂-120-gur-1-kam

8 ma₂-60-gur

eser₂-had₂-bi 1048 gu₂

eser₂-gul-gul-bi 70 gu₂

30. eser₂-apin-bi

eser₂-e₂-a-bi 8gur

i₃-ku₆-bi 4

giš a-ra-bi 64

giš tu-gul-bi

Col. II. giš a-da-bi 64

giš u₃-bi 208

giš hum-bi 32

giš eme-sig-bi 1100

5. giš me₂-re₂-za-bi 1200

giš me-dim₂-bi 16

giš ma₂-gu₂-bi 64

giš MA.MA₂-bi 64

giš nig₂-KA-bi 24

10. giš eme-sig-bi

giš dubbin-bi 160

giš eme-sig-bi

giš AD.KUL.SI₃.GA-bi

giš gi-muš-bi

15. giš kak-bi 28800

giš ger₃-bi 1200

tu^{g₂} sar-bi 48 gu₂

a₂-bi u₄ 7200

š u-du₇-a ma₂-60-gur-8-a-kam

20. m lugal-ma₂-gur₈-ri

m a-bil-a-ni

m da-a-ga

$m\check{s}akan_3-ni$
 $mlugal-ku_3-zu$
 25. $m\check{u}r-dnun-gal$
 $mlu_2-dzu+en$
 $m\check{u}r-dzu+en$
 $ma_2-lah_4-e-nea-tum-ma$

$1ma_2-30-gur$
 30. $eser_2-ħad_2-bi 90 gu_2$
 $eser_2-gul-gul-bi$
 $eser_2-apin-bi 4 gu_2$
 $eser_2-e_2-a-bi 2/5 + 3/30$
 $i_3-ku_6-bi 1/30 + 5 sila$
 35. $gi\check{s}a-ra-bi 8$
 $gi\check{s}a-da (!)-bi 8$
 Col. III. $gi\check{s}u_3-bi 21$
 $gi\check{s}ħum-bi 2$
 $gi\check{s}eme-sig-bi 100$
 $gisme_2-re_2-za-bi 90$
 5. $gi\check{s}me-dim_2-bi 2$
 $gi\check{s}ma_2-gu_2-bi 8$
 $gi\check{s}nig_2-KA-bi 4$
 $gi\check{s}eme-sig-bi$
 $gi\check{s}dubbin-bi 15$
 10. $gi\check{s}eme-sig-bi$
 $gi\check{s}AD.KUL.SI_3.GA-bi 2$
 $gi\check{s}zi-dim_2-bi 1$
 $gi\check{s}gi-mu\check{s}-bi 3$
 $gi\check{s}ħu-dub-ba$
 15. $gi\check{s}u_3-šub-ba$
 $gi\check{s}ma_2-da-la_2-bi 30 sa$
 $u_2numun_2eš_2-bi 20 sa$
 $gi\check{s}kak-bi 1500$
 $gi\check{s}ger_3-bi 70$
 20. $a_2-bi u_4 450$

š u - d u₇ - a m a₂ - a d - d a - l u₂ - u r₃ - r a - k a

2 m a₂ - 1 0 - g u r

e s e r₂ - ħ a d₂ - b i 3 1 g u₂

e s e r₂ - g u l - g u l - b i 6 g u₂

25. e s e r₂ - a p i n - b i 7 g u₂

e s e r₂ - e₂ - a - b i $1/5 + 4/30$

i₃ - k u₆ - b i $1/30$

^{giš} a - r a - b i 1 2

^{giš} a - d a - b i 8

30. ^{giš} u₃ - b i 3 0

^{giš} e m e - s i g - b i 9 0

^{giš} m e₂ - r e₂ - z a - b i 1 0 0

^{giš} m e - d i m₂ - b i 4

Rs. Col. IV. ^{giš} m a₂ - g u₂ - b i 8

^{giš} ħ u m - b i 2

^{giš} d u b b i n (!) - b i 1 6

^{giš} e m e - s i g - b i

5. ^{giš} z i - d i m₂ - b i 2

^{giš} g i - m u š - b i 6

^{giš} M A₃ . S A L - b i 1 0

^{giš} k a k - b i 1 2 0 0

^{giš} g e r₃ - b i 7 0

10. ^{tu}g₂ s a r - b i 2 g u₂

a₂ - b i u₄ 3 0 0

š u - d u₇ - a m a₂ - 1 0 - g u r - 2 - a - k a m

3 + $4/5$ + 6 s i l a z i d₂ - š e g u r

6 + $4/5$ + $1/30$ k a š - d u g u r

15. $2/30$ + 8 s i l a e š a

$1/30$ + 5 s i l a z i d₂ - k a l

$2/30$ + 8 s i l a z u₂ - l u m

1 u d u 1 m a š₂

4 n i g i n (?) - n a n i g₂ - u - n u - a u d u - u z₃

20. 7 s i l a i₃ - g i š

gu da₇-dag₂ ziskur-ziskur-ra mar-sa
108 gu₂ 24 ma-na x-y

im ma₂ gul-la

a(?) - da (?) lugal-e-ba-an-š_{a6} ba-ge

Col. V. unbeschrieben

Col. VI. zi-(!)ga mar-sa

ki-lu₂-š_{a6}-ni-zu(!)-ta

mu ur-bi₂-lum^{ki} ba-ḫ ul.

VAT 7035 (Or. XLVII—XLIX Nr. 249)

V.s Col. I. 105 gu₂ 30 ma-na eser₂-ḫ ad₂

8 giš a-ra

8 giš a-da

27 giš u₃

5. 4 giš ḫ um

ma₂ mu-tum₂ lugal-ba-ta-e₃

lugal-sir₃ dumu ba-ba-a

93 gu₂ 40 ma-na eser₂-ḫ ad₂

8 giš a-ra

10. 8 giš a-da

26 giš u₃

4 giš ḫ um

ma₂ a-bil-a-ni

105 gu₂ eser₂-ḫ ad₂

15. 8 giš a-ra

8 giš a-da

28 giš u₃

3 giš ḫ um

ma₂ mu-tum₂ ni-da-mu

20. ma₂ ur-d nun-gal

1 0 2 g u₂ e s e r₂ - h a d₂
 8 g i š a - r a
 8 g i š a - d a
 3 6 g i š u₃
 25. [x g i š] h u m
 m a₂ [x - y] - k a
 [x - y] - z

Col. II. 8 0 g u₂ [e s e r₂ - h a d₂]
 8 g i š a - r a
 8 g i š a - d a
 2 7 g i š u₃
 5. 4 g i š h u m
 m a₂ l u g a l - k u₃ - z u

9 6 g u₂ 2 4 m a - n a e s e r₂ - h a d₂
 8 g i š a - r a
 8 g i š a - d a
 10. 2 8 g i š u₃
 4 g i š h u m
 m a₂ l u g a l - m a₂ - g u r₈ - r i

9 3 g u₂ 2 0 m a - n a e s e r₂ - h a d₂
 8 g i š a - r a
 15. 8 g i š a - d a
 2 4 g i š u₃
 3 g i š h u m
 m a₂ l u₂ - ^d z u + e n

9 3 g u₂ 4 0 m a - n a e s e r₂ - h a d₂
 20. 8 g i š a - r a
 8 g i š a - d a
 2 7 (l) g i š u₃
 5 g i š h u m

ma₂ ħal-li₂

25. 165 gu₂ eser₂-ħad₂
 Rs. Col. III. 8 giš a-ra
 8 giš a-da
 43 giš u₃
 6 giš ħum
 5. ma₂ ħu-š a₆-nu₂-a
-

- 105 gu₂ eser₂-ħad₂
 8 giš a-ra
 8 giš a-da
 28 giš u₃
 10. 4 giš ħum
 ma₂ mu-tum₂ x[-y]-z
 ma₂ zi-x-y
-

- 82 gu₂ eser₂-ħad₂
 8 giš a-ra
 15. 8 giš a-da
 28 giš u₃
 3 giš ħum
 ma₂ ur-^dzu + en
 ki-gal₂-di
-

20. 42 (!) gu₂ eser₂-ħad₂
 8 giš a-ra
 8 giš a-da
 24 giš u₃
 1 giš ħum
 25. ma₂ ba-š a₆
 ma₂ da-a-ga
-

- 13 gu₂ eser₂-ħad₂
 12 giš u₃ ma₂-6-gur

Col. IV. ma₂ mu-tum₂ ur-^dsul-pa-e₃
dumu ni-da-mu

45 gu₂ eser₂-had₂
8 giš^a-ra
5. 8 giš^a-da
16 giš^u₃
2 giš^hum
ma₂ kiš-a
ger₃-pad₃-da dam-gara₃






10. ma₂ gul-la
ki-lugal-e-ba-an-š^a₆-ta
lu₂-š^a₆-ni-zu
š^u-ba-ti

mu ur-bi₂-lum^{ki} ba-hul.







K 63 (IV R² 25) ¹Vs. Col. I.

x ² []
[]
giš ^{ba} -x ³ []
giš ^x ⁴ []
5. giš ^{ma} ₂ x ⁵ []
giš ^{ma} ₂ - ^d en-ki-ke ₄ kar-za-gin ₃ -na[]
gi-bi ma ₂ -kan ^{ki} -ta x ⁶ [] - a m ₃
giš ^{su} da ₇ -dag ₂ nagar[]
giš ^{ma} ₂ gi-bi [] - a m ₃
10. id ₂ « eser-bi [] - a m ₃
gi ^{ki} d-ma ₂ -nigin-na-bi [] - a m ₃

¹ Früher von FOSSEY, La Magie Assyrienne 338 ff. behandelt.

² x = : Spuren für zi oder gi; ³ x = : die Spuren passen aber keineswegs für etwa ma₂; ⁴ x = ; ⁵ x = : entweder te + x oder kar o.ä.; ⁶ x = .

- $g i \ddot{s}$ e m e - s i g - b i n a₄ - x¹ [] - a m₃
 $g i \ddot{s}$ [m e₂ - r e₂ - z a - b i] - a m₃
 [] - x² - a m₃
 15. $g i \ddot{s}$ u₅ - b i $g i \ddot{s}$ u₃ - k u - a m₃ [] - x³ - r i
 $g i \ddot{s}$ g i - m u š₆ (!)⁴ - b i g u š k i n [] d i l - l a (!)
 « mu š
 $g i \ddot{s}$ z i - g a n - b i a n - t a m e - l u ħ [- ħ a - t a] - a m₃
 $g i \ddot{s}$ g i s a l - b i i m i n a - r a₂ i m i n u r - m a ħ - e d e n -
 n a š u - b a - x⁵ - a m₃
 $g i \ddot{s}$ t a r g u l - b i š a g₄ g u b - b a a n - d u r u₂ - š e₃ l a₂ -
 l a₂ - a m₃ « *lebbi zu-qup*
 20. $g i \ddot{s}$ m a₂ e g a r - b i g i š - t i r - b i - t a $g i \ddot{s}$ e r e n [- n a] -
 a m₃ « $g i \ddot{s}$ e r e n [- n a]
 a n - m a₂ - d u l₃ - b i $g i \ddot{s}$ m a ħ (!) - s a l t i l m u n^{ki} - a m₃
 « a n - d u l₃ - b i
 š a g₄ - s i₃ - s i₃ - k i h e₂ - g a l₂ - l a - k e₄
 š a g₄ - b i ħ u l₂ - ħ u l₂ - l a u₄ - z a l - l a - a m₃
 e₂ - b i i š - b i k u r i - k u š₂ š a g₄ - b a
 25. $g i \ddot{s}$ m a₂ - ^d e n - k i - k e₄ n a m - t a r - r a - a m₃
^d d a m - g a l - n u n - n a m i₂ - z i - d u g₄ - g a - a m₃
^d a s a r i - l u₂ - d u g₃ m u - d u g₃ - g a s a₄ - a m₃
^d ^{BU}_{BU} - a b m a₂ - l a ħ₄ - e r i d u g^{ki} - g a - k e₄
^d n i n - i l d u n a g a r - g a l - a n - n a - k e₄
 30. š u - k u g - g a - n e - n e - a m i₂ - z i m u - n i - i n - d u g₄ - g a
 š a g₆ - g a
 $g i \ddot{s}$ m a₂ i g i - z u - t a ħ e₂ - g a l₂ ħ e₂ - t u m₂
 $g i \ddot{s}$ m a₂ e g e r - z u - t a (!) k a - z a l - l a ħ e₃ - t u m₂
 š a g₄ - z u - t a š a g₄ - ħ u l₂ - l a ħ e₂ - i m - m e - a k
 i₃ - m a - l i

¹ x =  : Spuren für za o.ä.; ² x =  : Spuren für ga o.ä.;
³ x =  : a š₂ (?) o.ä.; ⁴ ein neuer Wert für das Zeichen  (!);
⁵ x =  : es kann nur ein Zeichen, von der Länge etwa eines šU,
 fehlen; ⁶  : doppeltes BU! Vgl. ZA N.F. VIII. 145.

Sanh. Kuj. 2 u. 3: BM 118821 u. 118819 (Tf. Iu. II)¹.

1:o. BM 118821:

- Col. I. 2. *i-na* 6. *ger-ri-ia a-na*
 URU *na-gi-ti* URU *na-gi-ti-di'-bi-na*
 ālu^{MES} *ša šarri l'e-lam-ti ša i-na*
5. *e-ber-tan* ID² *mar-ra-ti šit-ku-na-at*
šu-bat-su₂-un nīšu MES *l^hīt^mia-kin₆ la-pa-an*
 GIS *kakku d^aššur dan-nu-ti iš-hu[-tu]-ma ez-ze-bu*
da-ad-me-šu-nu ID² *mar-ra-tum i-bi-ru-u₂-ma*
ki-ša₂-da a-he-en-na [x-y-z-v]-u₂ x-y ni-ih-ti
10. *d^aššur be-li₂ u₂-tak-kil-an-ni-ma še-ru-uš-šu₂-un a-na*
l^hna-gi-ti a-la-ku aq-bi h^hšābu MES *l^ha-at-ti hu-bu-ut*
 [GIS] *qašte-ia i-na ninua* KI *u₂-še-šib-ma* GIS *eleppu* MES *ši-ra-a-ti*
e-piš-ti(!) māti-šu-un ib-nu-u₂ nak-liš h *malahu* MES
 URU *šur-ra-a-a*
 URU *ši-du-un-na-a-a l^hia-am-na-a-a ki-šit-ti qātu* II *-ia u₂-ša₂-*
h^hi-su-nu-ti
15. *ur-tum ke-reb* ID² *idiqlat id[-du]-ši-na-ti a-na qid-da-ti a-di*
 URU *u₂-pi-a*
u₂-še-qel-pu-u₂ x-y z^zu-o-w^{pl} na-ba-liš u₂-še-lu-ši-na-ti-ma
še-er GIS *gur₂-gu-re(!)-e [mar-ši-iš?] iš-du-du-ši-na[-ti-ma]*
ke-reb ID² *a-rah-ti*
id-du-ši-na-ti a-na har-ri bīt-dak₃-ku-ri ša l^hkal-di u₂-še-qel-
pu-u₂
20. *ša₂ la i-du-u₂ a-*
- Col. II. *gar-du-ti ša la* *i-na ke-reb* GIS *eleppu* MES *u₂-šar-*
kib-šu-nu-ti-ma
ši-di-tu u₂-x-y-z še-im u₃ SE *tibnu* HA² *a-na mu-ur-ni-iš-ki*
u₂-še-la-a

¹ Früher III R 12 f.; GEORGE SMITH, History of Sennacherib 89 ff.; vgl. LUCKENBILL, The Annals of Sennacherib 73 ff.

- it-ti-šu₂-un qu-ra-du-u₂-a i-na* ^{GIS}eleppu^{MES} *i-qel-pu-u₂*
^{ID₂}*pu-rat-tu a-na-ku*
a-na i-ti-šu₂-un na-ba-lu šab-ta-ku-ma a-na ^{URU}*bāb-sa-li-*
me-ti u₂-šar-da-a ur-ḫi
 25. *i-na ul-lu-u₂ re-ši-ia ul-tu a-ḫi* ^{ID₂}*pu-rat-ti a-di*

- i-na aš₂-ri šu-a-tum at-ta-di ka-ra-ši e-du-u₂ ta-ma-ti gap-*
šiš [iš]-ša₂-am-ma ke-reb
^{GIS}*za-ra-ti-ia e-ru-um-ma ni-ti-iš il-ma-a(!) kīma x ka-ra-*
ši-ia i-na [me₅]^{MES} dan-nu-ti
 30. *5 u₄-me u₃ mūši ki-ma qu₂-up-pe-e šur-bu-ša gi-mir ba-ḫu-*
la-ti-ia x-y-z-v-ia
a-na raq-qa-at pi-i nāri ik-šu-da a-šar ^{ID₂}*pu-rat-tu me₅^{MES}-*
ša₂ u₂-šeš-še-ru
ker-bu-uš tam-tim ga-lit-ti a-na-ku a-na mi-ḫe-er-ti-šu₂-un
i-na kišad ^{ID₂}*mar-ra-ti*
aš-bat-ma a-na ^{d_{e2}}*a rīm apsī u₂-še-pi-ša₂* ^{LU}*niqū^{MES}*
^{ellu^{MES}} *i-ti* ^{GIS}*eleppu hurāšu nānu hurāšu*
al-lut-tu₂ hurāši a-na ke-reb tam-tim ad-di-ma ^{GIS}*eleppu^{MES}-*
ia(!) a-na eli ^{URU}*na-gi-i-ti*
 35. *ur-ru-ḫi-iš u₂-še-ber i-na kib-ri tam-tim gal-la-ti a-na*
ši-ik-nu a-na e-le-e
^{sisū^{MES}} *u₃(!) šit-kun šēpu^{II} amēli la na-ṭu danniš šum-*
ru-uš-ma ba-ḫu-la-ti ^{kal-di} [
a-šib ^{URU}*na-gi-ti* ^{URU}*na-gi-ti-di'-bi-na nišu^{MES} ḫi-il-mu*
^{pil-la-tu₂} [
^{u₃} ^{ḫu-pa-pa-nu} ^{GIS}*eleppu^{MES} qu-ra-di-ia i-mu-ru-ma*
^{šābu^{MES}} ^{GIS}*qašte* ^{GIS}*šu-um-bi* [
^{sisū^{MES}} ^{parū^{MES}} *e-muq la ni-bi u₂-kap-pi-tu₂(!) tam(!)-*
ḫa-riš(!)

2:0. BM 118819:

- Col. I. *el-la-me-šu₂-un i-na*
^{ID₂}*u₂-la-a na-a-ru ša kib-ru-ša₂*
ṭābu si-id-ru šit-ku-nu

me-le-e šābu^{HA₂}-ia šab-tu-ma
u₂-ša₂'-lu^{GIS} kakku^{MES} -šu₂-un .

qu-ra-du-u₂-a a-na ka-a-ri

ma-kal-le-e ik-šu-du še-ru-uš-šu-un

ul-tu ke-reb^{GIS} eleppu^{MES} a-na kib-ri a-ri-biš

ip-par-šu-ma iš-ku-nu tah-ta-šu₂-un^{URU} na-gi-tu

10. ^{URU} na-gi-tu-di-'-bi-na¹ hi-il-mu¹ pil-la-tu

u₃¹ hu-pa-pa-nu ālu^{MES} ša šarri¹ e-lam-ti ik-šu-du

dan-nu-su-un te-ne-šit^h kal-di ilu^{MES} gim-ri¹ bu^mia-kin₆

a-di makkūri-šu₂-nu u₃ nišu^{MES} e-la-me-i^{GIS} šu-um(!)-bi

[sisū^{MES}]

parū^{MES} mūru(!)^{MES} iš-lu-lu-ni ke-reb^{GIS} eleppu^{MES}

[-šu₂-nu]

15. u₂-še-lu-ma a-ḥa-an-na-a a-na^{URU} bāb-sa-li-me-ti a-di
mah-ri[-ia]

u₂-še-bi-ru-ni ālu^{MES} ša₂-tu-nu ip-pu-lu iq-qu-ru i-na gerri
iq-mu

eli¹ elamti^{KI} rapaš-tim it-bu-ku ša₂-ah-ra-ar-tu₂ i-na šal-
lat mātu^{MES} x

Col. II. 30500^{GIS} qaštu 20200(!)^{GIS} a-ri-tu₂ i-na leb₃-bi-šu₂-nu ak-
šur-ma eli ki[-šir]

šarru-ti-ia u₂-rad-di si-it-ti šal-lat na-ki-ri ka-bit-ti a-na
gi[-mir]

20. karaši-ia^h bel-pēhāti^{MES}-ia u₃ nišu^{MES} ma-ḥa-za-ni-ia [x-y]
kima še-e[-ni]

lu u₂-za-'-iz i-na u₄-me -šu₂-ma ēkalu qabal āli ša ninua^{KI}
ša 360 ina 1 ammati [šiddu]

95 i-na 1 ammati pātu ma-ra-ku šit-ku-na-at-ma šu-uh-ḥu-
rat šu-bat-sa ša sarru^{MES}]

a-li-kut mah-ri abu^{MES}-ia a-na ri-mit be-lu-ti-šu₂-un u₂-
še-pi-šu₂-ma la u₂-nak-ki[-lu]

ši-pir-ša₂^d šēdu^{MES} ša^{NA₄} pi-i-li pe-še-e i-na^{URU} ta-as-ti-
a-te ib-tu[-qu]

25. a-na mu-kil bābu^{MES} -šin a-na šu-pu-uš^{GIS} eleppu^{MES} ke-
reb^{GIS} kištu^{MES} išu^{MES} rabū^{MES} u₂-ki[-su]

i-na nap-har šadē^{MES}-šu₂-un i-na^{ITU} airu u₃-mu a-dan-ni
e-de-e pa-an šat-ti i-na^{GIS} eleppu^{MES}*
ši-ra-a-ti a-na a-ḥa-an-na-a u₂-šeb-bi-ru-ni mar-ši-iš i-na
ni-bir ka-a-ri
^{GIS}ma₂-g u-l a^{MES} u₂-te-eb-bu-u₂ ba-ḥu-la-ti-šu₂-un u₂-ša₂-
ni-ḥu u₂-lam-me-nu
[ka]-ras-sin i-na da-na-ni u₃ šup-šu-qi mar-ši-iš u₂-bi-lu-
nim-ma u₂-ša₂-aš-bi-tu

30. [bābu^{MES}]-ši-in

Indices.

1. Šumerisch.

- a-da-ma₂ 89
a-ra-ma₂ 89
a-tu + gab + liš 142
abzu 146¹
ad-gi-gaz-za 137
ad-kid 135
AD.KUL.SI₃.GA-ma₂ 128
ad-ma₂ 89
ad-uš-gigir 80²
ad-uš-ma₂ 80
am-ra-ma₂ 93
ama 68
ama-kid-mah 122, 136
ama-muru 122, 136
AMA.UŠ 129
an-dul₃-ma₂ 97
an-nun-targul 113
an-ta-targul 114
anše 113
anše-ma₂ 113
apin 148
ba 132
bal 47
bal-ri 23
bar-da-gal₂ 95
bar-da-ma₂ 95
BAR.LU 48
bar-si-ma₂ 129
buru-ma₂ 120
da 79
da-la₂ 119
da-la₂-ma₂ 129
da-ma₂ 79
dag 154
dagal 154
dellu 120
dili₂ 109
dili₂-eren₂ 128
dili₂-gisal 130
dili₂-zi-gan 109
dim 50, 126
dim-du₃-a 127
dim-gal 109, 111, 127
dim-gul 111, 127
dim-gul-an-na 112
dim-gul-kalam-ma 112
DIM.KAK(.KAK) 129
dim-ma₂ 111, 114
dim-ra-ah 127
dirig 19
du₃ 50, 127, 150
du₈ 152
du₈-ši-a 145
dub 35
dubbin 87, 109
dubbin-ma₂ 87
dubbin-zi-gan 109
dug₄ 50
dul₃ 98
durgul 111
e 4
e₂-dim-gal-abzu-ka 112
e₂-dim-gal-kalam-ma 112
e₂-gal 9
e₂-ma₂ 96
e₂-ma₂-gur₃-ra 59
E₂.ZU₃.RU 84³
e₃ 59
egar-ma₂ 80
eger-ma₂ 76
eme 86
eme-sig-ma₂ 86
er 126
er-dim 126, 127

- er-ku₅ 126
 er-rab 127
 eren 142
 eren₂-ma₂-lal 128
 eser, eser₂ 146
 eser₂-apin 148
 eser₂-e₂-a 148
 eser₂-gul-gul 148
 eser₂-had₂(-a) 148
 eš₂-gal-ma₂-gid₂ 117
 eš₂-ma₂ 117
 eš₂-ma₂-gid₂ 118
 gab 20
 gagar-ma₂ 8, 81
 gal₂ 149²
 gal₂-me₂/ma₂-re₂-za 85¹
 gaz 137, 152
 ge₄ 100
 ger₂-ad-kid 137
 ger₃ 81², 93, 101
 ger₃-a-šag₄-ga 129
 ger₃-gub 93¹
 ger₃-ma₂ 101
 ger₃-ma₂-du₃ 93
 ger₃-zag-ge₄-a 129
 gi 143
 gi-a-dib 68
 gi-a-dag/dag₃ 68
 gi-a-dirig-ga 68
 gi-a-š_u₂-a 68
 gi-a-ta 68
 gi-bar-zal 143
 gi-dim₄-me-ma₂-da-la₂ 119
 gi-gaz-za 143
 gi-gid₂ 143
 gi-izi 144
 gi-kud-du 143
 gi-ma₂-da-la₂ (-zil-la₂) 119
 gi-ma₂-eš₂-da-la₂ 118
 gi-ma₂-lal 119
 gi-muš 104, 133¹
 gi-muš-kud-du 102
 gi-sa 143
 gi-šu-gur₁₀ 143
 gi-zī 144
 gi₆-par 133¹
 gibil, gibil₄ 46
 gid₂ 21, 29, 44, 115, 117, 118
 gid₂-da-ma₂ 79, 154
 gir₄-ad-kid 137
 gir₄-ma₂-lah₄ 137
 gisal 107
 gisal-anše 114
 gisal-gi-muš 107
 gisal-lim₂-ma 130
 gisal-mud 130
 gisal-šu 130
 gissu 97
 gissu-ma₂ 97
 giš-kin-ti 135
 giš-nam-garaš_a₃ 87
 gu-za 124
 gu-za-ma₂-lah₄ 124
 gu-za-šah₄-ha 115³
 gu₂ 83, 94
 gu₂-mur₇ 133¹
 gu₂-mur₇-ma₂ 9, 83
 gu₂-tar 8, 76², 133¹
 gur 158
 gur-gur 51
 gur₈ 12⁴
 gur₁₆ 12⁴
 guru₇ 82
 guru₇-ma₂ 82
 ha-la 124
 hum-ma₂ 94
 huš-x-ma₂ 130
 i-zi-anše 114
 i₃-giš 149
 i₃-ku₆ 149
 I B. ku₃-ma₂ 130
 id₂ 146
 ig 149²
 igi-ma₂ 75
 im 116
 K A. B A-ma₂ 131
 K A-ma₂ 76
 ka₂-ma₂ 97
 kak-a 100
 kak-ma₂ 99
 kak-sag-ge₄-a-ma₂ 100
 kak-šibir 128
 kak-zi-gan 109
 kara₂ 119
 ker₁₂-ma₂ 119
 kid-dagal-ma₂ 121
 kid-ma₂ 120
 kid-ma₂ (-a)-šag₄-ga 122

kid-ma ₂ -š u ₂ /š u ₄ -a 123	ma ₂ :ga 35
kid-ma ₂ -mah 122	ma ₂ -gab-ri-a-ni 20
kid-mah-ma ₂ 122	ma ₂ -gab-ru-gu ₂ 20
kid-nigin/nigin ₂ -ma ₂ 124	ma ₂ -gal 41
kid-š u ₂ -ma ₂ 123	ma ₂ -ge/ge ₄ -lum 66
kiri 84	ma ₂ -ge-zum 66
kiri-gu ₂ -mur ₇ -ma ₂ 84	ma ₂ :gi 32
KU-ma ₂ 131	ma ₂ :gi-izi 32
kud 102	ma ₂ -gibil/gibil ₄ 5, 46
kunin 149	ma ₂ -gid ₂ -da 5, 21, 44
kuš 145	ma ₂ -gin ₂ 134
la-ga-gir ₄ 138	ma ₂ :giš 32
lah ₄ 134	ma ₂ -GIŠ.KAL.TUK 61
lal 36	ma ₂ -GIŠ.TUK 61
li-dur 144	ma ₂ -gu-la 42
libir 46	ma ₂ -gu-la-an-na 42
lu ₂ -ma ₂ -gu-la 42	ma ₂ -gu ₂ -ma ₂ 94
lu ₂ -ma ₂ -gur ₈ -ra 4, 16	ma ₂ :gud 34
lugal-ma ₂ -gur ₈ -ra 4, 16	ma ₂ -gur-gur 51
lugud ₂ 44	ma ₂ -gur ₈ 4, 5, 9 ¹ , 12
ma-dim ₂ -ma ₂ 91	ma ₂ -gur ₈ -dingir-ra 58
MA.MA ₂ -ma ₂ 131	ma ₂ -gur ₈ -ensi ₂ -ka 57
ma-nu 142	ma ₂ -gur ₈ -gu-la 43
ma ₂ 9, 11, 12	ma ₂ -gur ₈ -kar-nun-ta-e ₃ 63
ma ₂ -a-usar 53	ma ₂ -gur ₈ -kug-ga 59
ma ₂ -ab-ba 66	ma ₂ -gur ₈ -ur ₂ -nu-ub-zu 61
ma ₂ -ab ₂ -kug-ga 59	ma ₂ -he ₂ -da-an-na 65
ma ₂ -abzu-nu-kuš ₂ -u ₃ 62	ma ₂ :i ₃ -giš 35
ma ₂ -addir 24	ma ₂ :i ₃ -ku ₆ 35
ma ₂ -an-na 59	ma ₂ -id ₂ -da-he ₂ -du ₇ 61
ma ₂ :ar-za-na 31	ma ₂ -id ₂ -dā-ner-gal ₂ 65
ma ₂ -aš-te 60	ma ₂ -id ₂ -da-til-la 63
ma ₂ -ba-u ₂ 59	ma ₂ -id ₂ -lu ₂ -ru-gu ₂ 62
ma ₂ -bal-la 47	ma ₂ -illat 41
ma ₂ -bal-ri 23	ma ₂ -inanna 61
ma ₂ -bar-mul 65	ma ₂ :in-nu 32
ma ₂ :bulu ₃ 31	ma ₂ -ka-zal-nun-na 64
ma ₂ -da-mu 60	ma ₂ -kar-mah 65
ma ₂ -dara ₃ -abzu 60	ma ₂ -kas-am ₃ 65
ma ₂ -dim-dug ₄ -ga 50	ma ₂ -ku-a 61
ma ₂ -dingir-ra 58	ma ₂ -ku ₃ -kug-ga 64
ma ₂ -dirig-ga 23, 24, 68	ma ₂ :ku ₆ 34
ma ₂ -dirig-ga-ba-til 19	ma ₂ -kud-da 21
ma ₂ -du ₃ 92	ma ₂ -lah ₄ 133
ma ₂ -du ₃ -uš 92	ma ₂ -lal 36
ma ₂ -du ₈ -ši-a 68	ma ₂ -libir 46
ma ₂ -en-ki 60	ma ₂ :lugal 56
ma ₂ -en-lil ₂ -la ₂ 60	ma ₂ -lugud-da 44
ma ₂ :eser/eser ₂ 33	ma ₂ -ma ₂ -kan-na 54

- ma₂-ma₂-ri 53
 ma₂-me-luḥ-ḥa 55
 ma₂-mu-un-du₃ 136
 ma₂:mulu 35
 ma₂-n-gur 24, 159
 ma₂-120-gur 24
 ma₂-100-gur 25
 ma₂-90-gur 25
 ma₂-75-gur 25
 ma₂-60-gur 25
 ma₂-50-gur 26
 ma₂-40-gur 27
 ma₂-30-gur 27
 ma₂-20-gur 27
 ma₂-15-gur 28
 ma₂-12-gur 28
 ma₂-10-gur 28
 ma₂-5-gur 28
 ma₂:na₄ 33
 ma₂-nanna 52
 ma₂-nanše 62
 ma₂-ner-gal₂ 60
 ma₂-ni-dub 35
 ma₂:nig₂-ḥar-ra 30
 ma₂-nin-gal-la 62
 ma₂-nin-gir₂-su-ka 62
 ma₂-nin-gun-a 62
 ma₂-nin-lil₂-la₂ 63
 ma₂-nin-tin-ug₅-ga 63
 ma₂-nin-urta 63
 ma₂:ninda 30
 ma₂-nu-ri 64
 ma₂-nu-ri-ban₃-da 62
 ma₂-pa-bil-sag 64
 ma₂-pa₅-mussa₃ 60
 ma₂-peš-peš 23
 ma₂-sa-bad 63
 ma₂-sag-ga₂ 75
 ma₂-sal-la 45
 ma₂:sar 31
 ma₂-sig-ga 45
 ma₂-sig₃-ga 48
 ma₂-su₃-a 48
 ma₂:sukal-maḥ 57
 ma₂-sumun 46
 ma₂-šag₄-ḥul₂-la 65
 ma₂-šah₄-ḥa 20
 ma₂-šara₂ 64
 ma₂:še 29
 ma₂:še-giš-i₃ 35
 ma₂-šilam-gal 63
 ma₂-šu-ku₆ 37
 ma₂-šula₅ 47
 ma₂-šu-zi-an-na 64
 ma₂:šum₂-sar 31
 ma₂-til₃-la 39
 ma₂-tilmun-na 53
 ma₂-tum-ma-al 63
 ma₂-tur 43
 ma₂:u₂ 31
 ma₂-u₄-gal-gal 65
 ma₂-u₄-gu₃-de₂ 65
 ma₂-u₄-zal-la 57
 ma₂-u₅ 22
 ma₂-u₅-ku-a 61
 ma₂-u₅-zi 23
 ma₂:udu 34
 ma₂-ur₂-nu-ub-zu 61
 ma₂-uri 53
 ma₂-uri-a-ištar 53
 ma₂-urim-ma 52
 ma₂:x (sig₉-ga/lal-a) 29
 ma₂-zid₂-da 30
 ma₂:zu-lum 31
 MA₃.SAL-ma₂ 131
 mar-gid₂-da 21²
 me-dim₂ 92
 me-dim₂-ma₂ 91
 ME.TE.KAB-ma₂ 131
 me₂-re₂-za-ma₂ 85
 mes-ma₂-kan-na 55, 143
 mu-gisal 130
 mur₇ 83
 muru-ma₂ 120
 nagar 134
 ner 113
 ner-an-ta-targul 113
 nig₂-KA-ma₂ 88
 nigin, nigin₂ 124
 nin-ma₂-du₃ 136
 nin-ma₂-gur₈-ra 4, 16, 136
 nin-ma₂-lah₄ 136
 ninni₅ 144
 numun 144
 pa-bil-sag 17
 peš (-peš) 23
 PISAN.KAK-ma₂ 82
 pisan-kuš-sig₅-ga 145³

ru-gu₂ 20
 sa-bil₂ ak 152
 SA.SAL 129^a
 sag 75, 100, 154
 sag.ki.ra-ma₂ 131
 sag-sur 135
 sal 45
 sar 150
 si 5, 9, 12, 77
 sig 45, 86
 sig₉ 29, 48
 su₃ 49
 sud 110
 sug 49
 su_hur-maš₂-ku₆ 17
 sukud 154
 sumun 46
 šah₄-ha 20, 115
 šara₂-gaz 17
 šara₂-ur₄ 17
 še-hi 142
 ŠEŠ.x 50^a
 šibir 127, 128
 šibir-gi-muš 106
 šidim 134
 šinig 80^a
 šu-dim₂ 140, 151
 šu-dim₂-ma₂ 139
 šu-ku₆ 37
 šu-lal₂ 47, 153
 šu-ner-ma₂ 79¹, 124
 ŠU.UD.NA₄^{pl} 131
 šu₂, šu₄ 123
 šub 152
 targul 111
 te-ma₂ 132
 ti-ma₂ 9, 81, 84
 ti-mar 84⁴
 tu-gul-ma₂ 96
 tug₂ 115
 tug₂-KA-ma₂ 150
 tug₂-ma₂-gid₂-da 115
 u₃-KA-ma₂-ka 91
 u₃-ku 141
 u₃-ma₂ 90
 u₃-uš-ma₂ 91
 u₅ 13, 22, 24, 77, 78
 u₅-ku_n₄-ma₂ 125
 u₅-ma₂ 82

ud-sar 15
 ur₂ 81
 ur₂-ma₂ 81
 ur₃ 141
 urudu-tilmun 53¹
 uš 79, 92, 93, 154
 UŠ.AB.KAK 132
 uš-ma₂ 79
 uš-ma₂-du₃ 92
 zi-anše 114
 zi-dim₂-ma₂ 132
 zi-gan-ma₂ 8, 107

Nachträge zu ŠL.

a-ra-ma₂ 89
 AD.KUL.SI₃.GA-ma₂ 128
 AMA.UŠ (= *nardamu*, *nerdamu*) 129
 an-nun-targul 113
 bar-da-ma₂ 95
 bar-si-ma₂ (= *barsi ša eleppi*) 129
 da-ma₂ (= *iti eleppi*) 79
 dubbīn-ma₂ 87
 durgul 111
 egar-ma₂ (= *igar eleppi*) 80
 eser₂-apin 148
 eser₂-gul-gul 148
 eš₂-gal-ma₂-gid₂ 117
 eš₂-ma₂ (= *ašli eleppi*) 117
 eš₂-ma₂-gid₂ 118
 ger₃-ma₂ 101
 gi-dim₄-me-ma₂-da-la₂ 119
 gi-ma₂-eš₂-da-la₂ 118
 gid₂-da-ma₂ (= *šiddi eleppi*) 79
 gissu-ma₂ (= *šilli eleppi*) 97
 gu₂-mur₇-ma₂ (= *ešenšer eleppi*) 83
 hu-m-ma₂ (: *gišhummu ša eleppi*) 94
 huš-x-ma₂ (= *hušānu ša eleppi*) 130
 IB-ku₃-ma₂ 130
 KA-ma₂ 76
 KA.BA-ma₂ 131
 kak-šibir (= *sikkat šibirri*) 128
 kid-dagal (= *burū rapšu*) 121
 kid-ma₂ (-a) -šaga-ga 122
 KU-ma₂ 131
 ma-dim₂-ma₂ 91
 MA.MA₂-ma₂ 131
 ma₂-a₂-ba₂-kug-ga 59

- $m a_2$ -abzu-nu-kuš₂-u₃ 62
 $m a_2$ -aš-te 60
 $m a_2$ -ba-u₂ 59
 $m a_2$ -bal-ri 23
 $m a_2$ -bar-mul 65
 $m a_2$ -da-mu 60
 $m a_2$ -dim-dug₁-ga (= *eleppu hareštu*) 50
 $m a_2$ -dingir-ra (= *elep ili*) 58
 $m a_2$ -dirig-ga (= *mašku labisu*) 68
 $m a_2$ -du₃-uš 92
 $m a_2$ -du₈-ši-a (= *elep duše*) 68
 $m a_2$ -en-ki 60
 $m a_2$ -en-lil₂-la₂ 60
 $m a_2$ -gid₂-da (= *eleppu makkītu /makkūtu/šaddatu*) 21
 $m a_2$ -gur₈-dingir-ra (= *makur ili*) 58
 $m a_2$ -gur₈-gu-la (= *makurru rabītu*) 43
 $m a_2$ -gur₈-kar-nun-ta-e₃ 63
 $m a_2$ -gur₈-kug-ga 59
 $m a_2$ -gur₈-ur₂-nu-ub-zu 61
 $m a_2$ -id₂-da-ḥe₂-du₇ 61
 $m a_2$ -id₂-da-ner-gal₂ 65
 $m a_2$ -id₂-da-til-la 63
 $m a_2$ -id₂-lu₂-ru-gu₂ 62
 $m a_2$ -illat (= *elep illati*) 41
 $m a_2$ -inanna 61
 $m a_2$ -ka-zal-nun-na 64
 $m a_2$ -kar-maḥ 65
 $m a_2$ -kas-am₃ 65
 $m a_2$ -ku₃-kug-ga 64
 $m a_2$ -lugud₂-da (: *eleppu kurītu*) 44
 $m a_2$ -ner-gal₂ 60
 $m a_2$ -nin-gal-la 62
 $m a_2$ -nin-gir₂-su-ka 62
 $m a_2$ -nin-lil₂-la₂ 63
 $m a_2$ -nin-tin-ug₅-ga 63
 $m a_2$ -tum-ma-al 63
 $m a_2$ -nin-urta 63
 $m a_2$ -nu-ri 64
 $m a_2$ -nu-ri-ban₃-da 62
 $m a_2$ -pa-bil-sag 64
 $m a_2$ -pa₅-mussa₃ 60
 $m a_2$ -peš-peš (= *eleppu muštab-ritu/muttabriu*) 23
 $m a_2$ -sa-bad 63
 $m a_2$ -sag-ga₂ (= *mahrat eleppi*) 75
 $m a_2$ -šara₂ 64
 $m a_2$ -šilam-gal 63
 $m a_2$ -šu-ku₆ (= *elep bā'iri*) 37
 $m a_2$ -šu-zi-an-na 64
 $m a_2$ -u₄-gal-gal 65
 $m a_2$ -u₄-gu₃-de₂ 65
 $m a_2$ -u₅-ku-a (= *elep rukubu*) 61
 $m a_2$ -ur₂-nu-ub-zu 61
 $m a_2$ -x-y (= *eleppu gallatu*) 45
M A₃.S A L- $m a_2$ 131
me-dim₂- $m a_2$ (: *mašar eleppi*) 91
M E. T E. K A B- $m a_2$ 131
ner-an-ta-targul 113
ni-g₂-K A- $m a_2$ 88
sa-bil₂ ak 152
sag.ki.ra- $m a_2$ 131
sag- $m a_2$ (= *pūt eleppi*) 76
sar 150
šibir-gi-muš (= *šerret gimušši*) 106
šu-ner- $m a_2$ (: *šurin eleppi*) 124
te- $m a_2$ (= *teḫi eleppi*) 132
tu-gul- $m a_2$ 96
tu-g₂- $m a_2$ -gid₂-da 115
u₃- $m a_2$ 90
U Š. A B. K A K 132
uš- $m a_2$ (= *šiddi eleppi*) 79
uš- $m a_2$ -du₃ (= *ušmadū*) 92
zi-dim₂- $m a_2$ 132

2. Akkadisch.

- abnu 125²
abukatu 144
addupu 135
addupūtu 136
agammu 5
akū 120
amū 68
andulli eleppi 97
appāru 143
apsū 146¹
askuppatu 8
ašal šadādi 118
ašli eleppi 117
ašlu 144
ašlukatu 144
ašūḫu 141

- bāb eleppi* 97
bāb-kalakki 67⁴
bā'iru 37
barsi ša eleppi 129
bēl eleppi 56
bināti eleppi 75
būt eleppi 96
bū-kibtum 23
buginnu 15
būn eleppi 151
burē eleppi 120
burū rabū 122
burū rapšu 121
dušū 145
eku 4
elep abi 66
elep ani 59
elep bā'iri 37
elep bau 59
elep damu 60
elep dušē 68
elep ea 60
elep enlil 60
elep gilgameš 61
elep ḥatti 55
elep igri 24
elep ili 58
elep ištār 61
elep māḏāti 38
elep marduk 61
elep mašdaḥu 59
elep n kurri 24, 159
elep 300 kurri 29
elep 150 kurri 29
elep 120 kurri 24
elep 100 kurri 25
elep 90 kurri 25
elep 75 kurri 25
elep 60 (šuššē) kurri 25
elep 50 (hanšā) kurri 26
elep 40 (erbā) kurri 27
elep 30 (šelāšā) kurri 27
elep 20 (ešrā) kurri 27
elep 15 (ḥameššerit) kurri 28
elep 12 kurri 28
elep 10 (eššerit) kurri 28
elep 5 (ḥamelti) kurri 28
elep nabū 61
elep nanū 62
elep nāri 62
elep našpakūti 35³
elep nēbiri 24
elep ningal 62
elep ningirsu 62
elep ninlil 63
elep nintinugga 63
elep ninurta 63
elep pabilsag 64
elep qarābi 39
elep rukubu 61
elep sin 64
elep šarri 56
elep šuzianna 64
elep tillati 41
elep urbati 70
eleppu 8, 11
eleppu akkaditu 53
eleppu ariktu 44
eleppu aššuritu 53
eleppu dannatu 50
eleppu ešsetu 11², 46
eleppu ḥallatu 74
eleppu ḥareštu 50
eleppu ḥarubtu, ḥerubtu 51
eleppu kuritu 44
eleppu labertu 46
eleppu lupputtu 47
eleppu mā'iritu 53
eleppu māḥertu 20
eleppu makkaniṭu 11², 54
eleppu makkītu, makkūtu 21
eleppu malitu 48
eleppu meluḥḥītu 11², 55
eleppu muballittu 39
eleppu muqqelpētu 19
eleppu muštabrītu, muttabrītu 23
eleppu qallatu 45
eleppu qurqurru 51
eleppu rabītu 41, 42
eleppu rapaštu 45¹
eleppu rēqu 47
eleppu sēqtu 45
eleppu šīru 46
eleppu ša x 29
eleppu ša abni 33
eleppu ša agurri 33
eleppu ša bēl-pēḫāti 57
eleppu ša dušē 68

- eleppu ša gizzi* 38
eleppu ša isi 32
eleppu ša karāni 35
eleppu ša kas(s)ia 31
eleppu ša kīsi 32
eleppu ša kusitu 48
eleppu ša lebeti 33
eleppu ša māḥerti 20
eleppu ša muqqelpēti 19
eleppu ša n kurri 24, 159 (s. *elep n kurri*)
eleppu ša qanē 32
eleppu ša qēmi 30
eleppu ša suluppi 31
eleppu ša šamaš 65
eleppu ša šammi 31
eleppu ša šē'i 29
eleppu ša šēri 34
eleppu ša šipāti 35
eleppu ša šūmi 31
eleppu ša tibni 32
eleppu šaddatu 21
eleppu šahḥūtu, šahḥūtu 20
eleppu tilmunītu 11², 53
eleppu tebītu, tebūtu 48
eleppu urītu 52
elpetu 144
erenu 142
eriqu 21²
erkū 126
erru 126
ēru 142
ešensēru 84
ešensēr eleppi 8, 83
gašišu 110
gergubbū 93¹
germadū 93
gimuššu 104, 133¹
giparru, gipāru 133¹
gisalli gimušši 107
gisal qāti 130
gisal uppi 130
gišhummu ša eleppi 94
gišrinnu ša eleppi 128
gišru ū kāri 23
gišru uppi 130
gizzu 38
gumurru, gumūru 83³, 133¹
gurgurru 128
gušūru 141
guzullu ša qanē 144
ḥallatu 74
hallimānū 69
ḥareštu 50²
ḥasinnu 136
ḥīn eleppi 82
ḥūqi eleppi 125
ḥūqu 125
ḥuṣabu 143
ḥuṣānu ša eleppi 130
igar eleppi 80
igarāte eleppi 81
imēr eleppi 8, 113
imēru 114
iqu 149²
išu ša eleppi 141
išdu 81
išid eleppi 81
iti eleppi 79
itu 79, 94
iturti gisalli 130
iturti gišrinni 128
iturti sikkāni 109
iturtu 109
iṭṭū 146
kalakku 66
kannu 9
kannu ša eperi 9¹
kannu ša mē 9¹
kannu ša šikari 9¹
kāpiru 135
kappāti 131
karē eleppi 82
kāru 24
karū 82
kas(s)ia 31¹
kerītu ša eleppi 119
kilili, kilulu 144
kīr addupi 137
kīr malaḥi 137
kīru 137, 147
kiskattu 84
kiskīti, kiskīti eleppi 84
kīsu 144
kišādu 94
kiškattū 135
kiššu 143
kīštu 144

- kubusu* 114
kupru 149
kurru 159
kūru 137
kusītu 48
kussī malahi 124
kussū 124
kutallu 8, 76², 133¹
kutummu ana eleppi 98
laga kīri 138
lān pāni ša eleppi 151
lišānu 86
magelu 66
matesu 66
mahāru 21
mahrašu 127
mahrati eleppi 75
mahrāti eleppi 100
makallū 23²
makur ili 58
makur iššakki 57
makur ūti 13, 43²
makurru 8, 11¹, 12
makurru rabītu 43
makūtu 8
malaḥu 133
malaḥūtu 136
malallū 8, 36, 36³
maniduppū 8, 35
markas eleppi 114, 120
mār ummāni 135
masallū 45
maseqqu 45
masar eleppi 91
masarru 92
mašdaḥu 59
maškēru, maškūru 71
mašku 145
mašku labisu 68
maturru 43, 155, 157
meḥṣu 5
mēlū 154
mer-x 129
mīlu 1
mīnāti eleppi 154
mīnu 154
muballittu 39¹
muhḥi eleppi 96
muhḥu 96
mūlū 154
mūraku 154
musukkannu 143
naggaru 134
namḥastu 114³
namḥašu 114
namsaru 136
napsamu 129
napsaḡu 80²
nardamu 129
narkabtu 7, 22¹
nartabu 148
nēbiru 23, 24
nēḥīru 24
nerdamu 129
nīqqu 149
nīru 95, 113
paḥū 152
pān eleppi 75
parīdu 131
parisu 102
pasuttu 129
paṯru ša addupi 137
peṯnu ša addupi 137
pūt eleppi 76
pūtu 154
qān makkān 144
qān malallē 119
qān tillati 119
qanū 143
qanū kuninnatu 143
qappatu 71⁴
qaqqar eleppi 8, 81
qaqqaru 81
qaran eleppi 8, 9, 77
qarnāti eleppi 157
qerbet eleppi 151
quppatu 71⁴
quppu ša šūri 9, 71
rakabu, rakubu 7, 22
raksūti 70
riksu 119
rukubu 7, 22
rupšu 154
sallu 35²
sallū 46¹
sapīnatu 8, 19
sellu 35²
sikkāni eleppi 8, 107

- sikkat eleppi* 99
sikkat mē 100
sikkat sikkāni 109
sikkat šibirri 128
sikkat šumē 130²
supinnu 132
sussulli kīri 138
sussullu 15²
šābē nāš sussulli kīri 136
šāb tillati 119
šallu 145
šalūli eleppi 97
šarbatu 142
šēl eleppi 9, 84
šēlu 84
šerret gimušši 106
šilli eleppi 77¹, 97
šillu 97
šippātu 143
šulūli eleppi 97
supru 87, 109
supur sikkāni 109
šahhū 115
šahū 84
ša mašku uhhuzu 145³
ša nēbiri 23⁴
šaplu 86
šapūru 122¹
šaqū 20³
šēru 123
šibirru 128
šiddi eleppi 79, 80
šiddu 154
šiqšu 129²
šumū marri 130²
šumū ša gisalli 130
šurin eleppi 124
šūru 72, 143
šūt abnē 125²; 131
tarkulli māti 112
tarkullu 8, 111, 127
tillatu 119
timmu 126
timmu ša eleppi 111
timmu tillati 119
tulā, tulū 104
tebitu 48²
tehi eleppi 132
uddi eleppi 89
- ud-x* 129
umāšu 129
ummānu 134
unūtu eleppi 102
unūtu 8, 102
upnu 71⁵
uppu 130
urbatu 144
urīnu 127
ušhamu, ušhamu 109
ušmadū 92
uzqaru 14, 15, 157
uarkāt eleppi 76
uarkātu 76
zarāt eleppi 98
zittu 124
- $\sqrt{3br}$ 23
 $\sqrt{3dš}$ 46
 $\sqrt{3gr}$ 109
 $\sqrt{3l3}$ 69, 154
 $\sqrt{3lk}$ 22
 $\sqrt{3lp}$ 12
 $\sqrt{3md}$ 92, 93, 108
 $\sqrt{3mš}$ 129
 $\sqrt{3pš}$ 150
 $\sqrt{3r3}$ 103²
 $\sqrt{3rk}$ 44, 110, 126³, 154
 $\sqrt{3rr}$ 126²
 $\sqrt{3sr}$ 151
 $\sqrt{3t}$ 79
 $\sqrt{bn3}$ 75, 140, 151
 \sqrt{dnn} 50
 \sqrt{gmr} 153
 $\sqrt{gšš}$ 110
 \sqrt{gzz} 38
 \sqrt{hps} 131, 137, 152
 \sqrt{hrb} 51
 \sqrt{hrs} 50, 127
 \sqrt{kbs} 114
 $\sqrt{kl3}$ 23²
 \sqrt{kpr} 51, 103, 135, 152
 $\sqrt{kr3}$ 44
 \sqrt{krr} 158²

$\sqrt{ks\bar{a}}$ 31 ¹ , 48, 84 ²	\sqrt{rdm} 129
\sqrt{ktm} 98, 123	\sqrt{rgb} 93, 153
\sqrt{lbr} 46	\sqrt{rkb} 7, 13, 22, 77, 78
$\sqrt{lm\bar{a}}$ 124	\sqrt{rks} 70, 115, 153
\sqrt{lpt} 47, 152, 153	\sqrt{rps} 23, 45, 154
\sqrt{mdd} 154	$\sqrt{s\bar{a}q}$ 45
\sqrt{mhr} 76	$\sqrt{s\bar{a}r}$ 152
\sqrt{mhs} 114, 153	$\sqrt{s\bar{a}n}$ 160
$\sqrt{ml\bar{a}}$ 29, 48	\sqrt{sll} 97, 98, 153
$\sqrt{mn\bar{a}}$ 154	\sqrt{sbr} 111
\sqrt{msr} 136	\sqrt{sdd} 21, 29, 79, 80, 117, 118
$\sqrt{nd\bar{a}}$ 151	\sqrt{skn} 104, 153
\sqrt{ngr} 135 ¹	\sqrt{skr} 71
$\sqrt{nq\bar{a}}$ 149	$\sqrt{s\bar{p}k}$ 35
\sqrt{nqr} 50 ³ , 135 ¹ , 154	$\sqrt{s\bar{p}r}$ 122 ¹
$\sqrt{ns\bar{a}}$ 78	$\sqrt{s\bar{u}t}$ 132
$\sqrt{ph\bar{a}}$ 97, 152	\sqrt{tbk} 152
\sqrt{prs} 102, 151	\sqrt{tur} 97
\sqrt{psm} 129	$\sqrt{tb\bar{a}}$ 48 ² , 49
\sqrt{ptn} 137	$\sqrt{th\bar{a}}$ 132
\sqrt{ql} 45	\sqrt{tpl} 119
$\sqrt{qlp\bar{a}}$ 19	\sqrt{urk} 76
\sqrt{qrb} 48	$\sqrt{us\bar{a}}$ 59
$\sqrt{r\bar{a}q}$ 47	$\sqrt{u\bar{s}b}$ 9

Verzeichnis der Tafeln.

- Tafel I: BM 118821 nach Photographie, veröffentlicht mit Genehmigung des Keeper of the Egyptian and Assyrian Antiquities, Mr. SIDNEY SMITH.
- Tafel II: BM 118819 nach Photographie, veröffentlicht mit Genehmigung.
- Tafel III, 1. 1—4 bis: Piktographische Schriftzeichen für das Wort »Schiff« und das Wort »Steven«, nach FALKENSTEIN, Uruk, Zeichenliste Nrr. 216—219 u. Nr. 345.
- Tafel III, 2: Rollsiegel aus Warka, Ĝemdet-Nasr-Zeit (etwa 3200), nach MVAeG XL₃ Tf. XXVIII, 2.
- Tafel III, 3: Rollsiegel aus Tell Billa, Ĝemdet-Nasr-Zeit (etwa 3200), nach MVAeG XL₃ Tf. XXVIII, 3.
- Tafel III, 4: Rollsiegel, Ĝemdet-Nasr-Zeit (etwa 3200), nach DELAPORTE, Louvre A 31 Tf. LXIV, 1.
- Tafel IV, 1: Rollsiegel, akkadisch (etwa 2650), nach DELAPORTE, Louvre A 157, Tf. LXXII, 11.
- Tafel IV, 2: Rollsiegel, PM 8A, nach AOf XII. 1/2. 13. Fig. 11.
- Tafel IV, 3: Rollsiegel, Køb. 8778, akkadisch (etwa 2600), nach Photographie, veröffentlicht mit Genehmigung der Museumsdirektion.
- Tafel IV, 4: Rollsiegel, PM 6A, etwa Ur I-Zeit (um 2900), nach AOf XII. 1/2. 13. Fig. 10.
- Tafel IV, 5: Rollsiegel, in Besitz von S. CHURCHILL, akkadisch (etwa 2600), nach SIDNEY SMITH, BHT Frontispiece.
- Tafel IV, 6: Rollsiegel aus Tell Asmar, 32/600 6, akkadisch (etwa 2600), nach Iraq I Tf. III, f.
- Tafel V, 1: Rollsiegel VA 7968, akkadisch (etwa 2500), nach Museumsphotographie.
- Tafel V, 2: Rollsiegel in der Newell-Sammlung, Ur I-Zeit (etwa 2900), nach AOSNC Tf. V, 36.
- Tafel V, 3: Fragment einer Vase aus Hafāġi, Ur I-Zeit (etwa 2900), nach OICC XVII S. 68. Fig. 59.
- Tafel V, 4: Relief auf einem steinernen Gefäß aus Warka(?), BM 118466, vielleicht Ĝemdet-Nasr-Zeit (etwa 3200), nach BMQ II, 1 Tf. VI, a.
- Tafel VI, 1: Archaisches Relief, HS 887, Mesilim-Zeit (um 3000), nach AOf V Tf. XV, 1.
- Tafel VI, 2: Archaisches Relief aus Fara (F 406), VA 5194, Mesilim-Zeit (um 3000), nach HEINRICH, Fara Tf. XXI, a.

- Tafel VII, 1: Rollsiegel aus Ḥafāgi, III/922, Ur I-Zeit (etwa 2800), nach Iraq I Tf. III, g.
- Tafel VII, 2: Rollsiegel, VA 3874, Ur I-Zeit (etwa 2800), nach Museumsphotographie.
- Tafel VII, 3: Tonrelief aus der Nähe von Kiš, Ḥammurabi-Zeit (1850), nach LANGDON, EK I Tf. VI, 2.
- Tafel VII, 4: Tonrelief, VA Bab. 6986, altbabylonisch, nach Museumsphotographie.
- Tafel VIII: Silberbootmodell aus Ur, U 10566, nach Photographie, veröffentlicht mit Genehmigung der Direktion des Iraq-Museums zu Bagdad.
- Tafel IX: Dasselbe.
- Tafel X, 1: Silberbootmodell aus Warka(?), Køb. 7071, nach Photographie, veröffentlicht mit Genehmigung der Museumsdirektion.
- Tafel X, 2: Dolorit-Basis mit Weihinschrift von Gudea, OM 5213, nach PKOM I Tf. II.
- Tafel XI, 1: Tönernes Bootmodell aus Fara, nach UPMJ 1931 Tf. VII, 1.
- Tafel XI, 2: Stevenbruchstück eines tönernen Bootmodelles aus Tello, etwa Ur I-Zeit (um 2800), nach GÉNOUILLAC, FT I Tf. LXVII, 5 a.
- Tafel XI, 3: Tönernes Bootmodell aus Tello, etwa Ur I-Zeit (um 2800), nach GÉNOUILLAC, FT I Tf. LXVII, 1.
- Tafel XI, 4: Tönernes Bootmodell aus Kiš, OAM 1926, 478, nach Museumsphotographie.
- Tafel XII, 1—3: Stevenbruchstücke von tönernen Bootmodellen aus Tello, etwa Ur I-Zeit (um 2800), nach GÉNOUILLAC, FT I Tf. LXVII, 3, 4 u. 5 b.
- Tafel XIII, 1: Bruchstück eines Bootmodelles aus Obēd, nach UE I Tf. XLVIII.
- Tafel XIII, 2—3: Tönerne Bootmodelle aus Abū-Ḥatab, F 1233 u. F 1960, nach HEINRICH, Fara Tf. LXXVI, h u. l.
- Tafel XIII, 4: Zeichnung eines Teiles des Bootmodelles PG/635, nach UE II Text S. 145, Fig. 27.
- Tafel XIII, 5: Zeichnung des Bootmodelles U 9956. PG/721, nach UE II Text S. 154, Fig. 34.
- Tafel XIII, 6: Bootmodell aus Bitumen, Køb. 8984, nach Photographie, veröffentlicht mit Genehmigung der Museumsdirektion.
- Tafel XIV, 1: Bootmodell aus Bitumen, aus Ur, U 9956 PG/721, nach UE II Tf. XX, a.
- Tafel XIV, 2: Bootmodell aus Bitumen, aus Ur, PG/627, nach UE II Tf. XIX, b.
- Tafel XV, 1: Wandrelief aus dem Palaste Assurnasirpals in Kalach, 9. Jahrhundert, BM-Aufnahme von Mansell, Nr. 383.
- Tafel XV, 2: wie XV, 1, BM-Aufnahme von Mansell, Nr. 387.
- Tafel XVI, 1: Bronzerelief an dem Balawat-Tor, Salmanassar III. (9. Jahrhundert), nach KING, Bronze Reliefs Tf. XXX.
- Tafel XVI, 2: wie XVI, 1, nach KING, Bronze Reliefs Tf. LXIII.

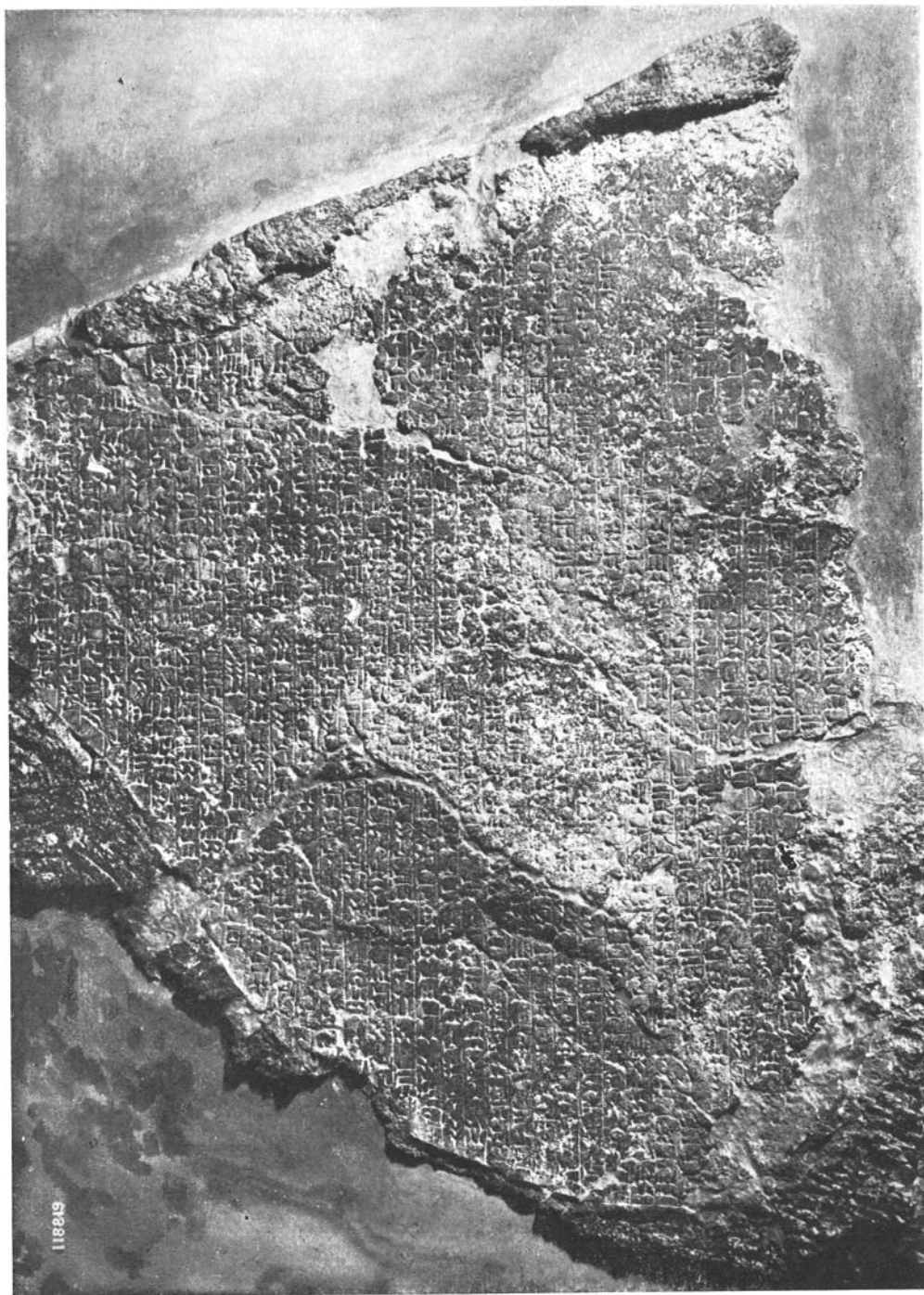
- Tafel XVII, 1: wie XVI, 1, nach KING, Bronze Reliefs Tf. XIII.
 Tafel XVII, 2: wie XVI, 1, nach KING, Bronze Reliefs Tf. LX.
 Tafel XVIII, 1: Wandrelief aus dem Palaste Sanheribs in Ninive (Kujungik), nach PATERSON Tf. X.
 Tafel XVIII, 2: wie XVIII, 1, BM-Aufnahme von Mansell, Nr. 447.
 Tafel XVIII, 3: Elfenbeinrelief aus Sparta, etwas jünger als XVIII, 1 u. 2, nach einer Photographie des OAM.
 Tafel XIX, 1: wie XVIII, 1, nach BOTTA I Tf. XXXIII.
 Tafel XIX, 2: wie XVIII, 1, nach PLACE III Tf. Tf. L, 3.
 Tafel XX, 1: wie XVIII, 1, nach PATERSON Tf. XGIII.
 Tafel XX, 2: wie XVIII, 1, nach PATERSON Tf. CI.
 Tafel XX, 3: wie XVIII, 1, nach MEISSNER, Bab. & Ass. I Tf.-Abb. 112.
 Tafel XX, 4: wie XVIII, 1, nach PATERSON Tf. XGII.
 Tafel XXI, 1: wie XVI, 1, nach CLERCQ II Tf. XXXII, 18.
 Tafel XXI, 2: wie XVIII, 1, BM-Aufnahme von Mansell, Nr. 430.
 Tafel XXII, 1: wie XV, 1, BM-Aufnahme von Mansell, Nr. 385.
 Tafel XXII, 2: wie XVIII, 1, nach PATERSON Tf. XLVII.
 Tafel XXIII, 1: wie XV, 1, BM-Aufnahme von Mansell, Nr. 378.
 Tafel XXIII, 2: wie XVIII, 1, nach PLACE III Tf. XLIII, 1.

-
- Tafel XXIV: Das G3ebel el-Arak-Messer, nach einer Photographie des Louvre-Museums.
 Tafel XXV, 1: Vorgeschichtliche Felszeichnungen aus Ägypten, nach ILN 26. xii. 1936 S. 1173.
 Tafel XXV, 2—3: Schiffsmodelle aus Theben, um etwa 2000, nach NYMM, School Notebook Sheets, II, Egypt: B. Boats, Nrr. 6 u. 7.
 Tafel XXV, 4: Vorgeschichtliche Felszeichnungen aus Ägypten, nach ILN 26. xii. 1936 S. 1173.
 Tafel XXV, 5: Darstellung eines Seeschiffes aus der Flotte des Sahure (um 2600), nach KÖSTER, Seewesen Abb. 3.
 Tafel XXVI, 1: Totenschiff aus der Pyramide Sesostris des Dritten bei Dahšür; Field Columbian Museum, Chicago; nach BREASTED, Geschichte Ägyptens Tf.-Abb. 82.
 Tafel XXVI, 2: Tierkreis von Dendera, um etwa 50 n. Chr., nach einer Photographie des Louvre-Museums.
 Tafel XXVII, 1: Darstellung eines ägyptischen Mehlbootes, nach einer Photographie des Louvre-Museums.
 Tafel XXVII, 2: Erbauung eines ägyptischen Schiffes, Altes Reich, nach KÖSTER, Seewesen Abb. 1.
 Tafel XXVIII: Relief aus dem Grab des Ti bei Sakkara, nach einer Photographie des Ägyptischen Museums der Universität Leipzig.

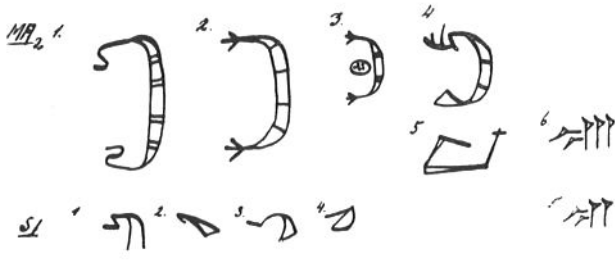
-
- Tafel XXIX, 1—2: Iraçarabisches *muh3ele* und sein Heck, aus der Nähe von Bagdad, nach RITTER Abb. 1 u. 5.

- Tafeln XXX—
 XXXI: Teile des iraqarabischen *muh̄le*, nach Photographien von FALKENSTEIN, veröffentlicht mit Erlaubnis.
- Tafeln XXXII—
 XXXIII: Ira qararabische *ġaijārīje* und ihre Teile, aus der Nähe von Bagdad, nach RITTER Abb. 16, 17, 11 u. 18.
- Tafel XXXIV, 1: Blick auf den Tigris bei Bagdad, nach PETERS I Abb. bei S. 190.
- Tafel XXXIV, 2—3: Ira qararabische Treidelboote, nach Photographien von FALKENSTEIN, veröffentlicht mit Erlaubnis.
- Tafeln XXXV—
 XXXVI: Leichte iraqarabische Boote, nach Photographien von FALKENSTEIN, veröffentlicht mit Erlaubnis.
- Tafel XXXVII: Leichtes iraqarabisches Boot, nach UPMJ Juni 1925 S. 108.
- Tafel XXXVIII, 1: Schiffbau in der Nähe von Warka, nach einer Photographie von FALKENSTEIN, veröffentlicht mit Erlaubnis.
- Tafel XXXVIII, 2—3: Schiffbau bei Bagdad, nach RITTER Abb. 19 u. 20.
- Tafel XXXIX, 1: Bootsbrücke bei Mōsul, nach RITTER Abb. 31.
- Tafel XXXIX, 2: Ira qararabisches *šahiūr* auf dem Euphrat, nach RITTER Abb. 34.
- Tafel XXXIX, 3: Mesopotamische Fähre, nach einer Photographie von SAARISALO, veröffentlicht mit Erlaubnis.
- Tafel XL, 1: Bau von Guffa bei Bagdad, nach UPMJ Juni 1925 S. 85
- Tafel XL, 2: Fahrt zu Guffa auf dem Tigris bei Bagdad, nach UPMJ Juni 1925 S. 87.
- Tafel XLI, 1—3: Coracles aus Ireland und Wales, nach Photographien, veröffentlicht mit Genehmigung des Museums für Völkerkunde zu Hamburg.
- Tafel XLII, 1—2: Zeichnungen von Keleks auf dem Tigris, nach PLACE, Tf. XLIII, 3—6.
- Tafel XLIII, 1: Ein iraqarabisches, primitives Floss (*tōf*), nach RITTER Abb. 42.
- Tafel XLIII, 2: Ira qararabischer Schwimmschlauch, nach RITTER Abb. 43





118249



1



2



3



4



1



2



3



4



5



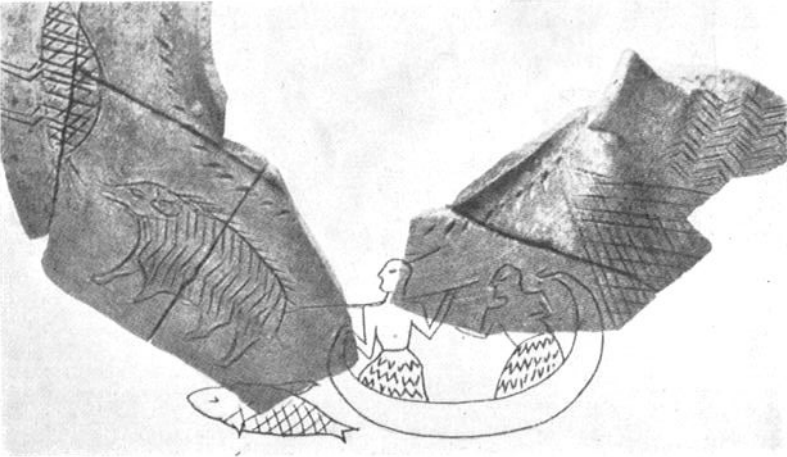
6



1



2



3



4



1.



2.



1



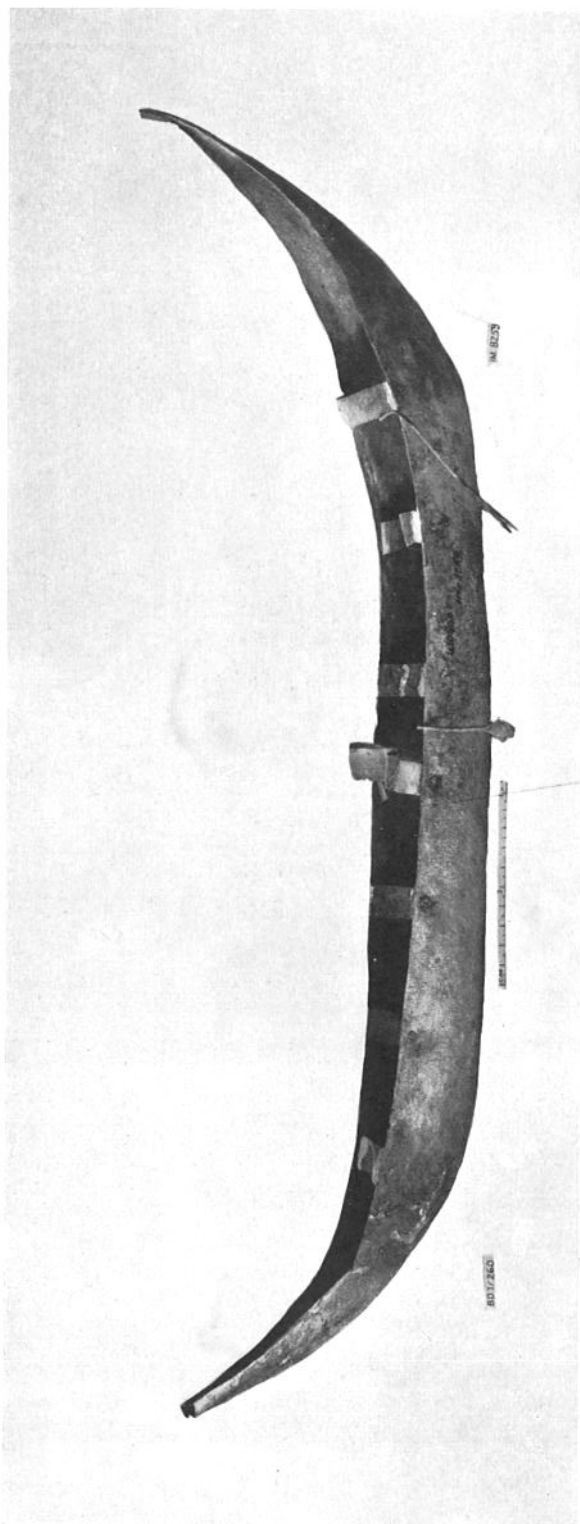
2

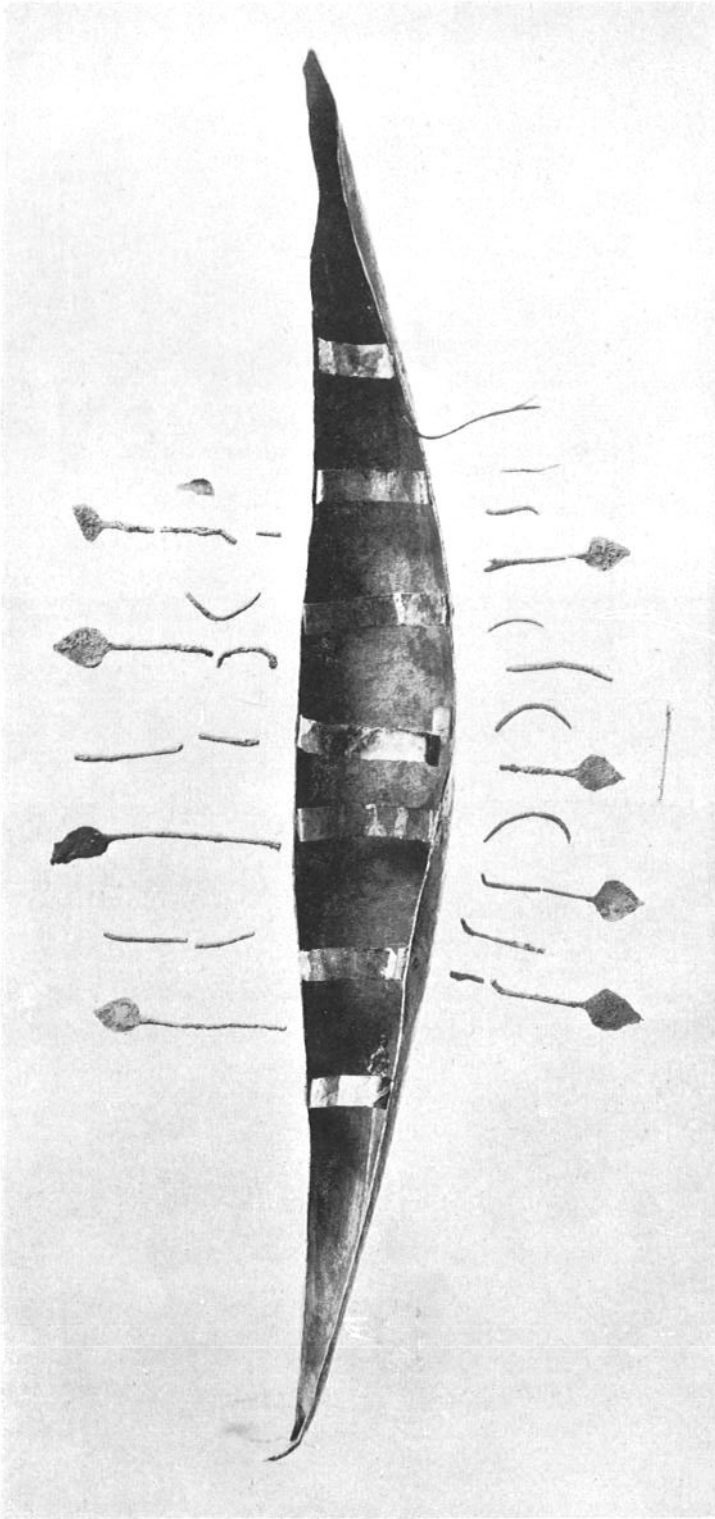


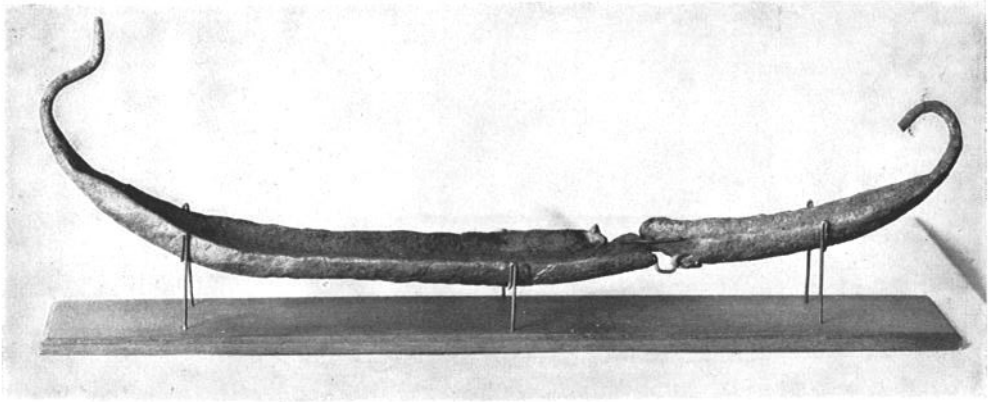
3



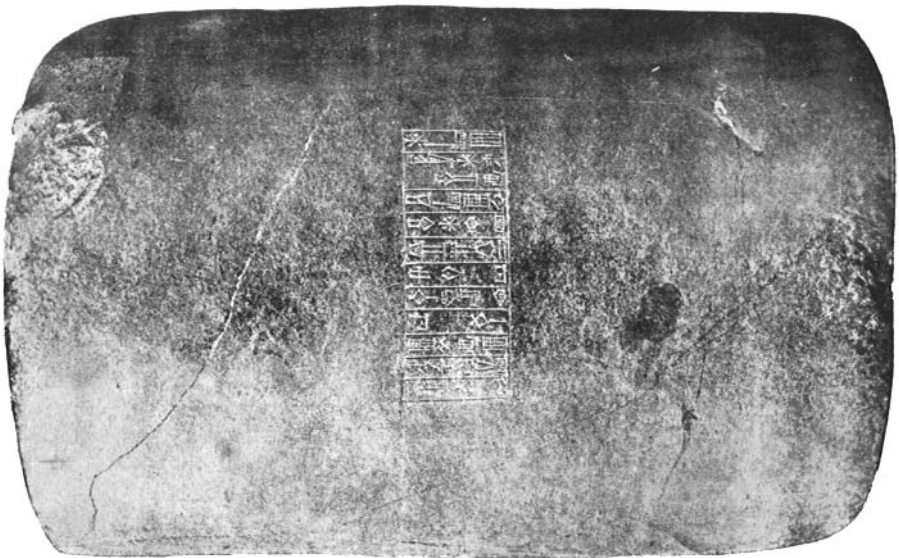
4



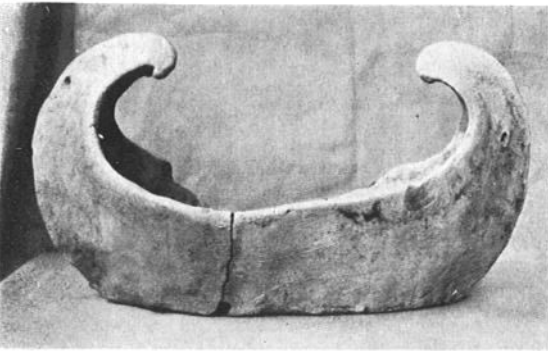




1



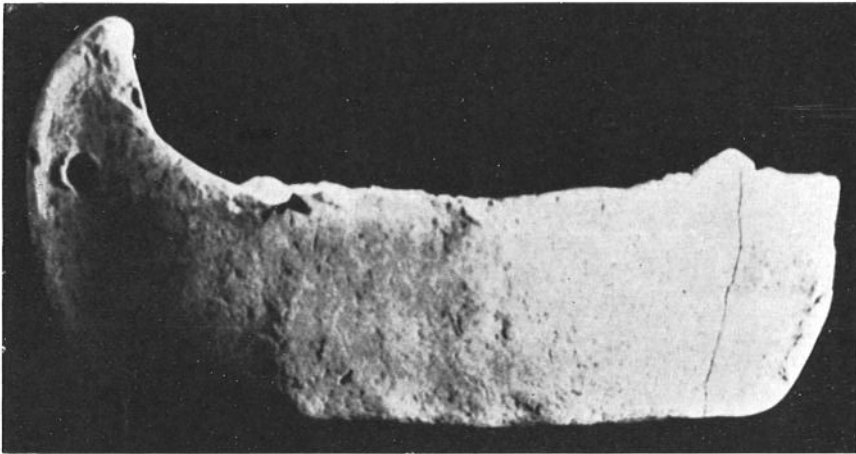
2



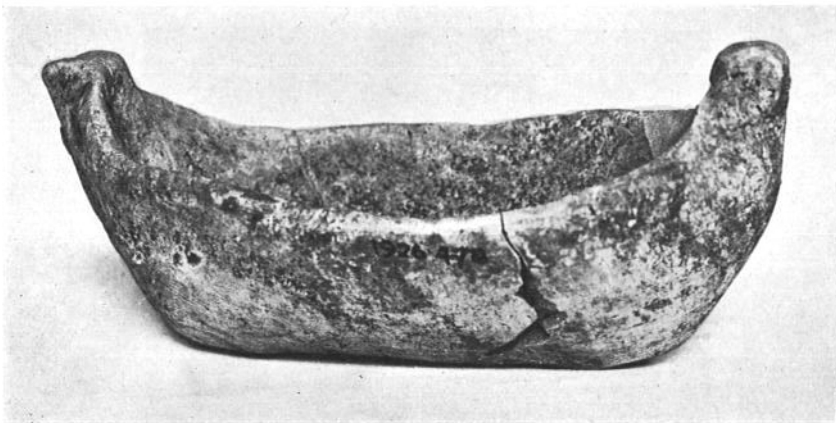
1



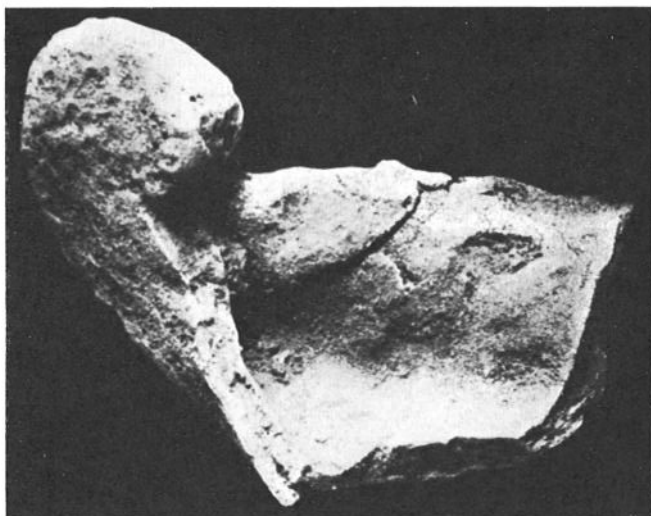
2



3



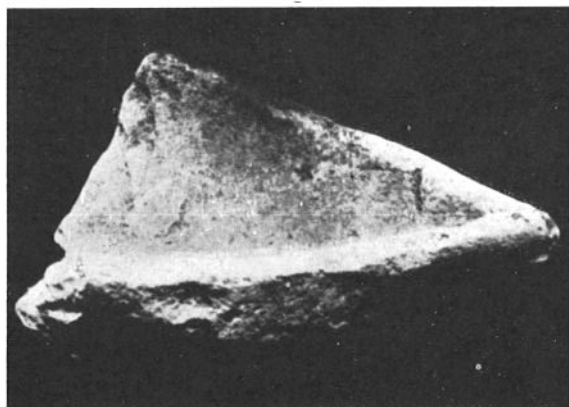
4



1



2



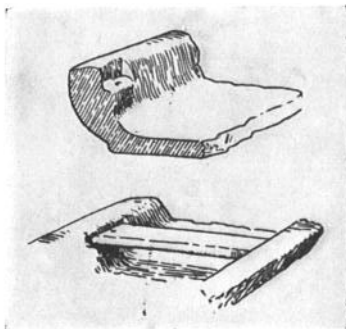
3



1



2



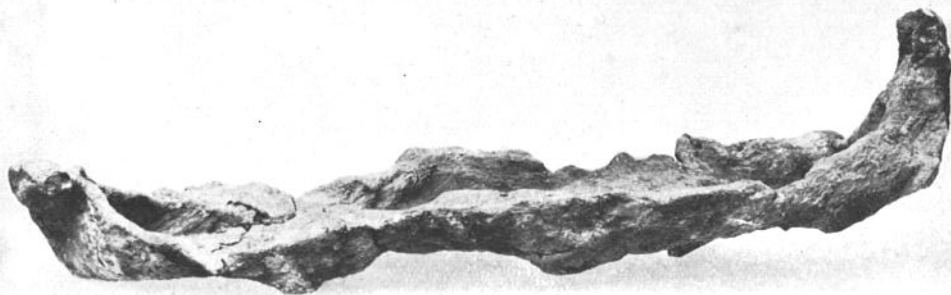
4



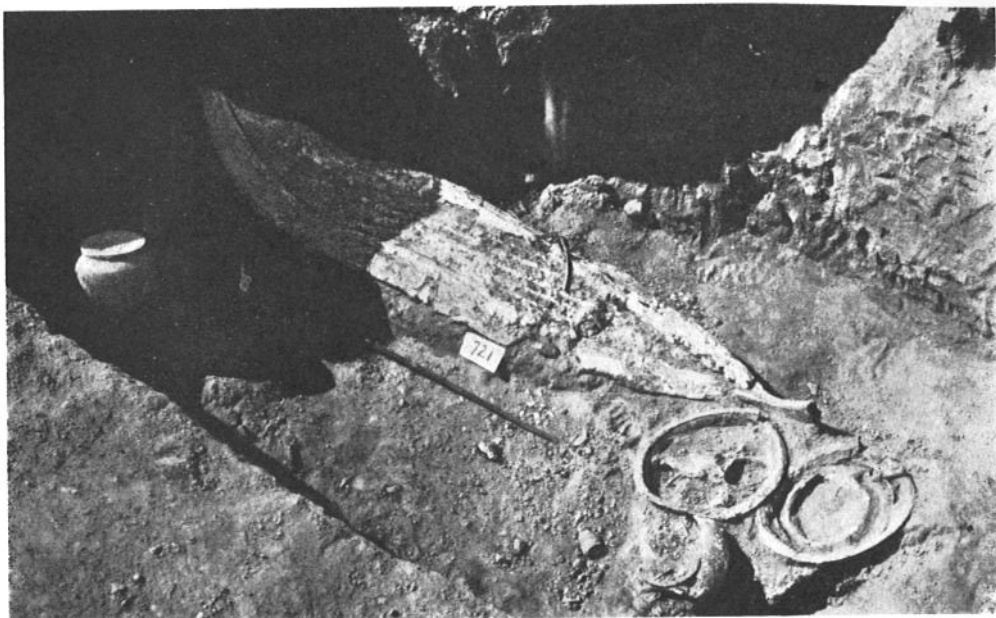
3



5



6



1



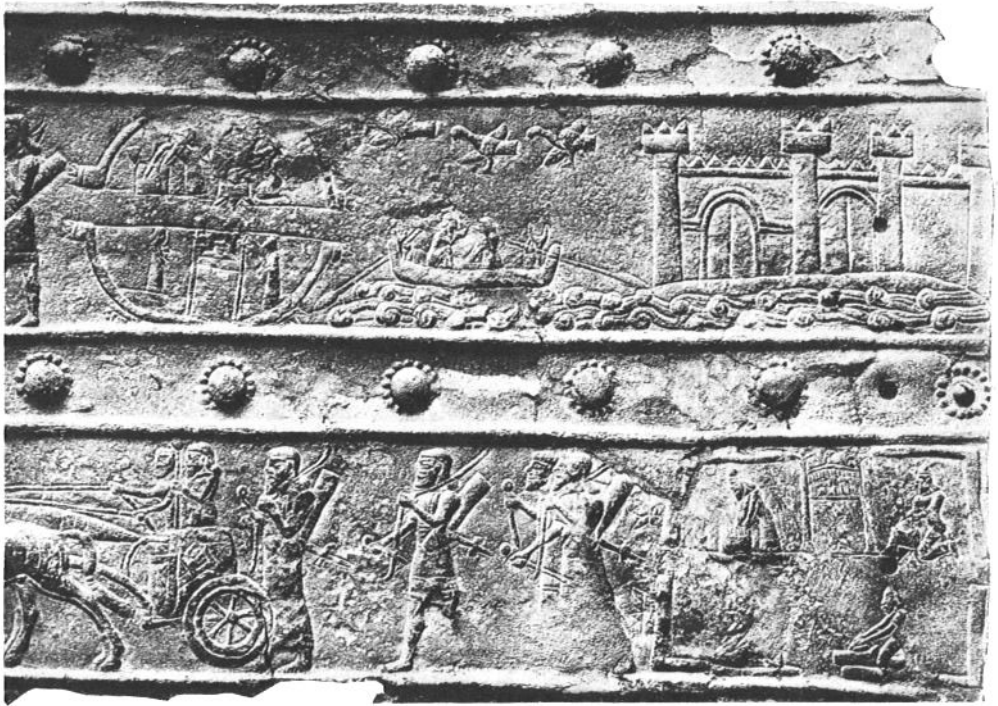
2



1



2



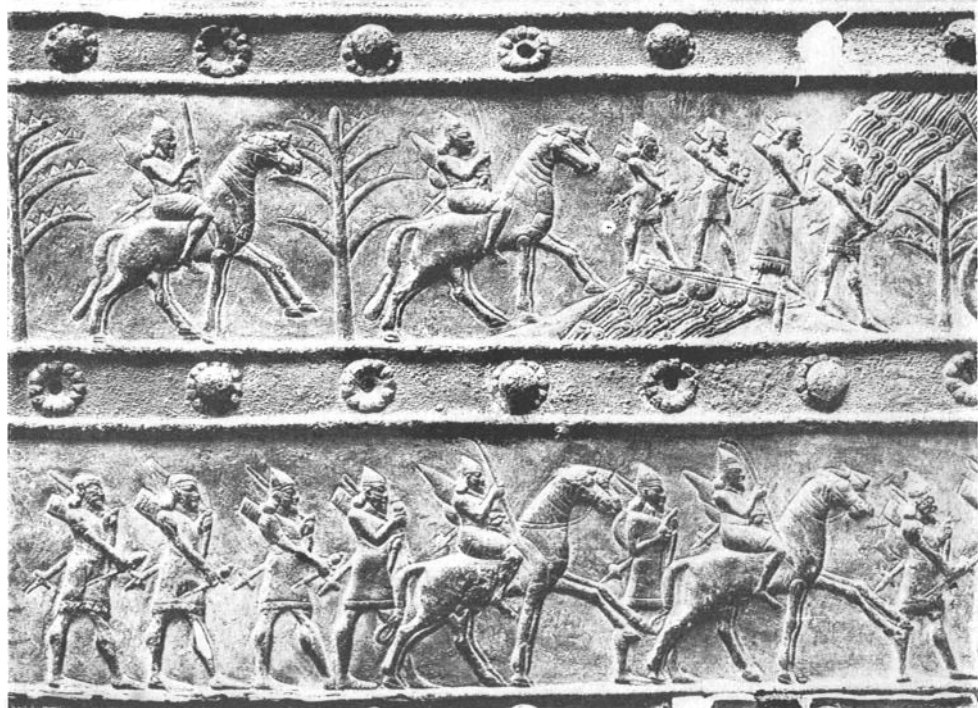
1



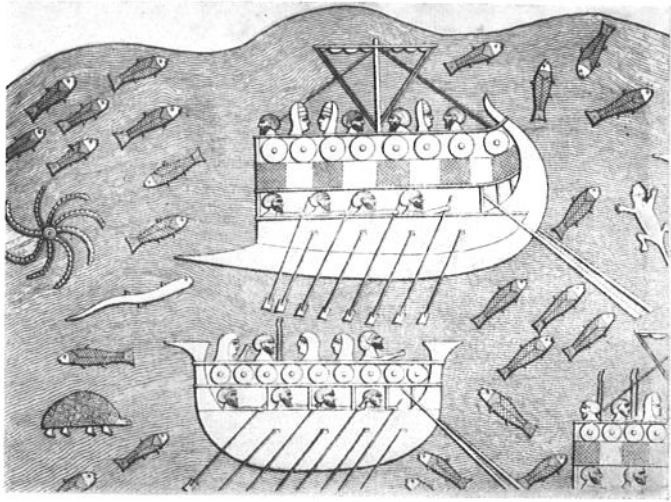
2



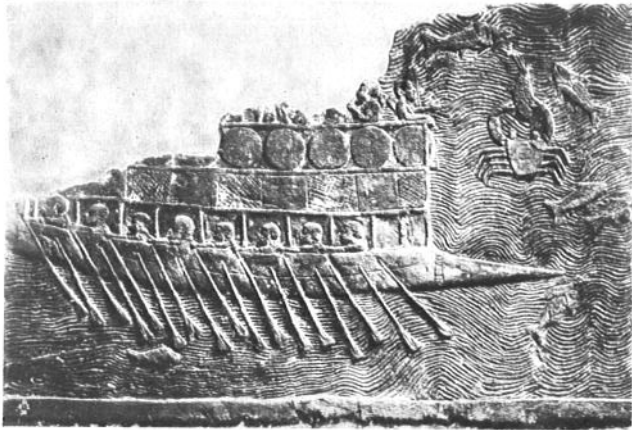
1



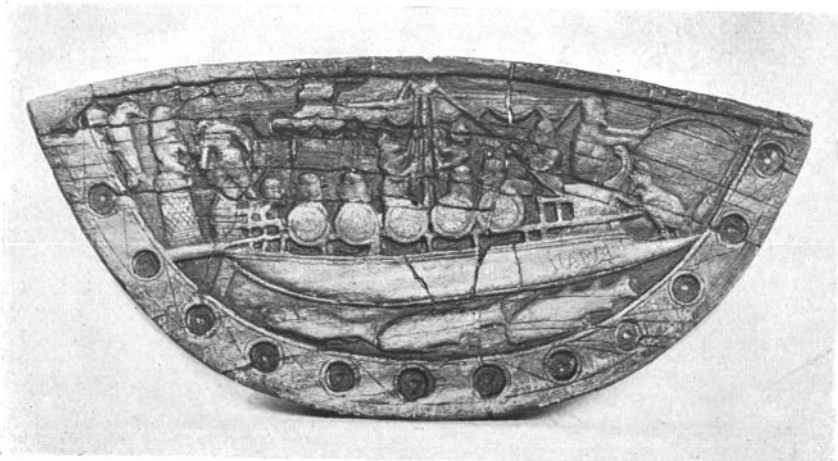
2



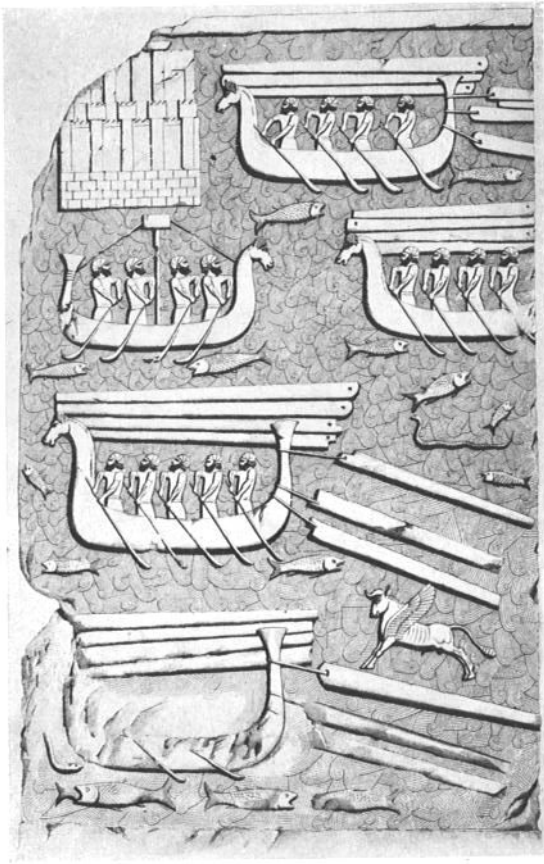
1



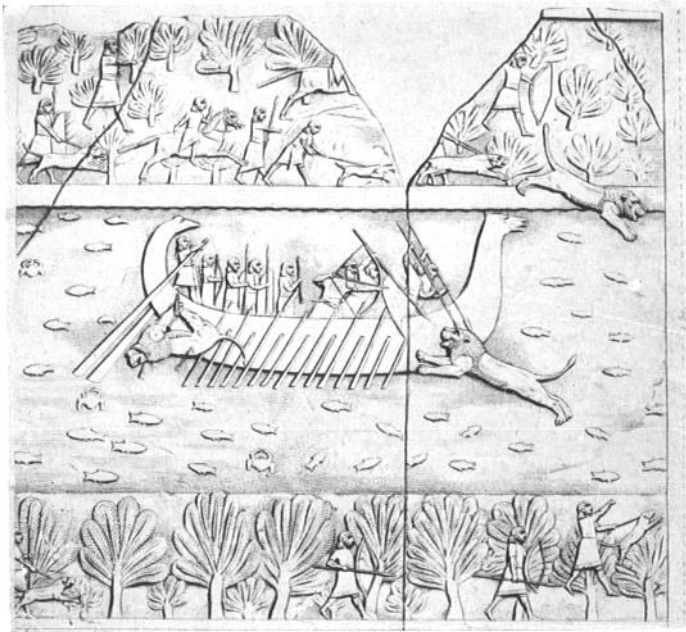
2



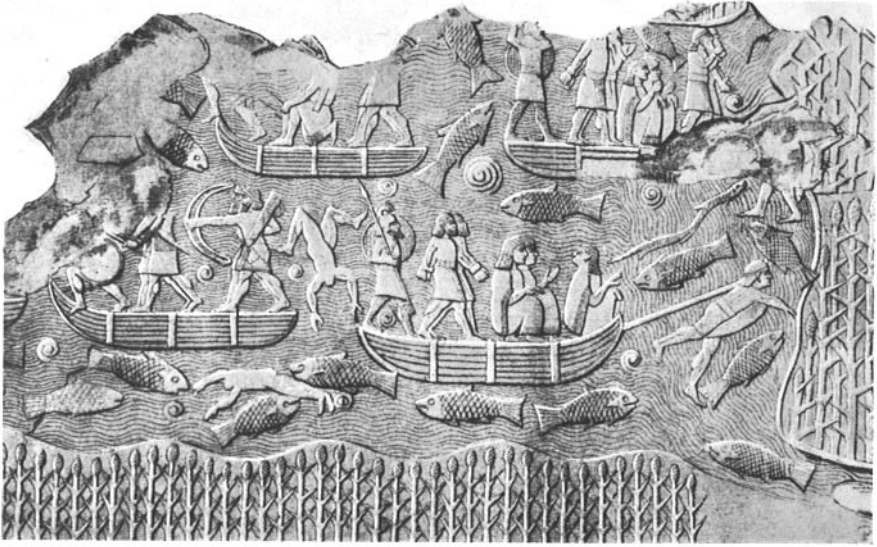
3



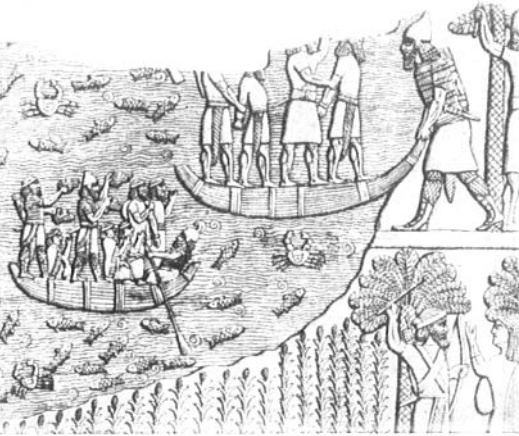
1



2



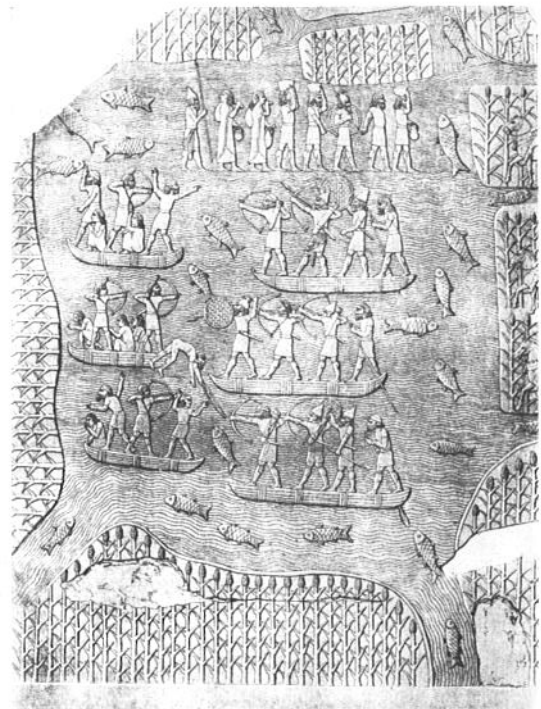
1



2



3



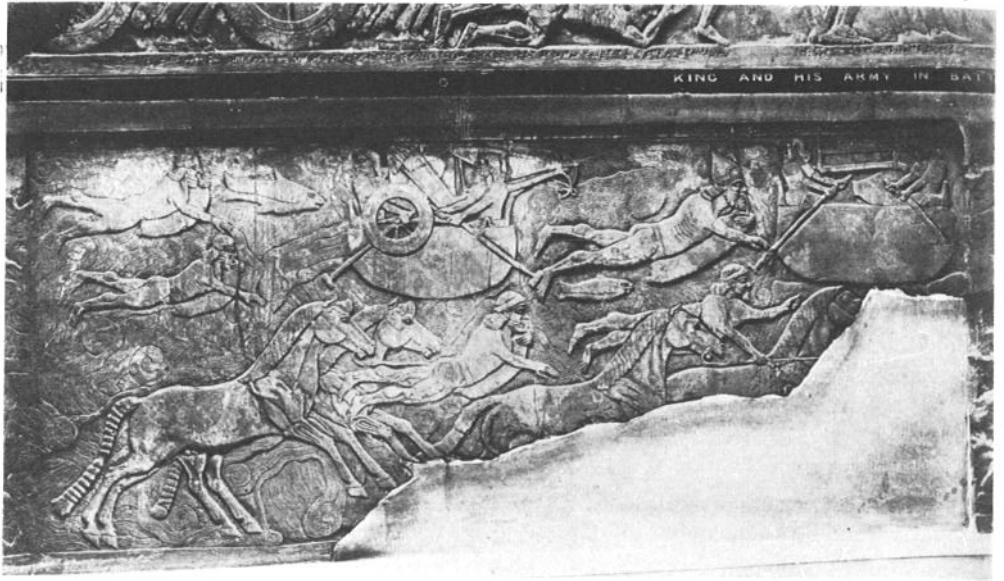
4



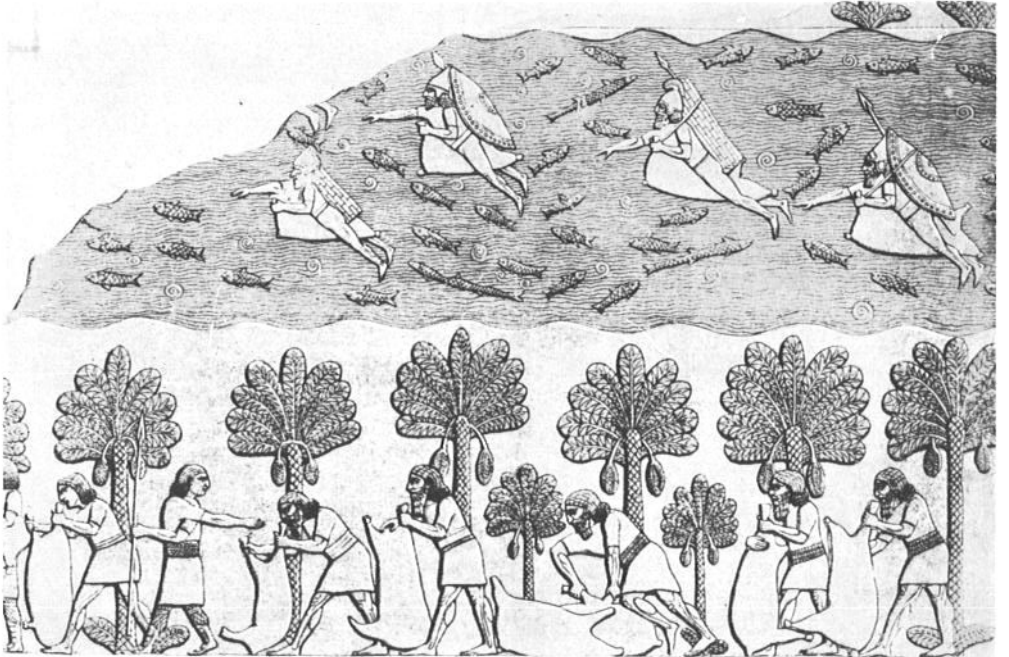
1



2



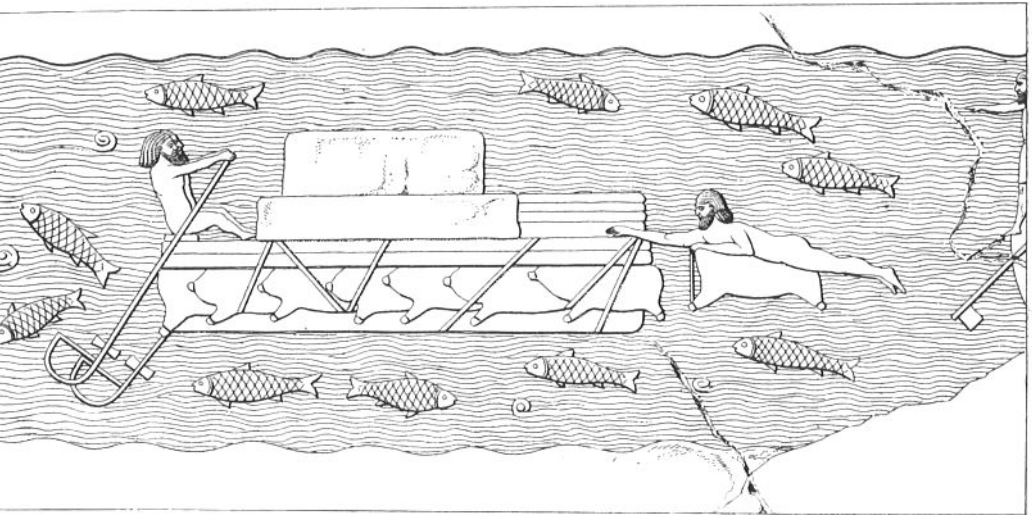
1



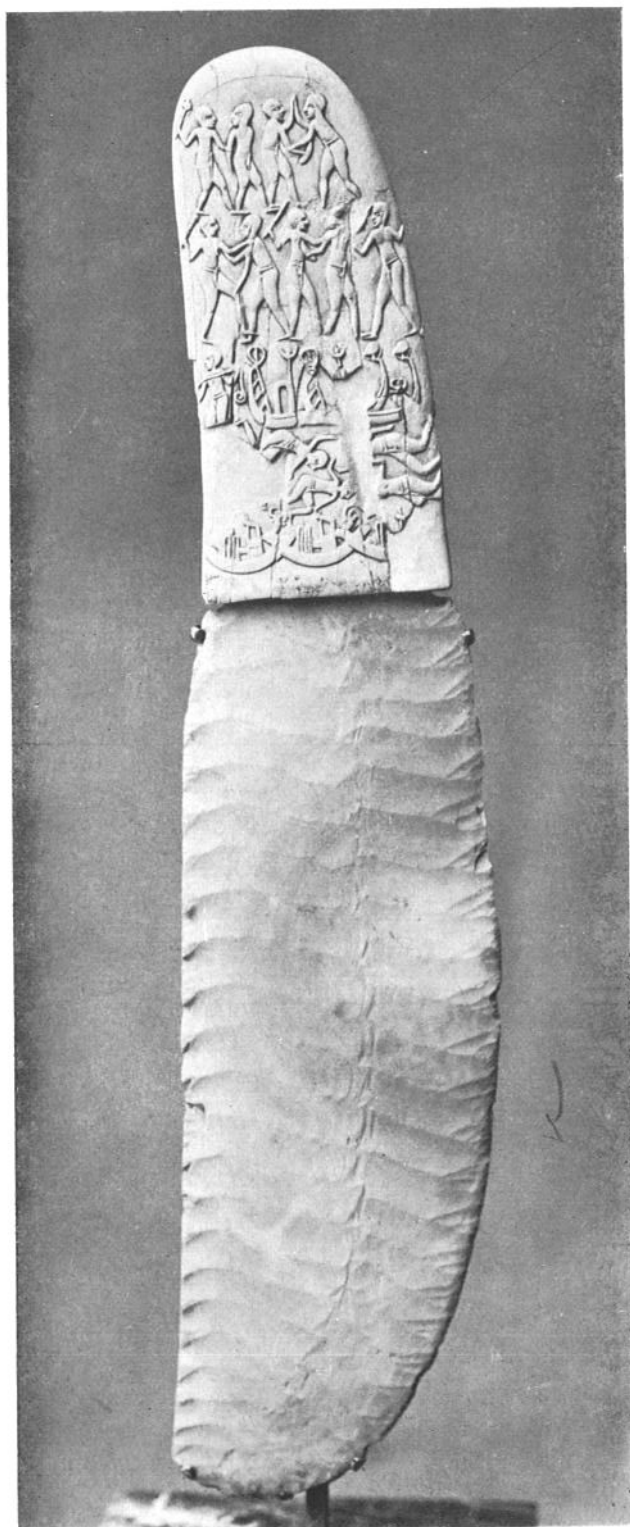
2

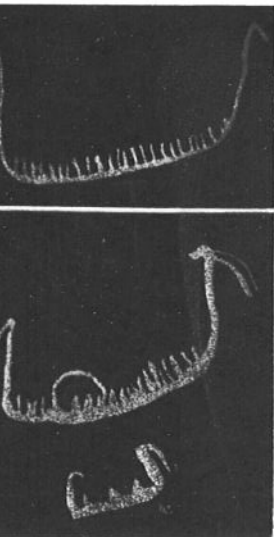


1

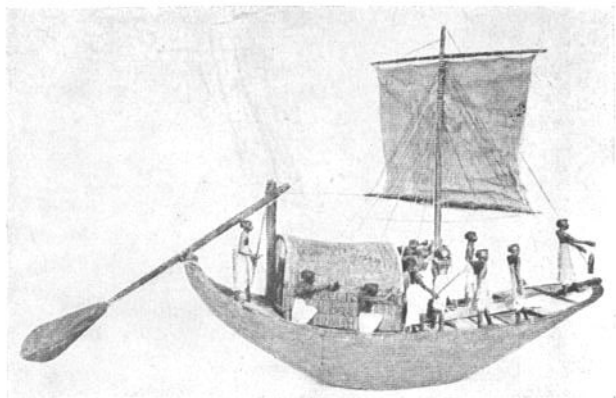


2

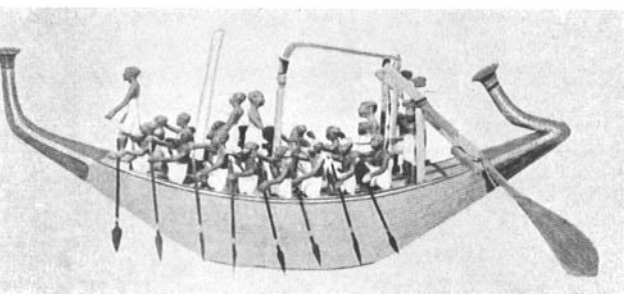




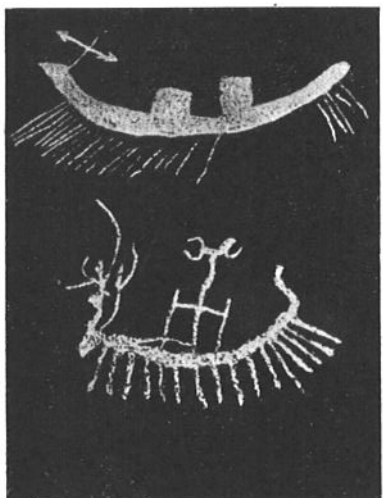
1



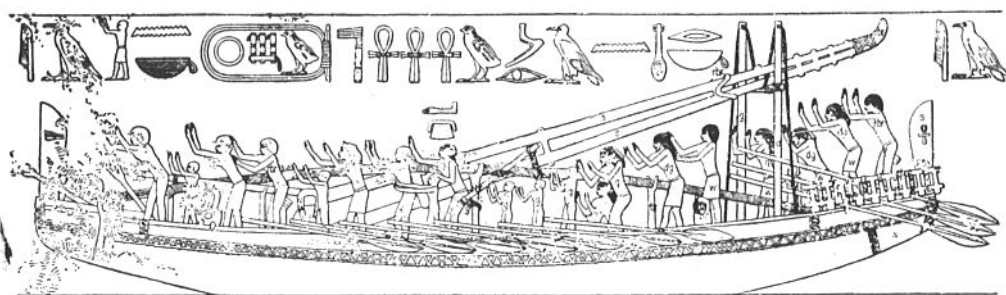
2



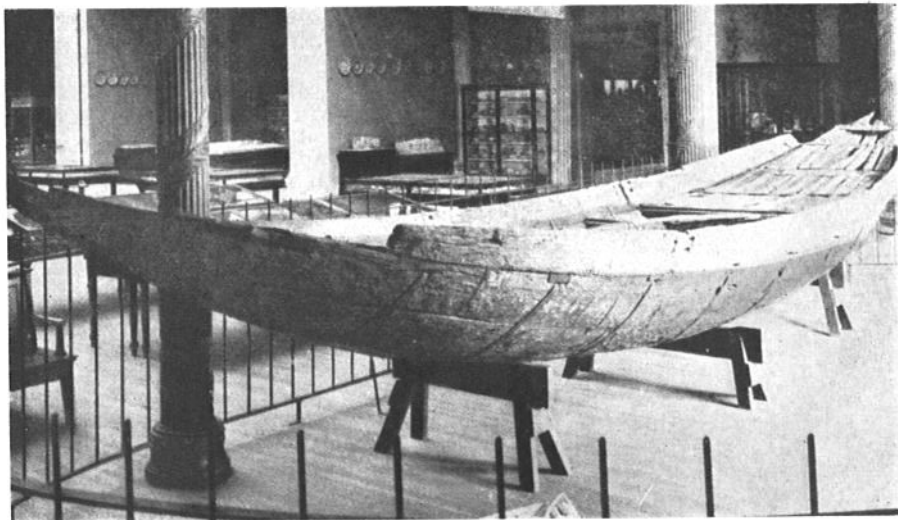
3



4



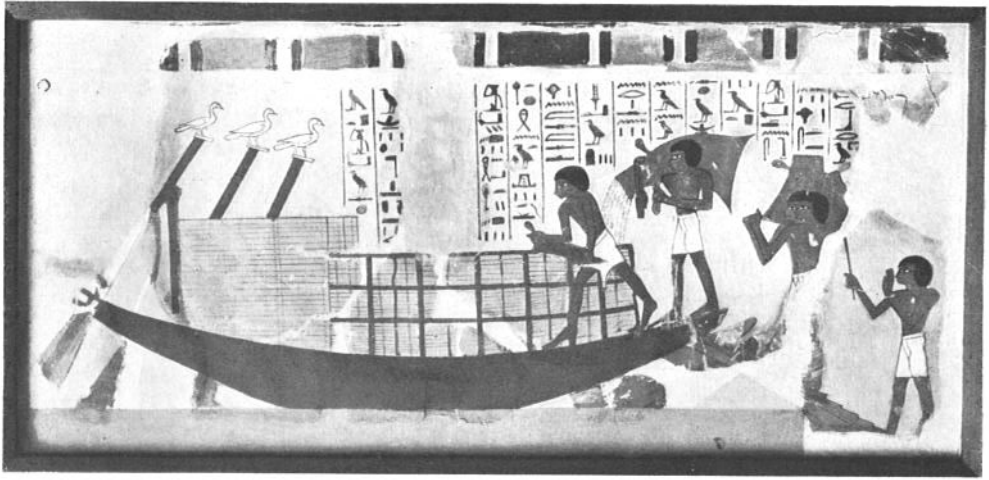
5



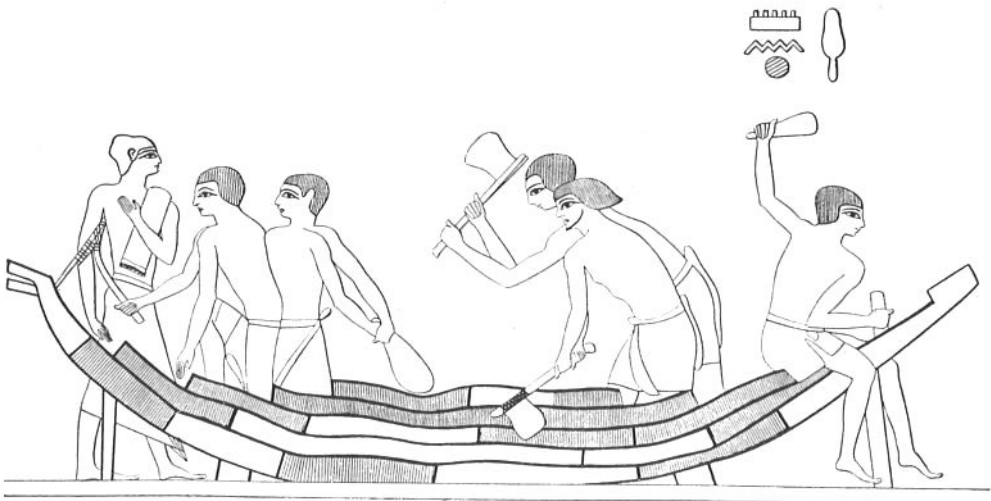
1



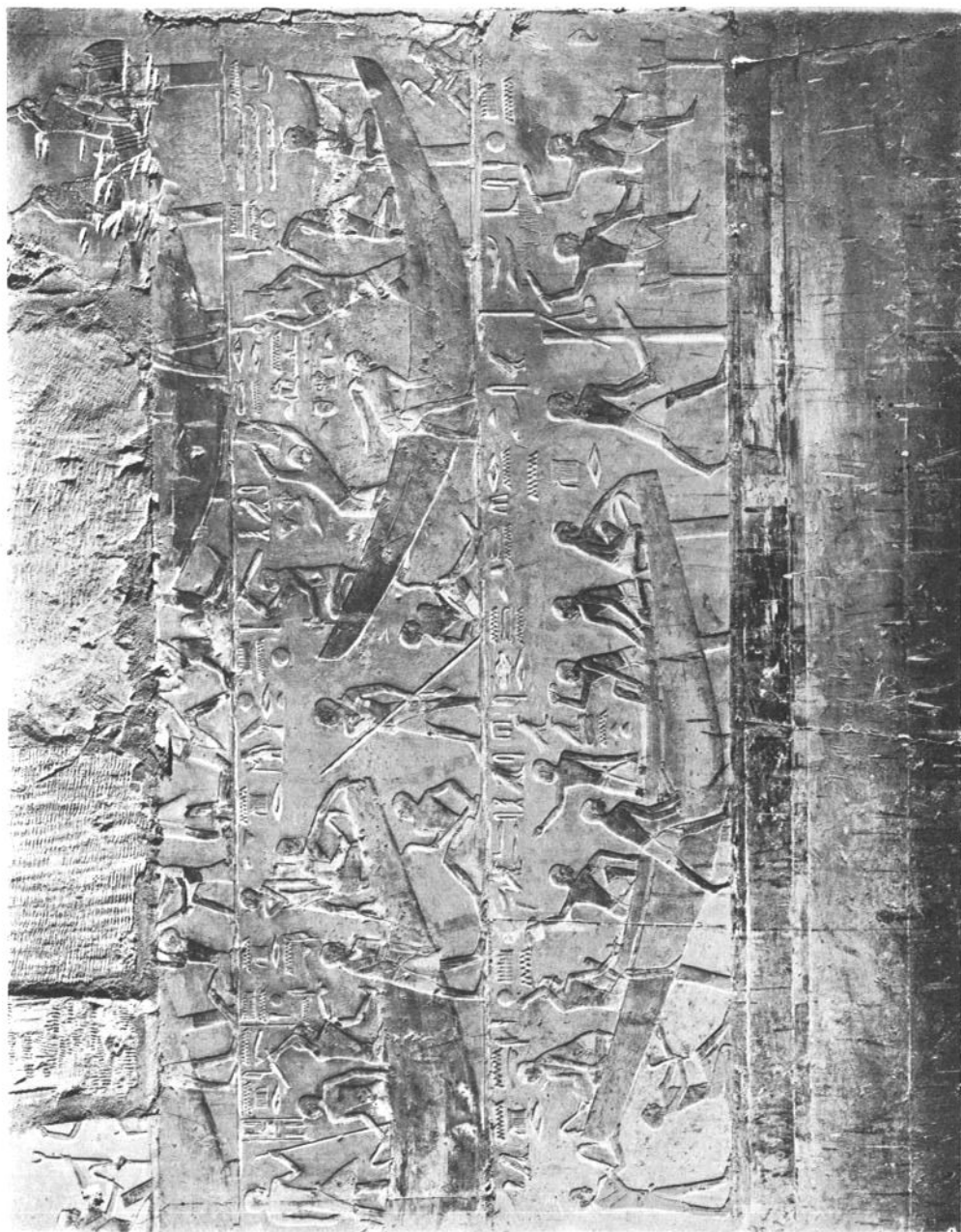
2

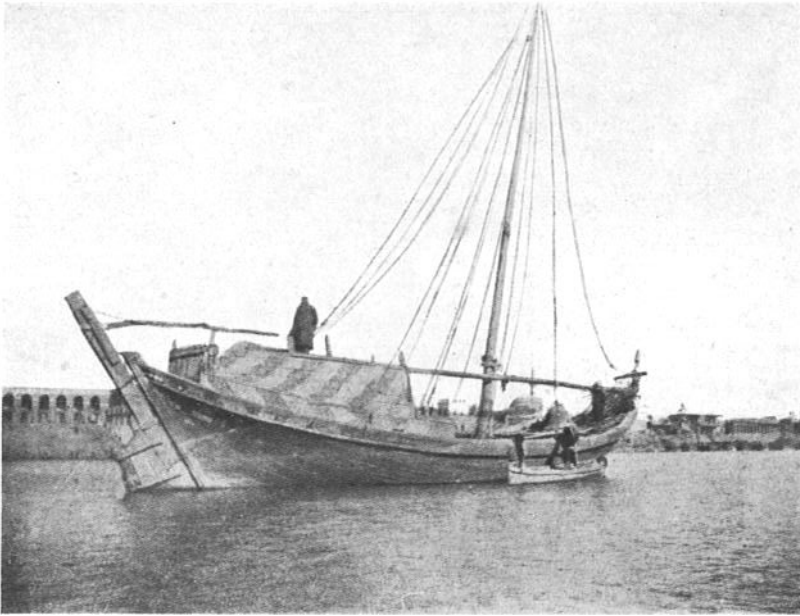


1

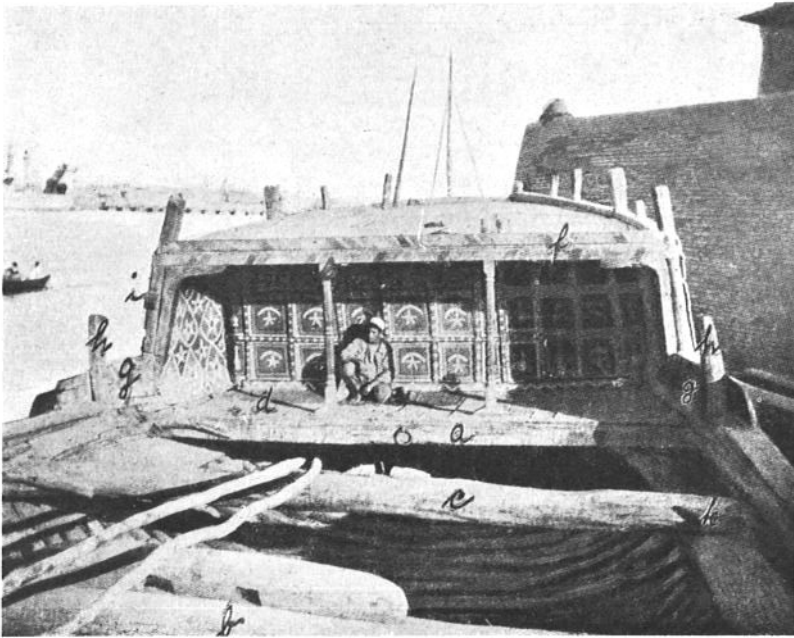


2

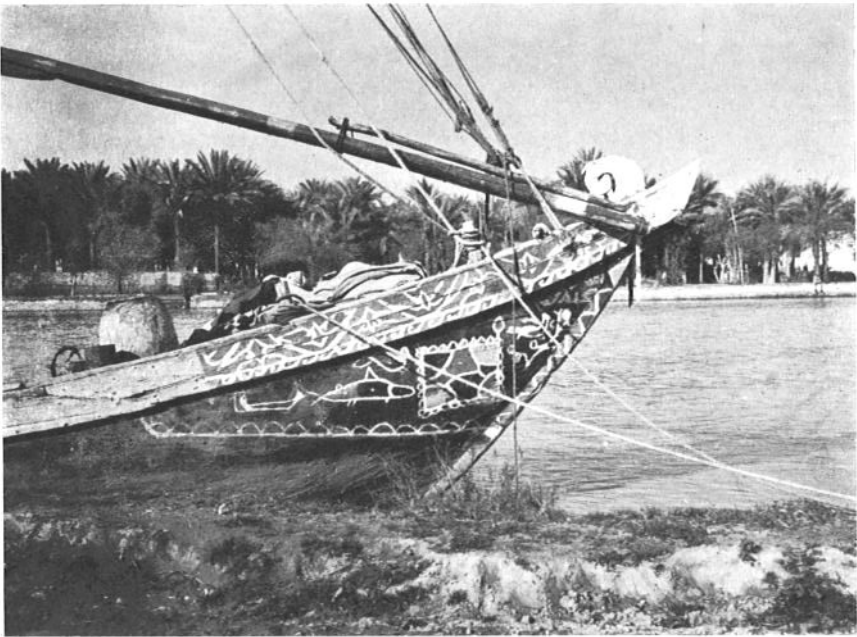




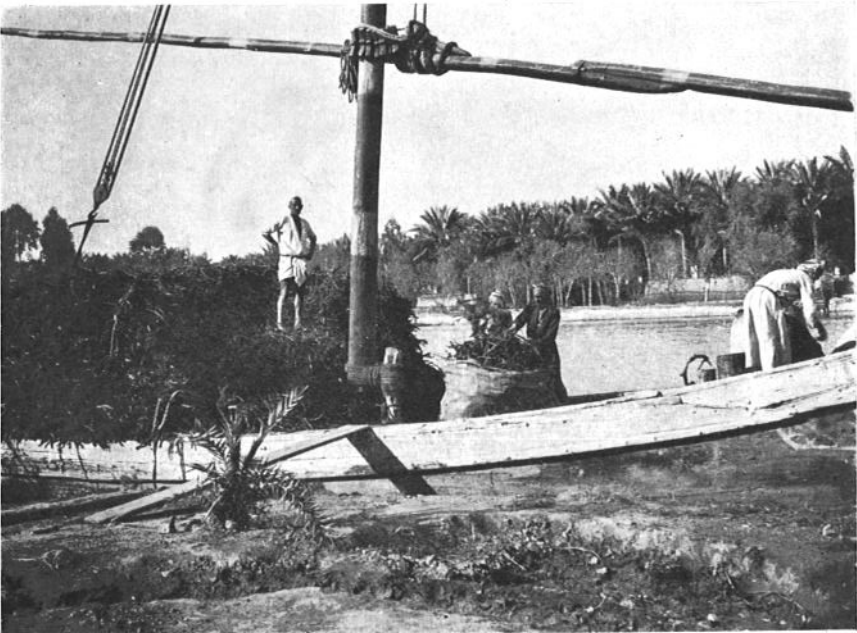
1



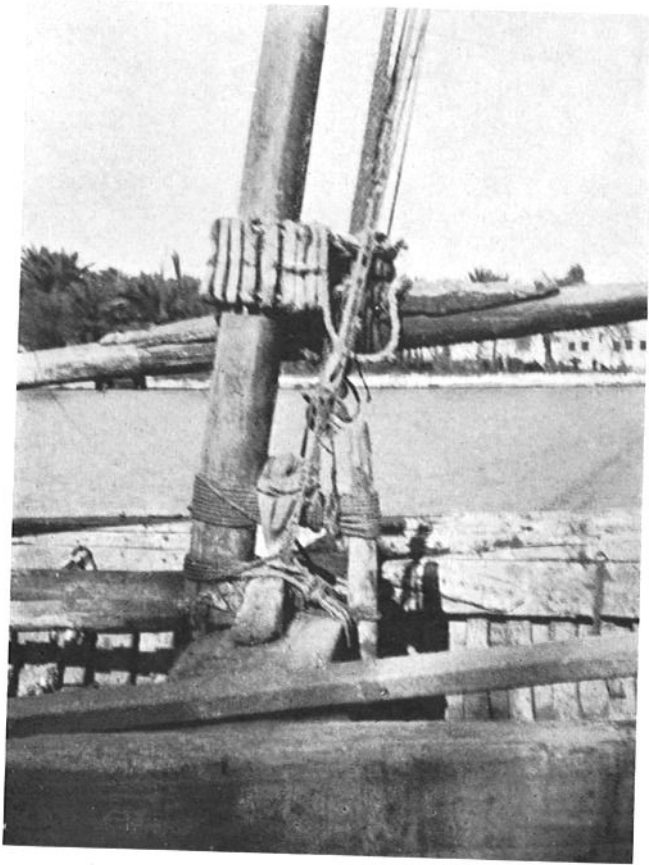
2



1



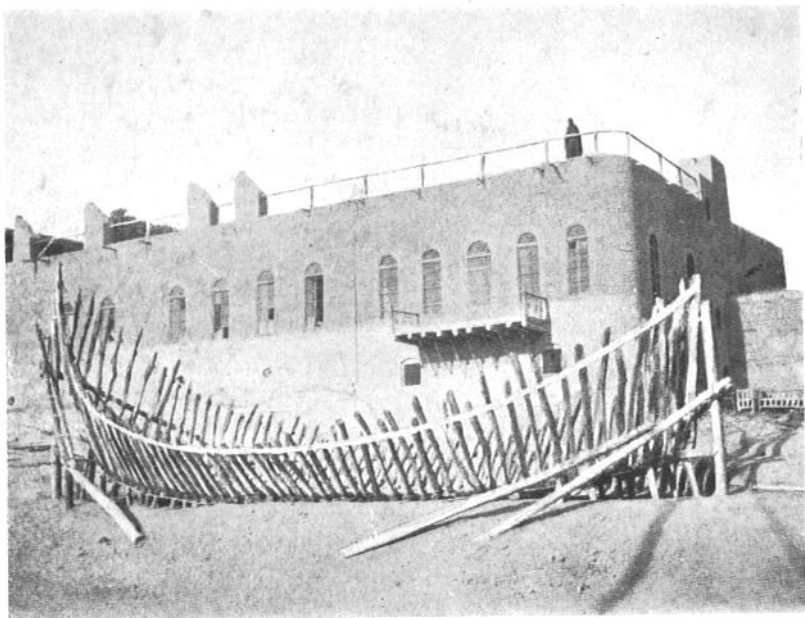
2



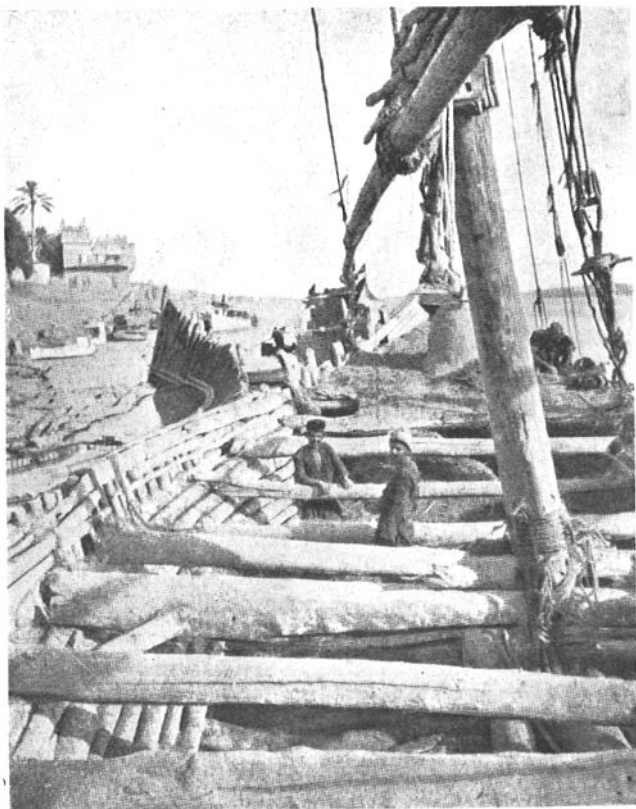
1



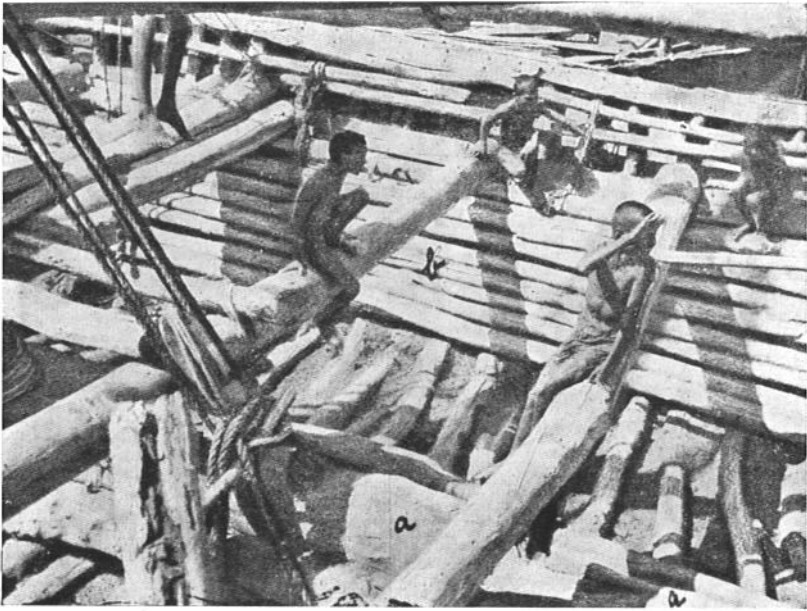
2



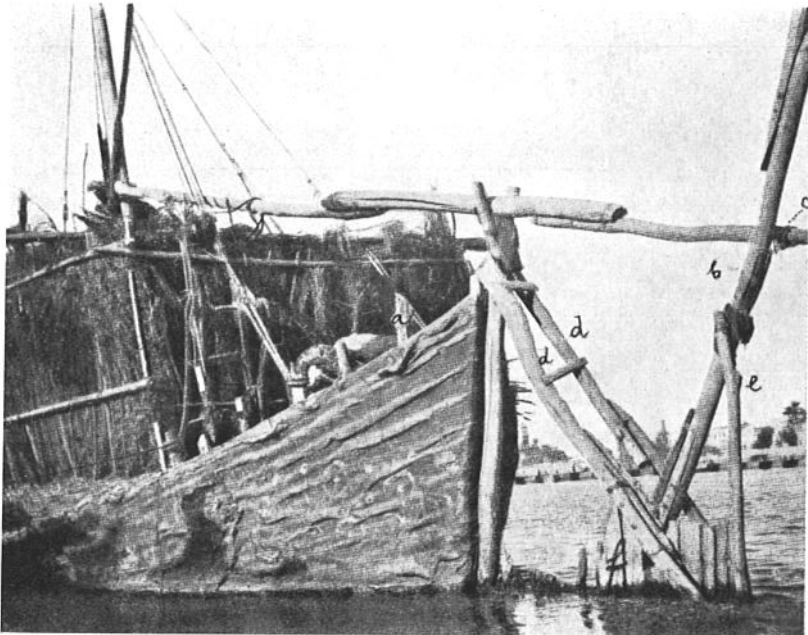
1



2



1



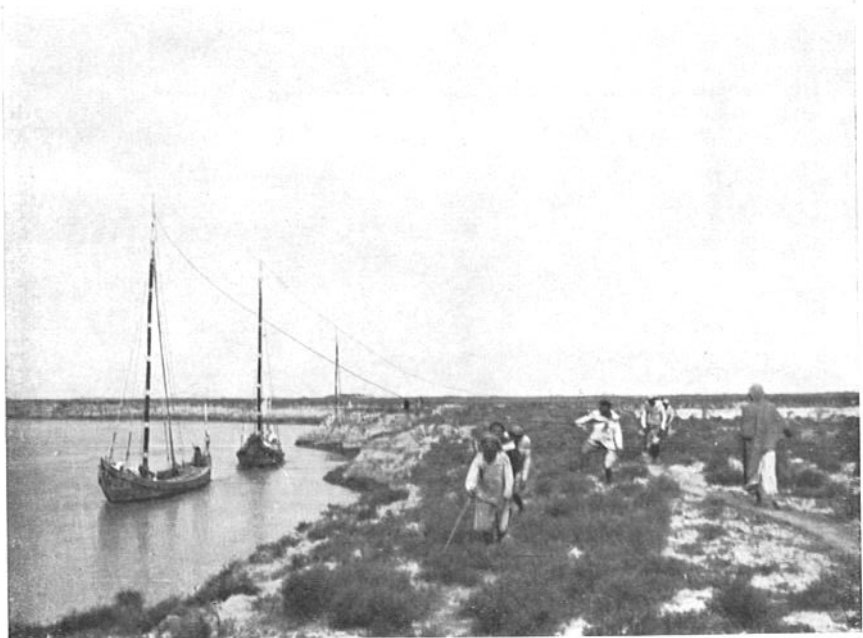
2



1



2



3



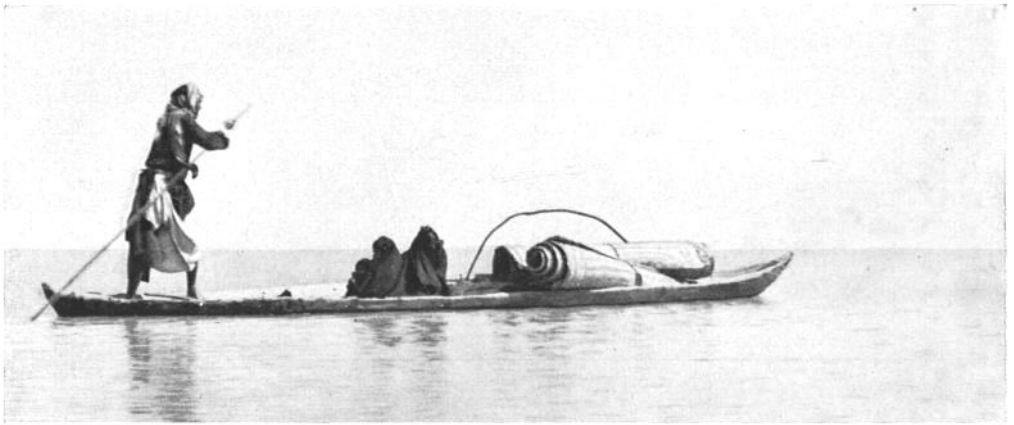
1



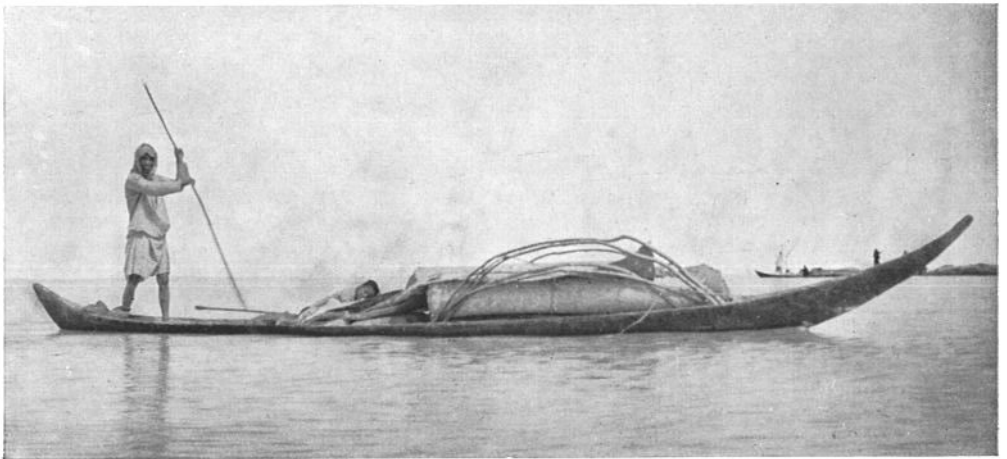
2



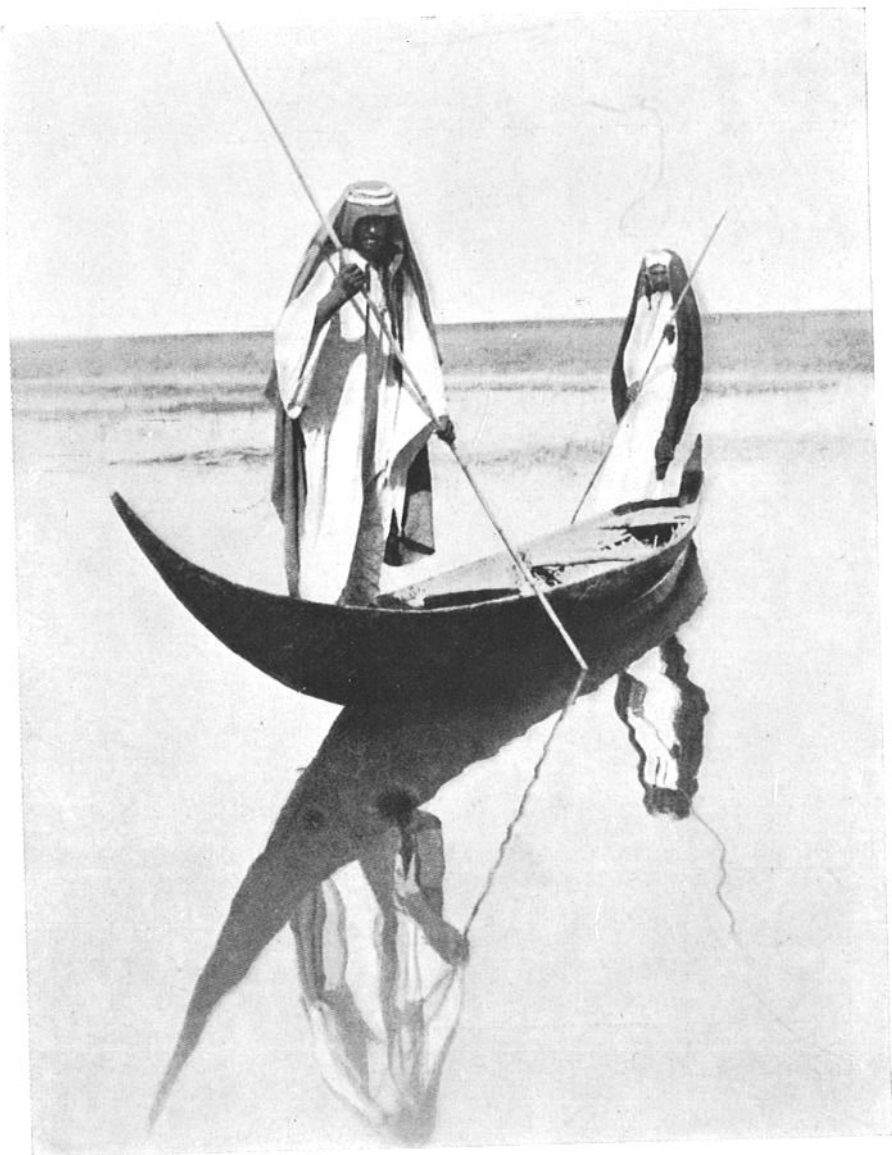
1



2



3





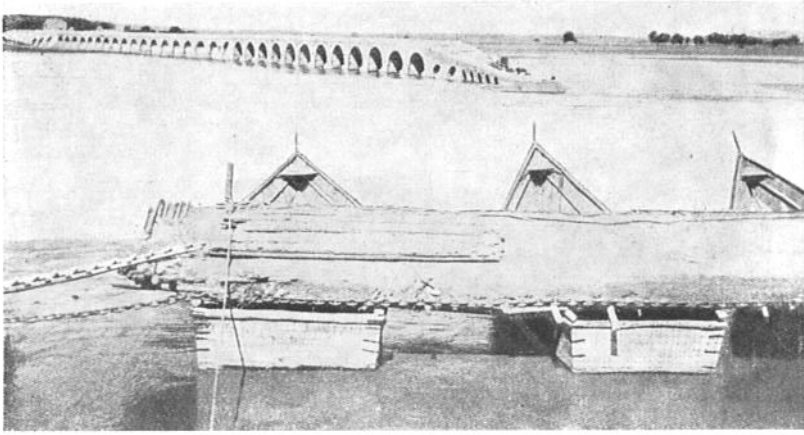
1



2



3



1



2



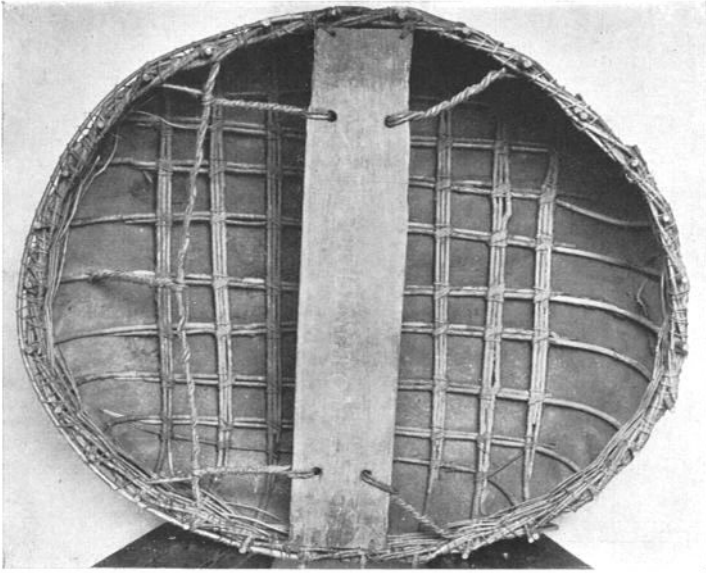
3



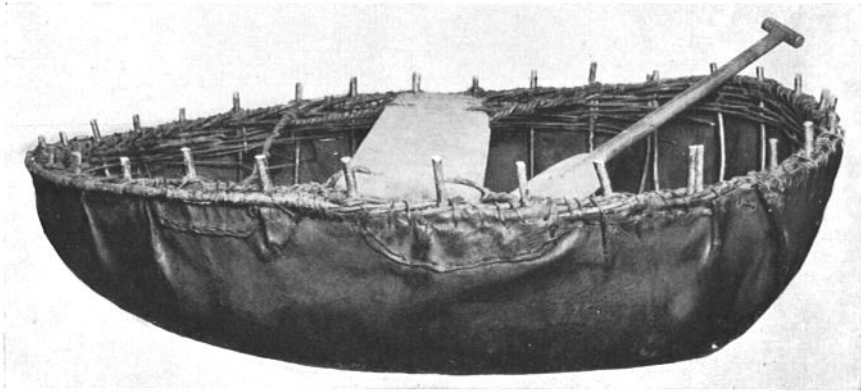
1



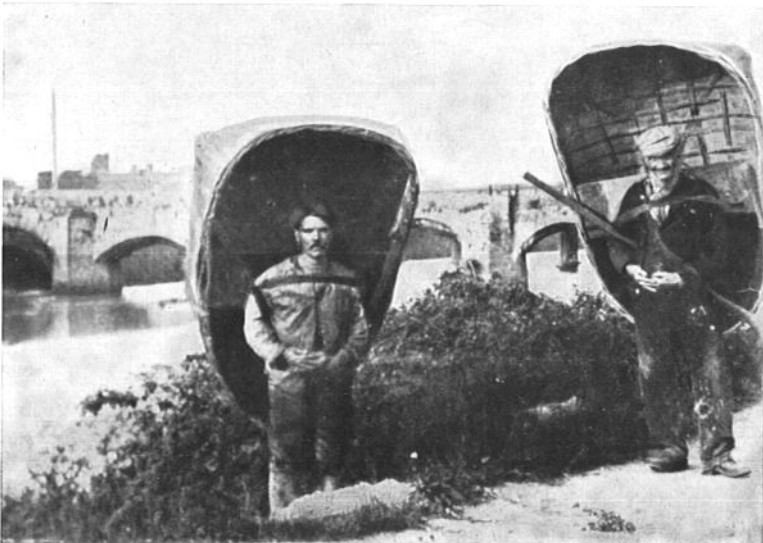
2

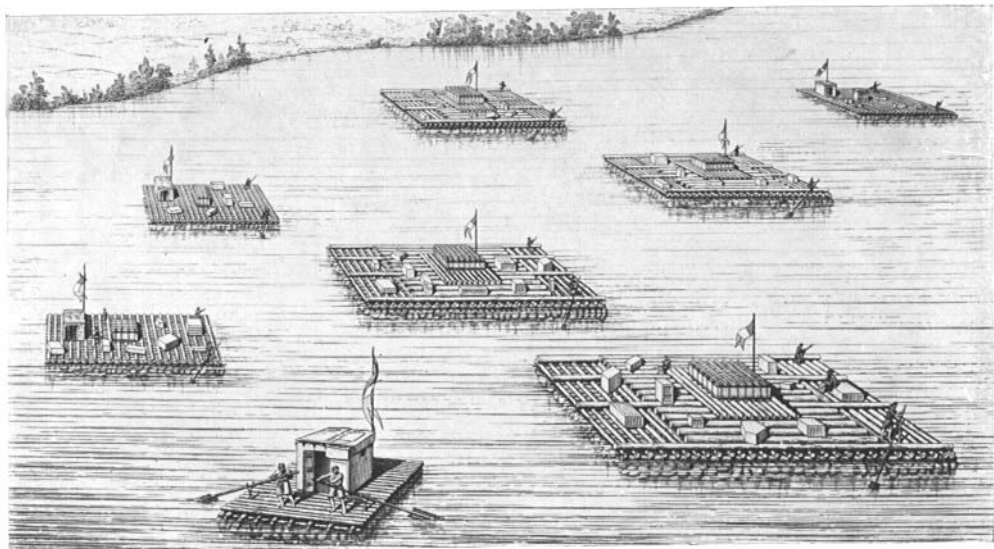


1

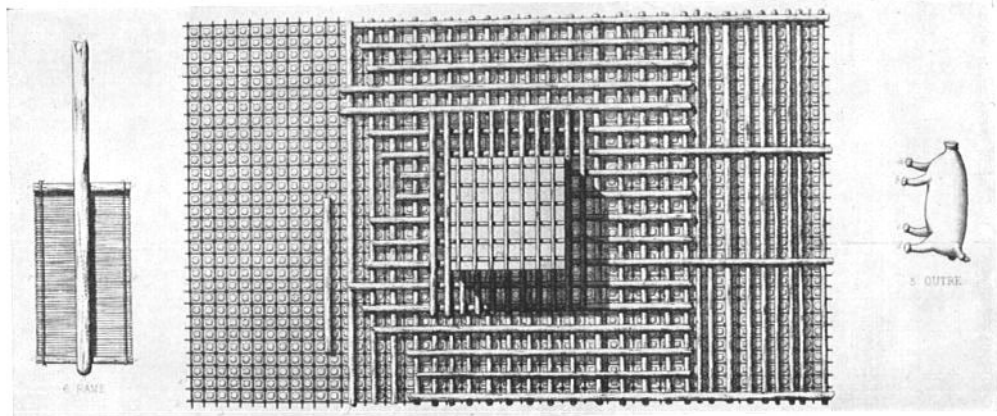


2

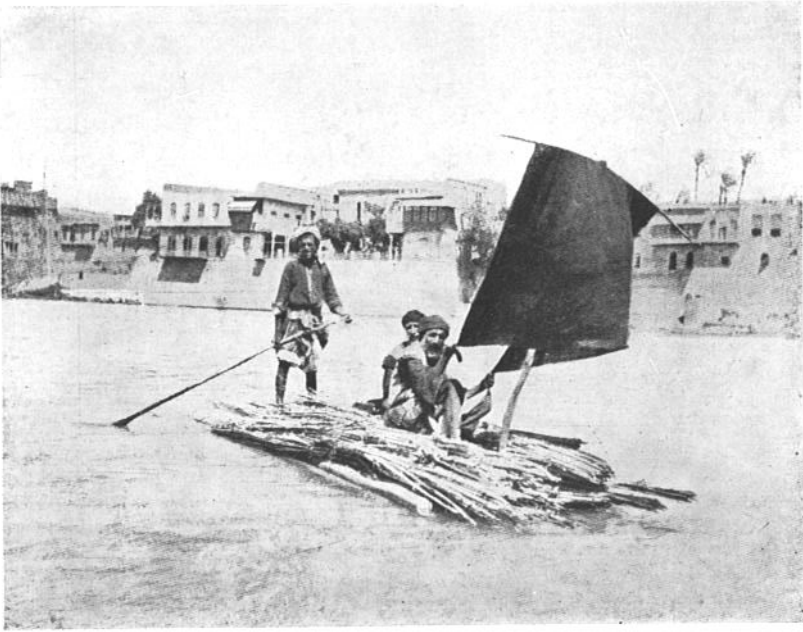




1



2



1



2