

Das wertvollste uns erhaltene nautische Dokument der Antike

Christoph Wurm

Ursprünglich veröffentlicht in: Mitteilungsblatt des Deutschen
Altphilologen-Verbandes, Landesverband Nordrhein-Westfalen, 62. Jahrgang, Heft
1/2014, S. 21–34

Sich als im doppelten Wortsinne theologischer ‚Laie‘ mit der Bibel zu beschäftigen ist alles andere als ungewöhnlich. Nichts anderes tun sonntags weltweit alle Hörer und Leser des biblischen Wortes, die nicht professionelle Theologen sind. Auch die Lektüre biblischer Texte im Hinblick auf die in ihnen überlieferten lebensweltlichen Fakten, nicht aus der Perspektive des Gläubigen, ist nichts Außergewöhnliches. Das belegen etwa Buchtitel wie „Die Tierwelt der Bibel“ oder „Die Pflanzenwelt der Bibel“.

Im Jahre 1885 machte Arthur Breusing (1818–1892), der Direktor der Bremer Seefahrtsschule, den in Kapitel 27 und 28 der Apostelgeschichte geschilderten Schiffbruch des Paulus¹ zum Gegenstand einer ausführlichen Analyse in seinem Werk „Die Nautik der Alten“, in der er, wie im vorherigen Kapitel die Odyssee Homers, den Bericht in nautischer Hinsicht untersucht. Er nennt

¹Der Verfasser dieses Aufsatzes hat im Jahrbuch 2012 der *Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte* einen Beitrag mit dem Titel „Ein Bibeltext als nautisches Dokument – Der Schiffbruch des Paulus in der Apostelgeschichte“ veröffentlicht, der bedauerlicherweise von Herausgeberseite **ohne** sein Wissen an mehreren Stellen **verändert** wurde. Breusing: *Die Nautik der Alten* (1886). Das Zitat auf S. XIII des Vorworts.

ihn „das wertvollste uns aus dem Altertume erhaltene nautische Dokument“. „Jeder Seemann“, so Breusing, sehe ihm an, und zwar „auf den ersten Blick“, dass die Beschreibung der Paulusreise „nur von einem Augenzeugen verfasst sein kann“.

Die Ausgangslage des Paulusberichts

Seit Paulus in Jerusalem der Tempelschändung bezichtigt, verhaftet und nach Caesarea gebracht wurde, waren zwei Jahre vergangen. Caesarea Maritima (παράλιος Καισάρεια; *paralios Kaisareia*), auf halbem Wege zwischen dem heutigen Tel Aviv und Haifa, war damals die bedeutendste Hafenstadt Palästinas. Weshalb man ihn so lange in Untersuchungshaft hielt, ist unsicher. Vielleicht hoffte man, dass er seine Berufung an den Kaiser Nero zurücknehme, die eine Reise in die Welthauptstadt nötig machte, vielleicht fehlte eine Fahrtmöglichkeit.

Im Spätsommer des Jahres 58 (das exakte Jahr ist umstritten) trat er schließlich die Romreise an, von der uns Lukas in Kapitel 27/28 der Apostelgeschichte berichtet.

Paulus wurde einem Gefangenentransport zugewiesen, der sicher bewacht nach Rom geschafft werden sollte.² „Als unsere Abfahrt nach Italien beschlossen war, übergab man Paulus mit einigen anderen Gefangenen einem Hauptmann einer kaiserlichen Kohorte namens Julius.“ (27,1). Nur das *nomen gentile* wird genannt, nicht der vollständige Name dieses Centurios der Kohorte, die den Ehrentitel *Augusta* trug.

Der Herbst zog heran, bald würde die Seefahrt erschwert sein. In Caesarea war kein Schiff für eine direkte Route nach Italien verfügbar, aber Julius fand ein griechisches Schiff aus Adramyttium, einem Hafen am unteren Teil der gleichnamigen Bucht östlich von Assos, das die kleinasiatischen Häfen anlaufen sollte. Passagierschiffe gab es im Altertum keine. Wer eine Seereise machen wollte, tat, was Reisende bis zum Paketboot des 19. Jahrhunderts tun

²Der folgenden Verlaufsschilderung der Paulusreise liegen neben dem Urtext des Neuen Testaments die folgenden vier Werke zugrunde, die wie Breusings Darstellung die einzelnen Verse der Kapitel 27 und 28 der Apostelgeschichte sukzessive kommentieren: Das Neue Testament und die Psalmen (1999), übers. v. Albrecht; Haenchen: Die Apostelgeschichte (1977); Pesch: Apg 13–28 (1986); Perowne: Die Reisen des Apostels Paulus (1973) [Schilderung durch einen Reiseschriftsteller mit Orientfahrung].

mussten: Er ging zu den Kaianlagen und fragte so lange, bis er ein Schiff fand, das in die gewünschte Richtung fuhr.³

Handelsschiffe waren 25–30 Meter lang und 5–10 Meter breit. Die Schiffe hatten zwei Segel, ein quadratisches Großsegel am Hauptmast und einen kleinen Fockmast, der sich fast wie ein Bugspriet nach vorne neigte. Gesteuert wurde mit zwei Rudern, die am Heck befestigt waren. Lukas liefert keine spezifische Beschreibung der von Paulus und seinen Begleitern betretenen Schiffe; er benutzt den pauschalen Standardbegriff *πλοῖον* (*plōion*) für ‚Schiff‘.

Über Myra nach Kreta

Zusammen mit Paulus schifften sich zwei freiwillige Begleiter als weitere Passagiere ein, Lukas und ein weiterer Christ und Mitarbeiter, Aristarch aus Thessalonich, der bereits zuvor (19,29) erwähnt worden ist. Am Tag nach der Abreise legte das Schiff in Sidon an. Paulus hatte bereits die Freundschaft des Julius gewonnen, der ihm gestattete, an Land ‚Freunde‘, gemeint sind wahrscheinlich Mitchristen, zu besuchen. Bei der Weiterfahrt verzögerte sich die Reise erstmals, das Schiff stieß auf widrige Winde. Statt unmittelbar nach Myra, südlich an Zypern vorbei, zu steuern, musste es sich östlich der Insel halten, da Zypern es gegen den im Spätsommer regelmäßig wehenden Westwind schützte. Er erlaubte keine direkte Fahrt nach Italien. Sie fuhren also im Lee an Zypern vorbei und segelten die kleinasiatische Südküste entlang nach Myra.

Dort musste sich der Hauptmann nach einem anderen Schiff umsehen. Er fand ein Getreideschiff, das sich in dem sehr einträglichen Getreidehandel zwischen Ägypten und Italien betätigte. Das Schiff fasste ungefähr 300 Tonnen. Es war schon mit Getreide beladen; die Gesamtzahl der Menschen an Bord, Mannschaft Passagiere, belief sich, wie es später im Text (27,37) heißt, auf 276.

Nach der Abfahrt von Myra verlor das Schiff die günstige Küstenströmung, die sich am Kap Chelidonia nach Süden wendet, und war für das Vorwärtskommen ausschließlich auf die nachts wehenden Landwinde angewiesen. Es fuhr daher in Küstennähe, brauchte aber lange Zeit, bis man in die Nähe von Knidos gelangte, an die südwestliche Spitze von Kleinasien (zwischen Kos und Rhodos).

³Casson: Reisen in der Alten Welt (1976), S. 177.

Da Gegenwind das Schiff daran hinderte, in gerader Richtung zur Südspitze der Peloponnes zu fahren, steuerte man im Lee von Kreta auf Salmone zu, ein Vorgebirge an der Ostküste der Insel. Nur mit Mühe erreichten sie Καλοὶ Λιμένες (*Kaloi Limenes*) auf Kreta in der Nähe der Stadt Lasäa. Es handelte sich um eine kleine Bucht, kaum geeignet für einen längeren Aufenthalt. Die Reisenden hätten dort wegen des Winters monatelang bleiben müssen. Das bedeutete, das Schiff auf den Strand zu ziehen, Mast und Takelwerk zu bergen, die Getreidefracht zu entladen und in wetterfesten Scheunen zu lagern.

Trotzdem drängte Paulus aufgrund seiner großen Erfahrung mit Schiffsreisen und mit drei Schiffbrüchen (2Kor 11,25f.) darauf, dort zu bleiben. Er wies darauf hin, dass der Versöhnungstag (Ende September oder Anfang Oktober) bereits vorbei war; eine Weiterfahrt sei für sie alle gefährlich.

Im Altertum reduzierte sich die Seefahrt während der Wintermonate; die Vorstellung, sie habe zwischen November und März vollständig geruht, ist eine – in der theologischen Literatur zur Apostelgeschichte häufig anzutreffende – falsche Verallgemeinerung.⁴

Der Schiffbruch vor Melite

Die Seeleute meinten aber, es wenigstens wagen zu können, 80 Kilometer weiter westwärts nach Φοῖνιξ (*Phoinix*) – vermutlich der heutigen Phinekai-Bucht westlich von Kap Muros – zu segeln, wo sie Schutz vor den Winden und adäquate Möglichkeiten für Schiff, Fracht und Ladung finden würden. (Zu einer ganz anderen Lokalisierung des Hafens siehe weiter unten.)

Man hielt eine Besprechung ab, die der Hauptmann leitete. Der ναύκληρος (*nauklēros*; ‚Schiffseigentümer‘, der üblicherweise die Fahrt mitmachte), der κυβερνήτης (*kybernētēs*; ‚Kapitän‘) und Paulus nahmen teil. Dass ein Passagier, noch dazu ein Gefangener, hinzugezogen wurde, mag auf den ersten Blick überraschen. Es kam aber in Krisensituationen darauf an, sich des Wohlverhaltens der Passagiere zu versichern. So beklagt etwa bei Lukian von Samosata (120 bis nach 180 n. Chr.) höchst realistisch Charon, der Fährmann der Unterwelt, im Dialog mit Hermes das unbotmäßige Verhalten von Passagieren im Sturm (*Charon*, 3). Es war also nützlich, einen besonders erfahrenen und respektierten Passagier an dieser Beratung zu beteiligen. Da nun Schiffs-

⁴Warnecke: Zur Phänomenologie und zum Verlauf antiker Überseewege (2002), S. 102 ff.

eigentümer und Kapitän sich für den genannten Plan aussprachen, fühlte der Hauptmann sich genötigt zuzustimmen. Breusing:

Wir wissen nicht, auf welchen Vertrag hin der Schiffsherr die Überfahrt der Kriegsleute und Gefangenen übernommen hatte; ich möchte glauben, daß sie unter denselben Bedingungen erfolgte, wie bei unseren Auswandererschiffen. Da wird ein fester Preis bezahlt, einerlei, ob die Reise kurze oder lange Zeit dauert, sodaß der Reeder, falls das Schiff durch einen Unfall gezwungen wird, in einen Zwischenhafen einzulaufen, den Reisenden für die ganze Dauer des Aufenthalts auf seine Kosten Obdach und Nahrung gewähren muß. Daß ein Mann, der die Schifffahrt als Erwerbsquelle betreibt, einen solchen, seinen ganzen Verdienst aufzehrenden Kostenaufwand zu vermeiden sucht, ist denn doch wahrhaftig keine Selbstsucht. Trat ein günstiger Wind ein, so genügten wenige Tage, um das Ziel der Reise zu erreichen, und es waren ja noch mehrere Wochen, ehe der Schluß der Schifffahrt stattfand. Ich halte es nicht für unmöglich, daß der Reeder dem Hauptmanne bei den Verhandlungen angeboten hat, in die Winterlage zu gehen, wenn dieser die Kosten dafür auf sich nehmen wolle, Natürlich konnte der Hauptmann darauf nicht eingehen. Wenn er auch den Worten des Paulus, es sei eine Vermessenheit weiter zu fahren, in seinem Inneren beistimmte, bestimmen lassen konnte er sich von ihnen nicht.⁵

Jetzt wehte auch ein leichter Südwind, der das Unternehmen zu begünstigen schien. Plötzlich brach, beim Umsegeln von Kap Matala, der Εὐρακίλων (Euroakylon, lateinisch Euroaquilo), der gefürchtete Nordoststurm, los und stürzte sich von Kreta aus auf das Schiff, das heißt die vom Berg Ida kommende Bora trieb das Schiff aus der Küstennähe auf die hohe See, wo bereits der Nordoststurm tobte.⁶ Der Euroaquilo ist uns von einer in der nordafrikanischen Stadt Thugga gefundenen zwölfteiligen Windrose bekannt, die aus dem 3. Jahrhundert stammt und den Wind als Ostnordost einordnet.⁷

Gut verankert und mit dem Bug die Wellen teilend hätte das Schiff wahrscheinlich dem Sturm standhalten können, aber der Versuch, es in diese Position zu bringen, scheiterte, und es wurde vom Sturm mitgerissen. Sie konn-

⁵Breusing: Die Nautik der Alten (1886), S. 161.

⁶So Haenchen: Die Apostelgeschichte (1977), S. 671 zu Vers 14.

⁷Reiser: Von Caesarea nach Malta (2001), S. 64.

ten das Schiff nur treiben lassen. Bald fuhren sie im Windschatten der Insel Kauda (heute Gaudo) hin, die Kreta südwestlich vorgelagert ist. Da die Gefahr bestand, dass das im Schlepp mitgeführte Beiboot gegen das Heck des Schiffs geschleudert wurde, holten sie es an Bord. Dann banden sie sogenannte ὑποζώματα (*hypozōmata*; ‚Untergürtel‘) um das Schiff, wahrscheinlich schwere Taue, die entlang der Außenseite des Schiffs vom Bug zum Heck entlanggeführt wurden und die im Notfall durch Winden angezogen werden konnten. 27,17 ist die bedeutendste Erwähnung dieser Zurrtechnik.⁸

Um zu verhindern, dass das Schiff auf die Sandbänke der Großen Syrte an der afrikanischen Küste geriet, zog man die Segel ein und überließ den Schiffsrumpf dem Sturm. Am nächsten Tag begann man, einen Teil der im Rumpf aufquellenden Weizenladung über Bord zu werfen, am dritten Tag das Schiffsgeschütz (27,19; wieso das geschah und was exakt gemeint ist, gibt das Allerweltswort σκευή (*skeuē*; ‚Gerät‘) nicht her). Das Wetter machte eine genaue Kursbestimmung unmöglich: Die Sonne war tagsüber verborgen, die Sterne nachts. Jede Hoffnung auf Rettung war dahin. Da sprach Paulus. Nach dem verständlichen Hinweis, man habe auf seine Warnung hören sollen, ermunterte er die anderen: Ein Engel Gottes sei ihm erschienen und habe ihm versichert, sie würden alle gerettet. Das Schiff werde verlorengelassen, sie selbst würden auf eine Insel geworfen.

In der Mitte der vierzehnten Nacht nach dem Verlassen Kretas kam dann auf einmal die Kunde: Wir nähern uns dem Land! Über dem Heulen des Sturms war anscheinend das Donnern der Brandung zu hören. Mit dem Senkblei lotete man in kurzen Abständen geringere Meerestiefen. Erst zeigte die Leine 20 Faden, rund 36 Meter. Etwas weiter verminderte sich die Tiefe dann auf 27 Meter: Das Land war nah, aber auf die Felsen geworfen zu werden bedeutete den sicheren Tod. Die Mannschaft warf daher vom Achterdeck aus vier Anker aus. Das Schiff sollte sich nicht drehen, den Wellen nicht die Breitseite bieten.

Sehnsüchtig erwarteten alle den Tagesanbruch. Da kam ein schlimmer Verdacht auf. Einige Matrosen – so Lukas – wollten sich davonmachen. Sie wollten – so ihre eigene Erklärung – auch vom Schiffsbug aus Anker werfen, wozu es erforderlich sei, das Boot zu besteigen und die Anker eine gewisse Entfernung vom Schiff hinauszuziehen. Paulus warnte Julius und die Soldaten. Sofort kappten die Soldaten die Taue des Bootes und ließen es ins Meer fallen. Breusing schreibt zu diesem Vorgang:

⁸Landels: Die Technik in der antiken Welt (1989), S. 166.

Was ist hier die Wahrheit? Ich für mich gestehe offen, daß ich keine Entscheidung wage. [...] Daß man das Boot zu Wasser brachte, war nautisch durchaus gerechtfertigt. Mußte man das Schiff verlassen, so war man für die Rettung der Menschen zunächst auf das Boot angewiesen, und da war es von der höchsten Wichtigkeit, daß man keinen allzuweiten Weg nach dem Lande hatte, also das Schiff dem Ufer so nahe legte wie möglich. Und dazu war wieder, weil das Schiff mit dem Kopfe nach Land zu lag, nichts geeigneter, als daß man es von vorn verankerte. Hatte man einen Anker mit einem Kabel von 100 Faden ausgebracht, so konnte man sich damit, weil das Schiff davor herumschwaiven mußte, dem Lande um 200 Faden mehr nähern. [...] Die Sache wäre für mich entschieden, wenn Paulus selbst sich darüber geäußert hätte, aber er beschränkt sich auf den Ausspruch: Wenn diese nicht im Schiffe bleiben, so könnet Ihr nicht gerettet werden, und damit hat er ja vollständig Recht. Er erreicht auch damit das beste, was unter diesen Umständen, wo der Argwohn einmal rege war, geschehen konnte; der Hauptmann läßt die Taue, mit denen das schon auf dem Wasser schwimmende Boot noch am Schiffe festgehalten wird, kappen, so daß es dem Lande zutreibt. Wäre das nicht geschehen, man würde einen jener furchtbaren Auftritte erlebt haben, wo jeder in der Todesangst nur an die eigene Rettung denkt und um sein Leben kämpft, wie solche aus den Schilderungen von Schiffbrüchigen neuester Zeit zur Genüge bekannt sind.⁹

Als die Dämmerung hereinbrach, wandte Paulus sich an seine Mitreisenden. Wenn, wie er voraussah, das Schiff zerschellen sollte, würden Passagiere und Besatzung alle Kraft benötigen, um an Land zu schwimmen. Er forderte sie daher auf, etwas zu essen. Er selbst brach vor ihnen allen Brot und dankte Gott dafür. Als sie genug gegessen hatten, warfen sie den Rest der Ladung über Bord. Es war jetzt hell. Das Land war nicht zu identifizieren. Erst nach der Rettung sollten die Passagiere erfahren, dass es sich um die Insel *Μελίτη* (*Melitē*, = Malta? Oder Kephallenia?) handelte.

Die Matrosen machten eine Bucht mit einem Strand aus, wo sie das Schiff auflaufen lassen wollten. Daran hinderte sie eine vorgelagerte Sandbank, auf die sie nach Kappen der Anker und Inbetriebnahme der beim Ankern hochgebundenen Steuerruder mit gehisstem Vordersegel aufgelaufen waren. In der

⁹Breusing: Die Nautik der Alten (1886), S. 193 f.

sogenannten Paulus-Bucht auf Malta findet sich am Eingang eine Bank aus weichem Ton. Der Bug rammte sich ein und saß fest, das Heck wurde durch die Wucht der Wellen zerstört.

Die Soldaten wollten die Gefangenen töten, um sie an der Flucht aus dem auseinanderbrechenden Schiff zu hindern. Aber Julius, entschlossen, Paulus zu retten, befahl allen, die schwimmen konnten, sich ins Meer zu stürzen und zum nahen Strand zu schwimmen, während die übrigen sich an Bretter und zerbrochenes Schiffsholz klammern sollten. Auf diese Weise kamen alle sicher an Land, an die Küste Melites.

Die Nachricht vom Schiffbruch verbreitete sich rasch. Die Leute von Melite machten sich daran, den Schiffbrüchigen zu helfen. Lukas nennt sie βάρβαροι (*barbaroi*), also nicht Griechisch sprechende Einheimische. Zuerst galt es, ein Feuer zu entzünden, um die Gestrandeten zu wärmen, und jeder half, Brennholz zu suchen, das nach einem solchen Sturm auf so felsigem Boden knapp war. Das Glück wollte, dass das Schiff in der Nähe des Landgutes von Publius, dem angesehensten Mann, πρῶτος (*prōtos*) der Insel, aufgelaufen und zerbrochen war. Als Paulus sein Bündel Reisig ins Feuer warf, schnellte infolge der Hitze eine Schlange heraus und blieb an seiner Hand hängen. Die Zuschauer waren entsetzt. Sie glaubten, Paulus sei ein Mörder. Jetzt treffe ihn trotz erfolgter Rettung die verdiente Strafe durch die Göttin der Gerechtigkeit – und deshalb auch der Rache – Δίκη (*Dikē*). Lukas hat wahrscheinlich den ‚Barbaren‘ einen griechischen Gedanken, nämlich, dass Dike den aus dem Meer geretteten Mörder nicht leben lässt, in den Mund gelegt.¹⁰ Paulus schüttelte die Schlange einfach ab ins Feuer, setzte sein Holz sammeln fort und zeigte keinerlei Krankheitssymptome, obwohl die Menge das erwartete.

Plötzlich galt den Leuten nun derselbe, den sie gerade erst einen Mörder genannt hatten, als ein Gott. Man vergleiche: Von Chanina ben Dosa, einem Zeitgenossen des Paulus, erfahren wir aus der jüdischen Überlieferung, dass eine Schlange, die den Rabbi biss, starb. Daraufhin sei das Sprichwort entstanden: „Wehe dem Menschen, dem eine Schlange begegnet, und wehe der Schlange, der Rabbi Chanina ben Dosa begegnet!“¹¹

Publius nahm Paulus, Lukas und Aristarch als Gäste auf und beherbergte sie drei Tage lang. Während seines Aufenthaltes auf der Insel wirkte Paulus zahl-

¹⁰Vgl. dazu Haenchen: Die Apostelgeschichte (1977), S. 682, Erläuterung zu Vers 4 sowie Anmerkung 2 auf derselben Seite.

¹¹Vgl. Pesch: Apg 13–28 (1986), S. 298.

reiche Heil- und Wundertaten. Als sie drei Monate später die Insel verlassen konnten, wurden sie von den dankbaren Einwohnern so gut ausgestattet, dass es ihnen an nichts fehlte.

Malta oder Kephallenia?

Bis Kreta ist jede Station der Reise des Paulus unumstritten, aber 1987 vertrat Heinz Warnecke die These, Paulus sei nie auf Malta – wo der 10. Februar Feiertag zum Andenken an den Schiffbruch des Apostels ist – gewesen. Es handele sich um die westgriechische Insel Kephallenia, das Schiff sei vor einer Halbinsel dieser größten der Ionischen Inseln gestrandet.¹² Seine von ihm seitdem weiter differenzierten und verteidigten Thesen wurden und werden äußerst kontrovers diskutiert. Der Hafen Φοῖνιξ (*Phoinix*) lag – so Warneckes 1987 nicht nur in Fachkreisen Aufsehen erregende These – nicht auf Kreta, sondern im Südwesten der Peloponnes. Eine im Herbst häufige Zyklone habe das Schiff auf dem Weg dorthin nach Norden abgetrieben. Auf Kephallenia passen – so Warnecke – alle geographischen Angaben des Lukas. Außerdem ließen sich mehrere weitere Punkte des Lukasberichtes genauso gut erklären wie mit der Malta-Hypothese oder sogar plausibler. Unter anderem: Die Einwohner konnten ‚Barbaren‘ genannt werden, weil sie einen unverständlichen (illyrischen) Dialekt sprachen. Der Herbst dort ist im Gegensatz zum Wetter auf Malta kalt und regnerisch. Die griechische Göttin Rachegöttin Δίκη (*Dikē*) sei dort verehrt worden. Nicht zuletzt gibt es dort bis heute Giftschlangen, nicht aber auf Malta.¹³

Weiter nach Rom

Es traf sich, dass ein alexandrinisches Kornschiff auf Melite überwintert hatte, in dem sie nach ihrem dreimonatigem Aufenthalt auf der Insel abreisten. Das Schiff hatte, wie Lukas ausdrücklich erwähnt, die Patrone der Seefahrer,

¹²Warnecke: Die tatsächliche Romfahrt des Apostels Paulus (1987). Vgl. auch ders.: Paulus im Sturm (2000). Das letztgenannte Werk belegt anhand von Text- und Bilddokumenten auch die beeindruckende internationale Resonanz der Thesen des Verfassers.

¹³Vgl. dagegen die prägnante Erklärung in der Ausgabe *The New Testament of Our Lord and Saviour Jesus Christ* (1953) von Ronald A. Knox: „There are no poisonous snakes in Malta to-day; if this was true in St. Paul’s time, it is not difficult to suppose that this viper may have come over in, and escaped from, one of the African grain-ships.“ (Fußnote S. 303).

die Zeussöhne Castor und Pollux als Galionsfiguren – eine ironische Pointe, die verdeutlichen soll, dass nicht *sie* es gewesen waren, die in der Stunde der Gefahr schützend ihre Hand über Paulus und seine Mitreisenden gehalten hatten.

Ohne Zwischenfall segelten sie nach Sizilien. In Syrakus blieben sie drei Tage, sei es, weil die Ladung gelöscht wurde, sei es weil man auf günstigen Wind wartete. Der nächste Anlegeplatz war Rhegium (Reggio). Sie segelten weiter – vorbei an den (noch!) unzerstörten Städten Pompeji und Herculaneum – und gelangten zwei Tage später nach Puteoli.

Puteoli war offenbar das Ziel des alexandrinischen Schiffes; hier war der Haupthafen für den Überseehandel Italiens, der erst später durch den unter Claudius ausgebauten Hafen von Ostia an der Tibermündung überflügelt wurde. Hier gab es eine christliche Gemeinde. Julius gestattete dem Paulus, eine ganze Woche dort zu bleiben.

Der Rest der Reise wurde auf der Via Appia, in den Worten des Statius die „Königin der Fernstraßen“ (*regina longarum viarum*, Silvae, 2.2) zu Fuß zurückgelegt. Für den Weg von 200 Kilometern benötigte man mindestens fünf Tage. Da die Christen Roms – wahrscheinlich durch eine Botschaft der Gemeinde in Puteoli – von Paulus' Ankunft gehört hatten, waren einige der römischen Brüder bis zum „Marktflecken des Appius“ (*Forum Appii*), etwa 65 Kilometer vor Rom, unweit der Pontinischen Sümpfe, gekommen, um ihn willkommen zu heißen. Andere warteten an den „Drei Tavernen“ (*Tres Tabernae*), etwa 50 Kilometer von Rom entfernt, auf ihn. Schließlich gelangte die Gesellschaft nach Rom.

Während die anderen Gefangenen inhaftiert wurden, durfte sich Paulus mit seinen Begleitern Lukas und Aristarch eine eigene Wohnung nehmen, in der Nähe der Prätorianerkaserne, wie aus dem Brief des Paulus an die Philipper (1,13) hervorgeht. Er durfte nach Belieben ausgehen und Besuche empfangen, stand aber unter steter Bewachung eines Soldaten, und nachts war sein rechter Arm mit einer Kette an den linken des Wärters geschlossen. Er blieb zwei volle Jahre in dieser Wohnung und lehrte ohne Beschränkungen den Glauben an Christus. In dieser Lage endet die Apostelgeschichte. Lukas berichtet nichts über den Märtyrertod des Paulus, des Protagonisten des größeren Teils der Apostelgeschichte.

Der lukanische Bericht als historisches Dokument

Wurde die Apostelgeschichte also vor seinem Tod verfasst? Oder wollte Lukas sein Werk mit einem Ausblick in die Zukunft, auf die erfolgreiche Verbreitung des christlichen Glaubens enden lassen und sparte den Tod deshalb bewusst aus? Die Abschiedsrede des Paulus in Milet (20,17–38, besonders 22–25) lässt sich so lesen, dass sie ein gewaltsames Ende des Apostels voraussetzt. Zwingend ist diese Deutung nicht, denn nach allem, was er – wie die Briefe bezeugen – in seinen Gemeinden bereits erlebt hatte, liegen die dort geäußerten Befürchtungen für die Zeit nach seinem Tode so nahe, dass es dafür keiner konkreten Kenntnis der späteren Entwicklung bedarf. „Aus welchen Gründen sollte der gleiche Lukas, der das Martyrium des Stephanus eindringlich darstellt, seinen Lesern den krönenden Abschluss des Christus-Zeugnisses des Apostels Paulus vorenthalten?“¹⁴

Lukas macht Entsetzen und Hoffnung der Passagiere in der tödlichen Bedrohung des Sturms erlebbar. „Die vielgerühmte ‚Dramatik‘ des Berichts besteht in der genauen Beobachtung und einer sachlich knappen Darstellung, die in der überlieferten antiken Literatur ohne wirkliche Parallele dasteht.“¹⁵

Was den Stil betrifft, so fallen eine Reihe gesuchter, literarischer Formulierungen auf, beispielsweise in 27,13 δόξαντες τῆς προθέσεως κεκρατηκέναι – *doxantes tēs protheseōs kekratēkenai*; „sich ihres Vorsatzes bemächtigt zu haben“ – oder in 27,16 περικρατεῖς γενέσθαι τῆς σκάφης – *perikrateis genesthai tēs skaphēs*; „sich des Beiboots bemächtigen“.

Diese Elemente erhabenen Stils entsprechen der hohen theologischen Bedeutung dessen, was Lukas uns berichtet: Gott rettet seinen Zeugen, der seine Mitreisenden rettet und dann die frohe Botschaft in die Welthauptstadt trägt.

Ein Gebildeter wie Lukas war von Kindesbeinen an mit den großen Sturmschilderungen der antiken Literatur vertraut, denen Homers und der Vergils. Direkt greifbar wird dieser Einfluss in Vers 41, wo Lukas die Formulierung ἐπέκειλαν τὴν ναῦν (*epekeilan tēn naun*; „sie ließen das Schiff auflaufen“) verwendet, ein Echo des homerischen νῆα ἐκέλισαμεν (*nēa ekelsamen*; „wir ließen das Schiff auflaufen“, *Odyssee IX*, 546).¹⁶ Er weicht an dieser Stelle sogar von

¹⁴Staudinger: Die historische Glaubwürdigkeit der Evangelien (1988), S. 28 ff.; das Zitat S. 31.

¹⁵Reiser: Von Caesarea nach Malta (2001), S. 61.

¹⁶Vgl. dazu Haenchen: Die Apostelgeschichte (1977), S. 677, Kommentar zu Vers 41 und Fußnote 6.

der im Neuen Testament üblichen Bezeichnung πλοῖον (*plōion*) für ‚Schiff‘ ab, ναῦς (*naus*) wird nur an dieser Stelle verwendet.

Die Gestaltung der Reden des Paulus an seine Mitreisenden wird in der theologischen Literatur als unrealistisch bezeichnet. „Der Autor hat“, so zum Beispiel Ernst Haenchen, „keine wirkliche Vorstellung von der Lage: im Pfeifen des Sturms und auf dem stampfenden Schiff konnte Paulus keine Ansprache halten wie auf dem Areopag (vgl. 17,22!).“¹⁷

Was Haenchen übersieht: In der antiken Literatur hatte das Zitat eine andere Funktion als in unserer Zeit. Für uns signalisiert eine Redeeinleitung wie „er/sie sagte“ dem Leser: Was nun folgt, ist eine wortwörtliche Wiedergabe des Gesagten. Für einen antiken Leser bedeutet dieselbe Redeeinleitung: Nun folgt eine vom Verfasser (hier: Lukas) formulierte Aussage, in der er möglichst überzeugend den Sinn dessen wiedergibt, was der Sprecher (hier: Paulus) bei der berichteten Begebenheit sagte. Lukas bewegt sich damit ganz im Rahmen dessen, was in der antiken Geschichtsschreibung als wahrheitsgemäßes Berichten anerkannt war. Der Verfasser einer neuen englischen Arbeit zu Xenophon bringt das auf eine Kurzformel: „The speeches in the works of an ancient historian aim at effective truth rather than verbatim truth.“¹⁸

Man vergleiche ein anderes ‚nautisches Dokument‘ der Antike, den Bericht Caesars über seinen Angriff auf Britannien. Als die andern Soldaten beim Angriff an der Kanalküste zögern, von Bord zu gehen, ruft der *aquilifer*, der Adlerträger der zehnten Legion (*De Bello Gallico*, IV, 25): „Desilite, commilitones, nisi vultis aquilam hostibus prodere; ego certe meum rei publicae atque imperatori officium praestitero.“ „Springt ins Wasser, Kameraden, wenn ihr unseren Adler nicht den Feinden ausliefern wollt. Ich jedenfalls werde [jetzt gleich mit diesem einen Sprung] meine Pflicht gegenüber unserem Gemeinwesen und unserem Feldherrn erfüllt haben.“ Dann springt er als erster, nach ihm die Legionäre.

Mitten im Kampfesgetümmel ein erstaunlicher wohlgeformter Satz! Ein derartig langer, rhetorisch geprägter lateinischer Satz scheidet als realer Ausruf eines Soldaten in dieser Lage wahrscheinlich aus. Die Aussage, die Cäsar dem Adlerträger in den Mund legt, soll dessen Pflichtbewusstsein und sein

¹⁷Haenchen: Die Apostelgeschichte (1977), S. 673, Kommentar zu Vers 21.

¹⁸„Die Reden in den Werken eines antiken Historikers streben eher Wahrheit der Wirkung als wörtliche Wahrheit an.“ Flower: Xenophon’s *Anabasis* or *The Expedition of Cyrus* (2012), S. 99.

vorbildliches Handeln veranschaulichen, unabhängig davon, was und ob er überhaupt etwas sagte.

Insofern sind die Aussagen des Paulus – es sind nicht vollständige Reden, sondern vier Äußerungen, die Lukas ihm in den Mund legt – für antike Leser nicht etwa nur unproblematisch, sondern sie sind das, was sie von einem Mann mit der Lebenserwartung und dem Charisma des Paulus erwarten.

Der anfangs genannte theologische Laie wird bei unbefangener Lektüre der Apostelgeschichte davon ausgehen, dass, wann immer Lukas ‚wir‘ schreibt, Lukas selbst Beteiligter oder zumindest Zeuge des berichteten Geschehens war. Ein oberflächlicher Blick in die theologische Literatur zur Apostelgeschichte wird ihn belehren, dass das keineswegs unumstritten ist. Handelt es sich um eine bloße Stilfigur, die die Übereinstimmung zwischen allen Gläubigen und den Handelnden unterstreichen soll? Oder hat Lukas – bewusst – einen von ihm verwendeten Augenzeugenbericht über Romfahrt und Sturm grammatikalisch nicht angeglichen?

Ein weiterer kontroverser Punkt ist die Rolle des Paulus. Ist es plausibel, dass der nach Rom zu schaffende Gefangene Paulus in der Weise und in dem Maße in das Geschehen an Bord eingegriffen hat, wie wir es hier lesen?

Diese Fragen – von denen nach dem gegenwärtigen Forschungsstand nicht eine definitiv beantwortet ist, trotz so mancher apodiktischer Formulierung der Theologen – führen mitten in eine wissenschaftliche Debatte, die nicht nur innerhalb der Theologie stattfindet, sondern auch zwischen Theologen und Historikern. Bemerkenswert: Die Position, die Apostelgeschichte sei eine brauchbare und zuverlässige historische Quelle, wird besonders eindrucksvoll von Historikern vertreten, die gegenteilige Position von Theologen.¹⁹

Literatur

Botermann, Helga: Das Judenedikt des Kaisers Claudius. Römischer Staat und „Christiani“ im 1. Jahrhundert, Stuttgart: Steiner, 1996.

Breusing, Arthur: Die Nautik der Alten, Bremen: Carl Schünemann, 1886.

¹⁹Dieser Sachverhalt ist temperamentvoll dargestellt in: Botermann: Das Judenedikt des Kaisers Claudius (1996), vor allem S. 15 ff. (Einleitung). Ihre eigene Position ist unmissverständlich: „Ich meine, dass man Lukas als Historiker behandeln muss. Er wollte einen wahrheitsgemäßen Bericht von dem geben, was er wußte.“ (S. 33).

- Casson, Lionel: Reisen in der Alten Welt, übers. v. Otfried R. Deubner, München: Prestel, 1976.
Deutsche Ausgabe von: Travel in the Ancient World (1974).
- Das Neue Testament und die Psalmen, übers. und komm. v. Ludwig Albrecht, 15. Aufl., Gießen: Brunnen-Verlag, 1999.
- Flower, Michael A.: Xenophon's Anabasis or The Expedition of Cyrus (Oxford Approaches to Classical Literature), Oxford und New York: Oxford University Press, 2012.
- Haenchen, Ernst: Die Apostelgeschichte, 16. Aufl., 7., durchges. u. verb. Aufl. dieser Neuauslegung (Kritisch-exegetischer Kommentar über das Neue Testament 3), Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1977.
- Landels, John Gray: Die Technik in der antiken Welt, übers. v. Kurt Maue, 4. Aufl., München: Beck, 1989.
Deutsche Ausgabe von: Engineering in the Ancient World (1978).
- Perowne, Stewart: Die Reisen des Apostels Paulus, übers. v. Hans Schmidhüs und Ursula Stadler, Freiburg, Basel und Wien: Herder, 1973.
Deutsche Ausgabe von: The Journeys of St Paul (1973).
- Pesch, Rudolf: Die Apostelgeschichte, Bd. 2: Apg 13–28 (Evangelisch-Katholischer Kommentar zum Neuen Testament 5), Zürich / Neukirchen-Vluyn: Benziger / Neukirchener, 1986.
- Reiser, Marius: Von Caesarea nach Malta. Literarischer Charakter und historische Glaubwürdigkeit von Act 27, in: Friedrich Wilhelm Horn (Hrsg.): Das Ende des Paulus. Historische, theologische und literaturgeschichtliche Aspekte (Beihefte zur Zeitschrift für die neutestamentliche Wissenschaft 106), Berlin und New York: de Gruyter, 2001, S. 49–74.
- Staudinger, Hugo: Die historische Glaubwürdigkeit der Evangelien, 7. Aufl. (TVG: Orientierung), Wuppertal und Zürich: R. Brockhaus, 1988.
- The New Testament of Our Lord and Saviour Jesus Christ. A New Translation, übers. v. Ronald A. Knox, New York: Sheed & Ward, 1953.
- Warnecke, Heinz: Die tatsächliche Romfahrt des Apostels Paulus (Stuttgarter Bibelstudien 127), Stuttgart: Katholisches Bibelwerk, 1987.
- Ders.: Paulus im Sturm. Über den Schiffbruch der Exegese und die Rettung des Apostels auf Kephallenia, 2., veränd. Aufl., Nürnberg: VTR, 2000.
- Ders.: Zur Phänomenologie und zum Verlauf antiker Überseewege, in: Eckart Olshausen und Holger Sonnabend (Hrsg.): Zu Wasser und zu Land – Verkehrswege in der antiken Welt. Stuttgarter Kolloquium zur Historischen

Geographie des Altertums 7,1999 (Geographica historica 17), Stuttgart:
Steiner, 2002, S. 93–104.