

# Zum Seeweg Alexandrien-Rom

Autor(en): **Suhl, Alfred**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Theologische Zeitschrift**

Band (Jahr): **47 (1991)**

Heft 3

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-878143>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Zum Seeweg Alexandrien–Rom

Für die Einzelheiten der Apg 27 geschilderten Romreise des Paulus ist es nicht unerheblich, welchen Weg die Schiffe von Alexandrien nach Rom normalerweise nahmen. Heinz Warnecke<sup>1</sup> meint, die normale Route habe nicht den theoretisch möglichen kürzesten Weg «entlang der überwiegend wüsten und hafendarmen nordafrikanischen Küste, dann, die verkehrsfeindliche Syrte meidend und weiterhin die Richtung Westnordwest haltend, von der Cyrenaica direkt nach Malta»<sup>2</sup> geführt. Diese Route war für die Schiffe angesichts der Windverhältnisse in der Tat eine schiere Unmöglichkeit: Hier herrschen Winde aus NW-Richtung vor, die antiken Segler aber konnten beim Kreuzen nur bis maximal 80° an den Wind gehen.<sup>3</sup> Ausserdem begründet Warnecke seine These zu Recht mit Navigationsschwierigkeiten und dem deswegen für die plumpen Frachtschiffe zu hohen Risiko, «bei der etwa 700 km langen Etappe übers offene Libysche Meer den Weg aus der insellosen Wasserwüste zu der flachen (maximal 258 m hohen), aus der Sicht des von Ostsüdost nahenden Seefahrers nur 14 km breiten Maltagruppe zu finden.»<sup>4</sup> Malta könne insbesondere auch deswegen nicht eine Station auf diesem (vermeintlichen) Weg gewesen sein, weil ein Schiff dann schwerlich auf Malta, sondern «von der Cyrenaica kommend auf die genauso weit entfernte, erheblich breitere und dank des 3268 m hohen Vulkans Ätna gut von weitem sichtbare Ostküste Siziliens zu[halten würde], an der sich sein Bestimmungshafen Syrakus befand».<sup>5</sup> «Tatsächlich» seien die Schiffe in der Antike auf der Ägypten–Italien-Route jedoch «nicht entlang der Cyrenaica und der Maltagruppe, sondern durch den griechischen Seeraum, wofür auch Apg 27, 5f. ein unverfängliches Zeugnis bietet,»<sup>6</sup> gefahren.

Jürgen Wehnert<sup>7</sup> hat sich heftig gegen Warneckes Thesen gewandt, wobei seine sachlichen Einwände aber weitgehend unbegründet sind.<sup>8</sup> Das gilt

<sup>1</sup> Die tatsächliche Romfahrt des Apostels Paulus, Stuttgart 1987, <sup>2</sup>1989 (= SBS 127) 75–78, (im folg. zitiert nur mit S.-Angabe).

<sup>2</sup> 75.

<sup>3</sup> L. Casson, *The Isis and Her Voyage*, TPAPA 81 (1950) 43–56, 45.

<sup>4</sup> 75.

<sup>5</sup> Ebd.

<sup>6</sup> 76.

<sup>7</sup> LM 28/3 (1989) 98–100: Vom neuesten Schiffbruch des Paulus. Wie «Die Zeit» auf ein haarsträubendes Buch hereinfiel (im folg. = I), und ZThK 87 (1990) 67–99: Gestrandet. Zu einer neuen These über den Schiffbruch des Apostels Paulus auf dem Wege nach Rom (Apg 27–28) (im folg. = II).

<sup>8</sup> Vgl. meine Gegendarstellung: Gestrandet! Bemerkungen zum Streit über die Romfahrt des Paulus, ZThK 88 (1991) 1–21.

auch von seiner Erörterung über den Seeweg Alexandrien–Rom. Er konzediert zwar, «W. bemerkt richtig, dass es zwei Routen gab – die kürzere und gefährlichere entlang der nordafrikanischen Küste und von dort direkt nach Sizilien, die längere und sicherere an Zypern vorbei durch den griechischen Inselraum nach Sizilien»<sup>9</sup>, meint aber gleichwohl, Warneckes Beweisführung, «dass das Schiff nicht die kurze Route benutzt haben kann (75), ... [sei] angesichts der Stationenfolge Apg 27,1–8 einigermaßen überflüssig: die lukianische Darstellung setzt natürlich den erstgenannten Seeweg voraus, dessen Etappenhäfen allerdings nicht mit letzter Sicherheit zu rekonstruieren sind».<sup>10</sup> Zweierlei ist hier rätselhaft: Einerseits müsste man angesichts des Hinweises auf die Stationenfolge von Apg 27,1–8 eigentlich erwarten, dass Wehnert für die Darstellung des Lukas den zweiten, nämlich längeren und sichereren Seeweg an Zypern vorbei (und durch den griechischen Inselraum nach Sizilien) veranschlagt, zumal Zypern von ihm ausdrücklich erwähnt wird; aber vielleicht wäre er dann in gefährliche Nähe zur (von mir in Klammern gesetzten) Fortsetzung dieses Gedankens gekommen, die er auf jeden Fall vermeiden will, denn seiner Meinung nach führte die Reise von Kreta an nicht durch den griechischen Inselraum, sondern direkt nach Malta und damit zu einem grossen Teil über den von Warnecke als erstes skizzierten Seeweg.<sup>11</sup> Andererseits ist nicht einzusehen, wieso die Etappenhäfen auf dem tatsächlich gemeinten Seeweg nicht mit letzter Sicherheit zu rekonstruieren sein sollen: Strittig ist hier ja bestenfalls die Fortsetzung über Kaloi Limenes hinaus, und gerade Wehnert selbst meint doch mit grosser Bestimmtheit, hierfür Malta in Anspruch nehmen zu können! Warnecke hat gezeigt, dass Malta nicht der Strandungsort des Paulusschiffes gewesen sein kann, und er hat gute Gründe dafür beigebracht, diesen Strandungsort vor einer Halbinsel der westgriechischen Insel Kephallenia zu lokalisieren. Wehnert<sup>12</sup> hält demgegenüber die ganze Seefahrtsgeschichte für eine literarische Fiktion und meint, von einem Schiffbruch und somit vom Verlust eines ersten Schiffes und der Weiterreise auf einem anderen Schiff könne keine Rede sein; denn «ein literarischer Schiffbruch (27,39–44) führt nicht zum

<sup>9</sup> II 80.

<sup>10</sup> Ebd.

<sup>11</sup> S.u.! – Diesen Weg konnten die grossen Getreideschiffe, die direkt nach Rom segelten, aber schwerlich nehmen; bezeugt ist er jedenfalls ausdrücklich nur von einem kleineren Schiff, das ohne Umweg über Zypern und Kreta direkt von Alexandrien an der Küste bei Taposiris vorbei nach Kyrene fuhr; vgl. L. Casson, *Reisen in der Alten Welt* (1974), Deutsch von O. R. Deubner, München 1976, 184–187.

<sup>12</sup> II 89–99: IV. Tradition und Redaktion in Apg 27,1–28,16.

Verlust eines wirklichen Schiffes»<sup>13</sup> und selbst 28,11 rede nicht von einem anderen oder zweiten alexandrinischen Schiff, das ab Malta benutzt wurde (27,6; 28,11).<sup>14</sup> Die Quelle des Lukas handelte nach Wehnert also ursprünglich von einer ganz normalen Fahrt auf einer normalen Route, und für die historische Romreise des Paulus, die erst ab Kreta umstritten ist, sind seiner Meinung nach als Stationen festzuhalten: «der kretische Küstenort Kaloi Limenes nahe der Stadt Lasaiä (27,8), die Insel Kauda südlich Kretas (27,16), die Durchquerung der Adria (27,27), die Insel Melite/Malta (28,1), ein dort gelegenes Landgut (28,7) sowie die sizilische Hafenstadt Syrakus (28,12)».<sup>15</sup>

Als Hauptargument für seine These führt Wehnert die Arbeiten von Lionel Casson<sup>16</sup> gegen Warnecke an.<sup>17</sup> Bei genauerer Kenntnis hätte er sie aber nicht so unkritisch zu seinen Gunsten einführen dürfen, wie er es tut mit den Worten: «L. Casson erschliesst aus dem einschlägigen Quellenmaterial [für den Seeweg Ägypten–Italien] die Zwischenstationen Zypern, Myra, Rhodos oder Knidos, südliches Kreta, Malta [!] und Messina ... Dass ein alexandrinisches Schiff mit Fahrtziel Syrakus «auf Malta nichts zu suchen» hat (105), gehört daher zu den besonders forschen Behauptungen W.s. und deutet an, wie sein Blick für das historische Mögliche und Wahrscheinliche durch die sklavische Bindung an eine bestimmte Hypothese verstellt und beschränkt wird».<sup>18</sup> Dieses Urteil trifft eher auf Wehnert selbst zu; denn Casson<sup>19</sup> ist bei seiner Bestimmung der normalen Fahrtroute von Kreta nach dem angeblichen Malta seinerseits abhängig von der Apg-Auslegung, die das Μελίτη (Melite) von Apg 28,1 mit Malta identifiziert. Er verbiegt dabei den Sinn des Satzes, der im Bericht des Lukian über die Reise der Isis nach seinen eigenen Worten «of fundamental importance»<sup>20</sup> ist, in sein genaues Gegenteil. Der Kapitän des vom Sturm verschlagenen Schiffes erzählt nämlich, die Reise hätte unter normalen Umständen (!) viel kürzer als 70 Tage gedauert, wenn sie τὴν Κρήτην δεξιὰν λαβόντας ὑπὲρ τὴν Μαλέαν πλεύ-

<sup>13</sup> II 97.

<sup>14</sup> Ebd.

<sup>15</sup> II 96.

<sup>16</sup> L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton, NJ 1971, und ders., *Isis* (s.o. Anm. 3).

<sup>17</sup> II 81, 27.

<sup>18</sup> II 81.

<sup>19</sup> Wehnert führt I 80f., 26 und 27 beide Werke Cassons an, obwohl er *Ships* 297 nur auf *Isis* 43–51 verweist, also kein zusätzliches Argument bringt.

<sup>20</sup> *Isis* 47.

σαντας (Kreta an Steuerbord liegen lassend an Kap Malea [nordwestlich von Kythera auf dem Süd-West-Zipfel der Peloponnes vorbeisegelnd) gereist wären. Hierzu meint Casson: «A moment's study of the map will reveal one indisputable fact: a ship coming from the south shore of Asia Minor [wie die Isis und das alexandrinische Schiff, auf dem Paulus reiste] cannot both keep Crete on its right – i.e., sail south of Crete – and pass, much less double, cape Malea. If a skipper headed south of Crete – and the winds dictated such a course, as we shall see in a moment – he would from there make straight for Malta, going nowhere near Malea. The only possible translation for the passage is «keeping Crete on the right and sailing beyond [i.e., avoiding] Malea»<sup>21</sup>. Warum musste dann aber das so fern liegende Malea in diesem Fall überhaupt erwähnt werden? Casson versucht, sowohl gegen den Nautiker Breusing<sup>22</sup> als auch gegen W.M. Ramsay<sup>23</sup> aufzutrumphen, dessen Erwägungen er<sup>24</sup> als «armchair navigation» abtut. Dabei hatte Ramsay mit guten Gründen gezeigt, dass die Schiffe vom Südwesten Kleinasiens den Kurs südlich von Kreta nehmen mussten «in preference to the north side of Crete, because there, if a north wind came sweeping down the Ægean, the ship would be in danger of being driven on the coast, which has few harbours. On the south coast there was not the same danger of running ashore, partly because the harbours were more numerous, and still more because the south winds in this sea are much more gentle, as a rule, than the north winds»<sup>25</sup>. Für die vermutete Fortsetzung kann Ramsay zwar nur den oben zitierten Beleg aus Lukian Navigium 9 anführen; er bezeichnet ihn aber als eindeutig<sup>26</sup> und hält darum für die Reise zwischen Kreta und Italien für unbezweifelbar («indubitable»), dass die Schiffe nach Kreta in der Regel «would take an opportunity of running for the south point of Cythera, and thence off Zakynthos and across the mouth of the Adriatic to the south coast of Italy, usually to Hydruntum (*Itin, Mar. p. 489*)<sup>27</sup>; er begründet das zusätzlich ausdrücklich mit den Vorteilen für die Navigation: «An ancient fleet could safely run from Cythera or Zakynthos for the wide angle between Italy and

<sup>21</sup> Isis 48.

<sup>22</sup> Isis 48,13 zitiert er: «Arthur Breusing, not a classical scholar but a professional seaman, paraphrases «Kreta zur rechten lassen und ihren Kurs oberhalb Malea vorbei nehmen» (Die Nautik der Alten [Bremen] 1984] 153)».

<sup>23</sup> Artikel: Roads and Travel (in NT). In: A Dictionary of the Bible. Ed. by J. Hastings, Extra Volume. Edingburgh 1904, 375–402, 380.

<sup>24</sup> Isis 49,15.

<sup>25</sup> Roads 380.

<sup>26</sup> Vgl. ebd. Anm.\*: «A glance at the map shows with perfect certainty how this must be interpreted.»

<sup>27</sup> Roads 380.

Sicily»<sup>28</sup>. Bei diesem Kurs bestand keine allzu grosse Gefahr, das Ziel zu verfehlen!

Diese angebliche armchair-navigation Ramsay's will Casson ausgerechnet mit dem Hinweis widerlegen, ihre entscheidende Schwäche bestünde darin, «to understand the importance of the direction of the wind on sailing vessels»<sup>29</sup>. Aber dreierlei spricht gegen seine Argumentation: a) Ramsay verkennt die Bedeutung der Winde keineswegs, trägt ihr vielmehr überzeugend Rechnung.<sup>30</sup> b) Casson führt<sup>31</sup> antike Belege für eine lange Reisedauer an, die suggerieren sollen, dass die normale Fahrt unmöglich durch den griechischen Inselraum geführt haben könne. Die Belege tragen aber für das Beweisziel gar nichts aus, da die lange Reisedauer durch zu schwache (und nicht auch noch widrige, wie Casson um seines Beweiszieles willen kühn ergänzt) Winde auf jedem Kurs eintreten konnte. c) Der einzige (!) Beleg, den er für das Etappenziel Malta anführen kann, ist Apg 28, 11, und der ist eben nicht so sicher, wie es offenbar von den Exegeten angenommen wird.

Abgesehen von dieser immanenten Kritik an Casson kann auch ein Leser, der von Navigation keine Ahnung hat, auf Cassons Seekarte<sup>32</sup> schon auf den ersten Blick erkennen, dass die von ihm errechneten Kurse beim Kreuzen sich unschwer parallelverschoben genausogut weiter nördlich abtragen lassen. Dort aber hatten die Schiffe schon auf dem Kreuzschlag nach Nordwesten von der Westspitze Kretas nach Griechenland Orientierungshilfe durch die Inseln Aigilia und Kythera, dann die Peloponnes, Zakyntos und Kephallenia, auf die sie bei den ohnehin notwendigen Kreuzschlägen schwerlich freiwillig verzichtet haben, zumal der Weg nicht länger war als bei dem von Casson konstruierten Kurs. Nicht nur der exakte Wortlaut der Lukian-Notiz, sondern auch eine nicht geringe Evidenz durch die Geographie, die Winde und die davon abhängigen Segelkurse beim Kreuzen nach Westen sprechen also dafür, dass der normale Seeweg von der Levante nach Italien tatsächlich über die Südküste Kleinasiens, vorbei an der Südküste Kretas und dann hoch zur Peloponnes und den westgriechischen Inselbogen führte, um von dort unter Vermeidung der Malta-Gruppe direkt nach Sizilien bzw. Süd-Italien<sup>33</sup> zu gelangen.

<sup>28</sup> Ebd.

<sup>29</sup> Isis 49, 16.

<sup>30</sup> S.o. das Zitat bei Anm. 25 u.ö.

<sup>31</sup> Isis 49f, 16.

<sup>32</sup> Isis 44.

<sup>33</sup> S.o. bei Anm. 26f.

Selbst wenn Wehnerts These zuträfe, dass die Seefahrtsgeschichte eine unhistorische Erweiterung der Vorlage des Lukas darstellt, kann somit schwerlich davon die Rede sein, dass mit der Station Μελίτη (Melite) unser heutiges Malta gemeint war, weil Malta eben keine Station auf der normalen Route von der Levante nach Italien gewesen sein dürfte. Noch viel weniger aber war das der Fall, wenn der Seefahrtbericht in seiner ursprünglichen Fassung sich als Teil der lukanischen Vorlage erweisen lässt.<sup>34</sup>

*Alfred Suhl, Münster*

<sup>34</sup> Vgl. hierzu meine o. (Anm. 8)a. Stellungnahme zu Wehnerts «Rezensionen».