

Von der Djerme zur Dahabije

Reisefahrzeuge unter Segeln auf dem Nil

Hans-Jochen Nickel, Meckenheim



Abb 1: Gefährvolle Bergfahrt im Katarrakt.

Eine Bergfahrt auf dem Nil! Von Anbeginn der Welt haben diese Worte in allen Sprachen ausgereicht, das Ideal einer Reise schlechthin zu beschreiben.

So schwärmte um die Wende zum 19. Jahrhundert ein französischer Globetrotter von der besonderen touristischen Attraktion, die Ägypten damals seinen zahlreichen europäischen und amerikanischen Besuchern zu bieten hatte. Auch wenn zu seiner Zeit schon bequeme Raddampfer, vor allem solche der Firma Cook, mit der Mehrzahl der Reisenden den Strom im Linienerverkehr bis hinauf nach Assuan befuhren, leisteten es sich vermögende

Genießer noch immer, für Wochen oder Monate eine Dahabije zu mieten, ein elegantes Hausboot, um das besondere Flair einer gemächlichen Nilfahrt unter Segeln genießen zu können, das ihnen viele Vorgänger begeistert geschildert hatten.

Wenig später ließ der Erste Weltkrieg mit seinen umwälzenden Folgen auch diese heile Welt in der Geschichte versinken. Mangels Nachfrage verrotteten die hölzernen Reisesegler oder wurden als Wohnschiffe aufgebraucht. Den Personenverkehr auf dem Strom übernahmen endgültig Dampfer und Motorschiffe. Wenige alte Dahabijes sind heute noch vorhanden und restauriert, dürften aber angesichts der kritischen

Lage im Land weitgehend aufliegen, ebenso die wenig stilvollen modernen Nachbauten. So mag eine Rückschau diese alten Reiseboote - und ihre Vorläufer - wieder ins Bewusstsein rufen.

Einheimische Autoren unserer Zeit möchten den Ursprung dieser Fahrzeuge gern auf die Schiffe der antiken Ägypter zurückführen, wie sie in Reliefs, auf Grabbildern und in Modellen (und Originalen) auf uns gekommen sind. Angesichts des Zeitabstandes von über zwei Jahrtausenden, für den alle Erkenntnisse fehlen, lässt sich das nicht halten; zu groß sind die konstruktiven Unterschiede. Speziell das Wort Dahabije (arab. „die Goldene“⁽¹⁾) wird in den Reiseberichten erstmals kurz vor 1830

erwähnt. Bis dahin kannten sowohl die ersten reisenden Forscher des 18. Jahrhunderts, als auch die französischen Militärs, die unter Napoleon I. 1798 Unterägypten eroberten, nur drei einheimische Schiffstypen (abgesehen von kleineren Booten, Fähren, Flößen u. a.), die auf dem Nil Personen – teils zugleich auch Güter – beförderten:

Die Djerme, auch Germe

In der europäischen Reiseliteratur taucht dieser Schiffstyp schon im 17. Jahrhundert auf. Eigentlich ein Seeschiff mit Spitzgatt und schmalen Ruder, wurde die Djerme in der Küstenfahrt vor Syrien, Palästina und dem Nildelta, darüber hinaus aber im Zubringerdienst zwischen den Deltahäfen (Alexandria, Rosette) und Kairo verwendet, in den Hochwassermonaten auch weiter den Nil hinauf. Bevor 1854/56 die erste Eisenbahnlinie eröffnet wurde, mussten levantinische Ge-

schaftsleute, osmanische Würdenträger und europäische Reisende meist einen solchen Frachtsegler benutzen, um nach Kairo zu gelangen.

Die zwischen 15 und 20 m lange Djerme führte zwei - manchmal auch drei - Lateinsegel (das kleinere dicht am Bug), war an sich wie die Mehrzahl der arabischen Lateinsegler ungedeckt, hatte aber achtern meistens einen Kajütaufbau für die Unterbringung der Passagiere. Die Ladung bestand überwiegend aus Getreide.

Unter Wasser hatte der Rumpf eine auffällige Form: Der Kiel war, von der Seite gesehen, nicht gerade oder konvex, sondern konkav und hatte seinen tiefsten Punkt unter dem Vorsteven (siehe Abb. 2; ähnlich der indischen Patimar oder Machwa, wenn auch nicht so stark ausgeprägt). Diese Kielform war lebenswichtig angesichts der ständigen Veränderung des Fahrwassers der Nilarme, vor allem der Barren vor ihrer Mündung: Die gewaltige Kraft der

Wassermassen des Stroms, der damals noch nicht durch den Staudamm bei Assuan gebändigt war, konnte binnen kurzer Zeit auf dem weichen Grund neue Sand- und Schlammrampen aufwerfen, auf die das Schiff lief. Ein Fahrzeug mit geradem Kiel hätte mit dem gesamten Rumpf festgesessen und wäre in kurzer Zeit verloren gewesen. Die geschilderte Form hatte zur Folge, dass die Djerme nur mit der Vorstevenhacke festkam, so dass der größte Teil des Rumpfes beweglich blieb und das Schiff mit Segelmanövern sowie der Hilfe von Stakstangen, unterstützt von der Strömung, wieder freikommen konnte.

Als die Franzosen 1798 für kurze Zeit Unterägypten besetzten, waren die stark gebauten Djerme auf dem Nil die einzige Fahrzeugart, die - nach dem Einbau fester Decks - Lafettengeschütze tragen und die Truppe vom Fluss aus artilleristisch unterstützen konnte.

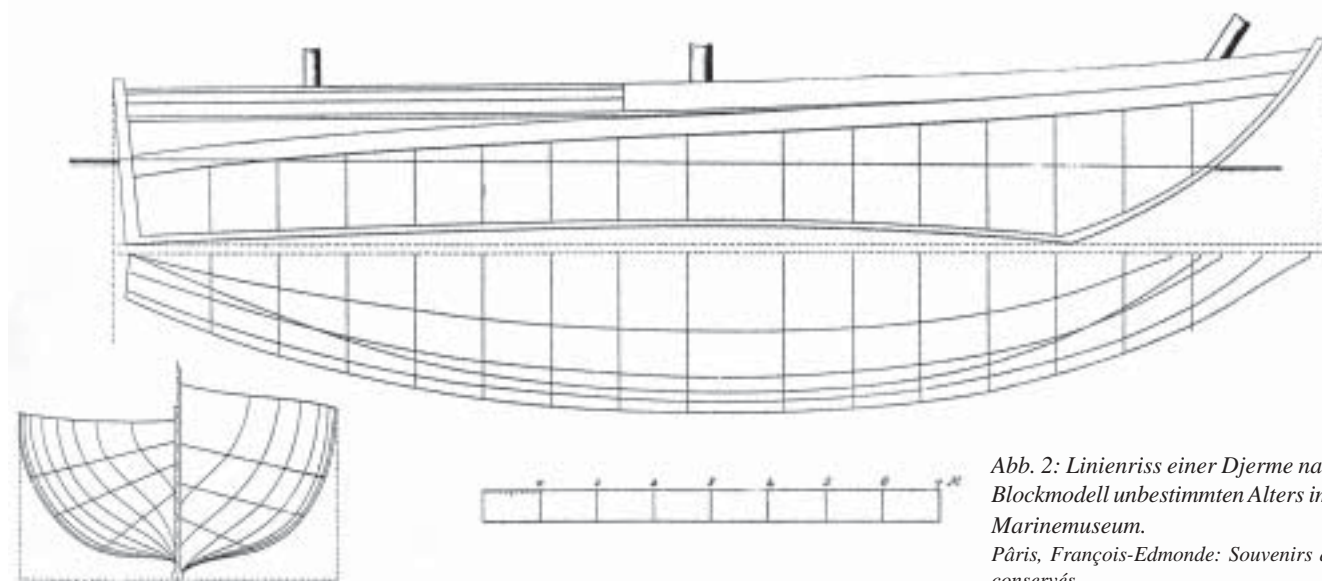


Abb. 2: Liniendriss einer Djerme nach einem Blockmodell unbestimmten Alters im Pariser Marinemuseum.

Paris, François-Edmonde: Souvenirs de marine conservés.

Die Kandja, auch Cangia, Cange, Canje o. ä.

Vom 18. Jh. an wird die Kandja erwähnt. Sie war ursprünglich das Reise- und Vergnügungsfahrzeug der Oberschicht und auf dem unteren und oberen Nil bis nach Assuan, ja, bis zum zweiten Katarakt, anzutreffen. Die kleinsten waren nur 9 bis 10 m lang,

die größeren konnten 16 bis 20 m erreichen. Noch feiner als bei der Djerme liefen die Unterwasserlinien der Kandja - bei gleicher Kielform, wie oben beschrieben. Denn oberhalb der Hauptstadt war das Fahrwasser ähnlich von Untiefen bestimmt wie im Delta, zumal, wenn der Strom - von November bis Juni - kein Hochwasser führte. Auf der Bergfahrt musste man unter Nutzung des weitgehend beständigen Nordwin-

des gegen die 4 bis 5 kn starke Strömung ansegeln. Das erforderte eine Rumpfform ähnlich derjenigen seegehender Schiffe, wie sie sonst für die Fluss-Schiffahrt nicht typisch sind. Die ältesten Abbildungen (Abb. 3-8) des 19. Jh. zeigen kleine scharfgeschnittene, sehr schlanke Fahrzeuge mit einem Längen-Breiten Verhältnis von wenigstens 4:1, nur einem Lateinmast im Vorschiff und achtern einem verzierten