Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
Institut für Neues Testament
Lehrstuhl I
Professor Dr. Peter Pilhofer

# Die Seereise des Apostels Paulus nach Rom

## Der Schiffbruch und die Strandung des Paulus auf der Insel Μελίτη vor dem Hintergrund der römisch-kaiserzeitlichen Seefahrt

Zulassungsarbeit
für das Erste Staatsexamen
Lehramt am Gymnasium
Prüfungstermin Frühjahr 2008

vorgelegt am 11.04.2007
von Christine Hofmann
10. Fachsemester
LAG Mathematik / Evangelische Religionslehre
Wiesgartenstraße 13
90559 Burgthann/Unterferrieden

# Inhaltsverzeichnis

**1 Einleitung** **4**

**2 Der Stand der Forschung um die Lokalisation der Insel Μελίτη** **7**

**3 Die Seefahrt in der römisch-kaiserzeitlichen Antike** **10**

3.1 Bauweise und Aussehen der Schiffe . . . . . 11

3.2 Takelage und Segel . . . . . 16

3.3 Navigation und Ankern . . . . . 20

3.4 Die Besatzung . . . . . 25

3.5 Meteorologie – Antike Windtheorien und Meeresströmungen . . . . . 27

3.6 Die römische Getreideflotte . . . . . 31

**4 Die Seereise des Apostels Paulus nach Rom Apg 27,1–28,14** **36**

4.1 Die literarische Stellung der Passage Apg 27,1–28,14 in der Apostelgeschichte . . . . . 36

4.1.1 *Aufbau der Apostelgeschichte* . . . . . 36

4.1.2 *Kontextanalyse und Gliederung der Perikope Apg 27,1–28,14* 37

4.2 Das Itinerar . . . . . 39

4.2.1 *Von Caesarea nach Kreta Apg 27,1–8* . . . . . 40

4.2.2 *Der Aufbruch nach Phönix Apg 27,9–12* . . . . . 45

4.2.3 *In Seenot Apg 27,13–38* . . . . . 47

4.2.4 *Strandung und Aufenthalt auf der Insel Μελίτη Apg 27,39–28,10* 60

4.2.5 *Von Μελίτη nach Rom Apg 28,11–14* . . . . . 69

4.3 Nautische Plausibilität der lukanischen Erzählung . . . . . 73

**5 Schlussbemerkungen** **79**

**6 Erklärung der nautischen Begriffe** **81**

**7 Abbildungsverzeichnis** **83**

**8 Literaturverzeichnis** **85**

8.1 Primärliteratur . . . . . 85

8.2 Hilfsmittel . . . . . 86

8.3 Kommentare . . . . . 86

8.4 Sonstige Literatur . . . . . 87

**9 Erklärung** **91**

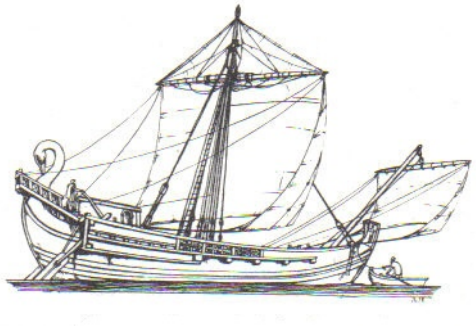


Abb. 1: Handelsschiff der römischen Kaiserzeit[1]

[1] Abbildung entnommen aus: *Casson, Lionel*, Reisen in der Alten Welt, übersetzt aus dem Englischen von Otfried R. Deubner, Originaltitel: „Travel in the ancient world“, München 1976, S. 151.

# 1 Einleitung

> „So ist also das Meer ein stilles Heim der Enthaltsamkeit, eine Schule der Entsagung, ein Asyl des Lebensernstes, ein Port der Sicherheit, eine Stätte der Ruhe im Diesseits, ein Verzicht auf diese Welt, sodann ein Ansporn der Frömmigkeit für die gläubigen und frommen Männer, so daß mit dem Rauschen der Wogen, die sanft ans Ufer schlagen, der Sang der Psalmenbeter wetteifert, die Inseln mit dem friedlichen Reigen der heiligen Fluten freudig einstimmen und von den Lobgesängen der Heiligen widerhallen.“[1]

So formulierte Ambrosius, Bischof von Mailand (340–397 n.Chr.), den Gedanken, dass das Meer zur Kontemplation und Selbstfindung einlädt, aber auch der ideale Ort für Christen ist, sich zu läutern und sich Gott zu nähern.

Ob Paulus das Meer wohl genauso gesehen hat, als er der Gemeinde in Korinth schrieb: „dreimal habe ich Schiffbruch erlitten, einen Tag und eine Nacht trieb ich auf dem tiefen Meer“[2]? Als Ort der Läuterung und der Nähe Gottes wohl eher als als Zufluchtsort und sicherer Hafen. Die Seefahrt und das Segeln auf dem Meer zählten nach diesen Erfahrungen wohl eher nicht zu den ausgesprochenen Hobbies des Paulus, wenn er sich selbst nicht gerade für einen Schiffbruchfanatiker hielt.

Im Gegensatz zu Paulus ist die Seefahrt und der Segelsport eines meiner Hobbies, das ich mit großem Vergnügen betreibe. Seit dem Sommer 2005 bin ich Besitzerin des Sportküstenschifferscheins, eines Segelscheins für das Führen von Segelfahrzeugen unter Motor und unter Segel in küstennahen Gebieten, und mein Interesse wird daher doppelt geweckt, wenn sich dieses Hobby auf irgendeine Weise mit meinem Studium in Verbindung bringen lässt. So ist mir auch nicht entgangen, dass in der Apostelgeschichte des Lukas ein Schiffbruch des Paulus näher erläutert wird, jedoch keiner der drei in 2. Kor 11 genannten, da dieser sich erst nach der Abfassung des zweiten Korintherbriefes ereignet hat. In Apg 27f. ist von der Überfahrt des Paulus von Caesarea nach Rom die Rede, auf der das Schiff des Paulus in Seenot gerät und auf der Insel Μελίτη strandet. Seltsamerweise erwähnt Lukas die anderen drei in

---

[1] *Ambrosius*, Hexameron 3,5,23, aus: *Ambrosius von Mailand*, Exameron, übersetzt von Dr. Joh. Ev. Niederhuber, Kempten/München 1914.

[2] 2. Kor 11,25b, Übersetzung nach: *Die Bibel*. Nach der Übersetzung Martin Luthers. Mit Apokryphen, revidierte Fassung 1984, Ausgabe in neuer Rechtschreibung 1999, deutsche Bibelgesellschaft, Stuttgart 2002. Im griechischen Original lautet die Stelle: τρὶς ἐναυάγησα, νυχθήμερον ἐν τῷ βυθῷ πεποίηκα.

2. Kor 11 genannten Schiffbrüche des Paulus gar nicht, und auch nicht sein Treiben auf dem offenen Meer. Aber warum nicht? Hat Lukas doch nicht recht, wenn er sagt, er habe „alles von Anfang an erkundet", um es „in guter Ordnung aufzuschreiben"[3]? Doch mir fiel auf, dass der lukanische Schiffbruchbericht sehr ausführlich ist, und beinahe alle Angaben, die das Seefahrerherz begehrt, darin enthalten sind. Meine Neugier war erneut geweckt! Mit meinen neu gewonnenen schifffahrtskundlichen, segeltechnischen und navigatorischen Kenntnissen war ich nun brennend daran interessiert, wie die Seefahrt in der Antike an sich vonstatten gegangen ist, wie unter diesen Gesichtspunkten das Schiff des Paulus in Seenot geraten konnte und wohin es Paulus hierbei verschlagen haben könnte, d.h. wie man auf dem Hintergrund der römisch-kaiserzeitlichen Seefahrt mit Hilfe der Angaben der Apostelgeschichte die mysteriöse Insel Μελίτη finden könnte.

Durch ein von Jens Börstinghaus auf der Griechenland-Exkursion im Herbst 2005[4] gehaltenes Referat über den Turm der Winde in Athen wurde ich erneut von diesem Thema gefesselt. In diesem Referat, das unter anderem antike Windtheorien behandelte, wurde der Wind εὐρακύλων angesprochen, der in Apg 27,14 als der Wind genannt wird, der das Schiff des Paulus in Seenot brachte. Damit war mein Beschluss gefasst, der Seereise des Paulus nach Rom auf den Grund zu gehen.

Nun soll es Sache dieser Zulassungsarbeit werden, die sich mir aufdrängenden Fragen nach dem Verlauf des Schiffbruches des Paulus und der Lokalisation der Insel Μελίτη zu klären. Dazu soll zunächst kurz auf den Stand der Forschung und die neuesten Streitigkeiten um die Lokalisation der Insel Μελίτη eingegangen werden.

In einem zweiten Teil soll die Grundlage zur Behandlung der Apostelgeschichtspassage gelegt werden, indem das Wesen der Seefahrt in der römischen Kaiserzeit erläutert wird. Hierbei soll sowohl auf das Aussehen und die Funktion der Schiffe und ihrer Ausrüstungsgegenstände in der damaligen Zeit, als auch auf Wetter, See und Wind eingegangen werden.

Der dritte Teil dieser Arbeit soll den Hauptteil bilden. Hier soll es um die in Apg 27,1–28,14 berichtete Seereise des Paulus nach Rom gehen. Der Schiffbruch des Paulus soll nun mit den im zweiten Teil gewonnenen Erkenntnissen über die Seefahrt in der römischen Kaiserzeit in Verbindung gebracht werden, um die Möglichkeiten

---

[3] Lk 1,3 nach der Übersetzung Martin Luthers. Im griechischen Original: ἔδοξε κἀμοὶ παρηκολουθηκότι ἄνωθεν πᾶσιν ἀκριβῶς καθεξῆς σοι γράψαι.

[4] Vom 01.10.–15.10.2005 hat die Theologische Fakultät Erlangen zusammen mit der Philosophischen Fakultät Erlangen eine Exkursion nach Griechenland mit dem Titel „Klassisches und kaiserzeitliches Griechenland" veranstaltet, in deren Rahmen unter anderem die Stadt Athen und der dort befindliche Turm der Winde besichtigt wurden.

und Grenzen der damaligen Seefahrt mit dem paulinischen Schiffbruch in Einklang zu bringen, und schließlich zu einem Ergebnis zu gelangen, wo die Insel Μελίτη denn nun zu suchen sein könnte. Dabei soll auch darauf eingegangen werden, wie plausibel die lukanische Darstellung der Seereise des Paulus nach Rom überhaupt ist.

# 2 Der Stand der Forschung um die Lokalisation der Insel Μελίτη

Im ersten Jahrhundert nach Christus gab es einige Orte, die mit dem Namen Μελίτη überliefert sind, so bezeugt der Geograph Strabo z.B. Melita Illyrica (die Insel Mljet), Melita Africana (die Insel Malta), eine attische Stadt mit dem Namen Melite, einen See in Acarnania mit Namen Melite und auch die Insel Samothrake mit dem Namen Μελίτη[1]. Doch welcher Ort ist in Apg 28,1 mit Μελίτη gemeint?

Martin Luther hat Μελίτη aus Apg 28,1 in seiner Bibelübersetzung von Anfang an mit Malta übersetzt. Die neutestamentlichen Theologen waren sich an dieser Stelle nie ganz einig, ob man Μελίτη wirklich so eindeutig mit Malta übersetzen kann. Seit langem ist eine Diskussion um die Lokalisation der Insel Μελίτη im Gange, die im Wesentlichen in zwei Wellen verlief:

Die erste Diskussionswelle kann man im 18./19. Jh. ansetzen. Damals konkurrierten die Inseln Malta, südöstlich von Sizilien gelegen, und die dalmatinische Insel Mljet miteinander.[2]

Für die Insel Mljet spricht vor allem die Tatsache, dass sie in dem Teil des Mittelmeeres gelegen ist, der auch heute noch mit „Adria“ bezeichnet wird. Nach Apg 27,27 wird die Adria als dasjenige Meer genannt, in dem das Schiff 14 Tage lang trieb, bevor es auf Μελίτη strandete. Des weiteren lebt auf Mljet die in Apg 28,3–6 genannte Giftschlange und die Einwohner von Mljet entsprechen dem Bild, das mit dem Begriff βάρβαροι in Apg 28,2.4 gemeint ist[3]. Auch die meteorologischen Verhältnisse auf Mljet entsprechen denen aus der Apostelgeschichte, wenn man den Wind εὐρακύλων mit einem Ostwind identifiziert, der als linksdrehender Wirbelsturm (τυφωνικός) seine Richtung ändert.

Allerdings kann die dalmatinische Insel Mljet kaum lokale Traditionen bezüglich des Schiffbruches des Paulus aufweisen, und sie ist auch so weit von der ursprünglich

---

[1] *Strabo* I 65f. (attische Stadt), VI 277 (Malta), VI ii 11 (Mljet), X 459 (See in Arcanien), X 472 (Samothrake), XVII 834 (Malta). *Strabo´s* Erdbeschreibungen. Übersetzt und durch Anmerkungen erläutert von Dr. A. Forbiger, Bd. 1, Buch I–II, Stuttgart 1856; Bd. 2, Buch III–V, 1957; Bd. 3, Buch VI–VIII, 1957; Bd. 4, Buch IX–X, 1958; Bd. 5, Buch XI–XII, 1958; Bd. 6, Buch XIII–XV, 1959; Bd. 7, Buch XVI–XVII, 1960; Bd. 8, Register, 1962; bzw. *Strabonis* Geographica, hg. von August Meineke, Volumen 1–3, Lipsiae 1866.

[2] Zur Argumentation vgl. u.a. *Meinardus, Otto F.A.*, Melita Illyrica or Africa: An Examination of the Site of St. Paul´s Shipwreck, OS 23 (1974), S. 21–36.

[3] Näheres zum Begriff βάρβαροι und dessen Verwendung später unter 4.2.4 Strandung und Aufenthalt auf der Insel Μελίτη Apg 27,39–28,10.

geplanten Reiseroute entfernt gelegen, dass es fraglich ist, wie das in Seenot geratene Schiff dahin getrieben werden konnte.

Für die Insel Malta spricht, dass sie in der Richtung des Windes εὐρακύλων aus Apg 27,14 liegt, dass sie nicht so weit weg von der geplanten Route liegt wie Mljet und dass sie relativ nah an der Alexandrien-Rom-Route liegt, so dass dort tatsächlich ein Getreideschiff überwintert haben könnte. Außerdem gibt es auf Malta bereits ab dem 5. Jahrhundert n.Chr. lokale Traditionen bezüglich der Schiffbruchstätte des Paulus.

Gegen Malta wird angeführt, dass die Insel nicht in der heutigen Adria liegt – ob damals das mit Adria bezeichnete Mittelmeergebiet weiter gereicht hat als heute, soll noch untersucht werden. Außerdem kann die Existenz einer Giftschlange auf Malta nicht eindeutig nachgewiesen werden, und auch die Bezeichnung der Einwohner Maltas mit βάρβαροι ist fraglich.

Vor fast 20 Jahren ist die Diskussion um die Lokalisation der Insel Μελίτη erneut ins Rollen gekommen. Heinz Warnecke brachte eine ganz neue Möglichkeit ins Spiel, nämlich die westgriechische Insel Kephallenia.[4] Die Insel Mljet fällt mit der Argumentation Warneckes vollständig aus der Betrachtung heraus, und damit konkurrieren nun die Inseln Malta und Kephallenia miteinander.

Warnecke behauptet, Kephallenia sei die einzige Insel der Adria, an der eine Bucht mit den in den in Apg 27 beschriebenen Gegebenheiten gefunden werden kann, und er habe diese Strandungsstelle des Paulus auf der Landzunge von Argostoli auf der Insel Kephallenia gefunden. Besondere Aufmerksamkeit bekam Warneckes These durch einen Artikel in der Zeitung „Die Zeit“[5], in dem Warneckes These als „ein Jahrhundert-Ereignis der Theologie“[6] gerühmt wird, mit der „ein Außenseiter (...) die ganze Zunft“[7] beschämt. Warneckes These und auch der Artikel in der Zeitung „Die Zeit“ wurden sogleich heftigst kritisiert, vor allem von Jürgen Wehnert[8],

---

[4] *Warnecke, Heinz*, Paulus im Sturm. Über den Schiffbruch der Exegese und die Rettung des Apostels auf Kephallenia, Nürnberg $^{2}$2000. Erstmals erschienen 1987 unter dem Titel: Die tatsächliche Romfahrt des Apostels Paulus.

[5] *Seppelfricke, Agnes*, Paulus war nie auf Malta, Die Zeit, Nr. 52 vom 23. Dezember 1988, S. 33–34. Es sollte allerdings angemerkt werden, dass Agnes Seppelfricke die Ehefrau von Heinz Warnecke ist.

[6] *Seppelfricke*, S. 33.

[7] *Seppelfricke*, S. 33.

[8] *Wehnert, Jürgen*, Vom neuesten Schiffbruch des Paulus. Wie „Die Zeit“ auf ein haarsträubendes Buch herein fiel, LM 28 (1989), S. 98–100; *ders.*, Gestrandet. Zu einer neuen These über den Schiffbruch des Apostels Paulus auf dem Wege nach Rom (Apg 27–28), ZThK 87 (1990), S. 67–99; *ders.*, »... und da erfuhren wir, daß die Insel Kephallenia heißt«. Zur neuesten Auslegung von Apg

und weniger formell von Marius Reiser[9]. Verteidigt wurde sie vor allem von Alfred Suhl[10].

Warnecke stützt seine These vor allem darauf, dass er das dalmatinische Mljet mitsamt dessen Nachbarinsel Corcyra nigra (das „schwarze Korfu“, heute Korčula) mit der westgriechischen Insel Kephallenia identifiziert. Seiner Meinung nach beziehen sich alle Belege, die bisher zugunsten Mljet und Corcyra nigra gedeutet wurden, eigentlich auf Kephallenia. Dies würde eine plausiblere Reiseroute als Mljet eröffnen. Warnecke überträgt die Argumente für Mljet damit einfach auf Kephallenia. Um nach Kephallenia zu gelangen, nimmt er außerdem ein Φοινικοῦς an der Südküste Messeniens als Wegpunkt, das mit Φοῖνιξ aus Apg 27,12 gemeint sein soll.

Gelsdorf[11] nennt die Alternative, dass das Schiff des Paulus nicht nach Malta, sondern mit großer Wahrscheinlichkeit in das Gebiet der Ionischen Inseln verschlagen worden sei, was er vor allem aus den meteorologischen Bedingungen schließt. Welche Insel genau gemeint ist, lässt er allerdings offen.

---

27–28 und ihrer Methode, ZThK 88 (1991), S. 169–180.

[9] *Reiser, Marius*, Von Caesarea nach Malta. Literarischer Charakter und historische Glaubwürdigkeit von Act 27, in: *Horn, Friedrich Wilhelm* [Hg.], Das Ende des Paulus. Historische, theologische und literaturgeschichtliche Aspekte, BZNW Bd. 106, Berlin/New York 2001, S. 49–74.

[10] *Suhl, Alfred*, Gestrandet! Bemerkungen zum Streit über die Romfahrt des Paulus, ZThK 88 (1991), S. 1–28; *ders.*, Zum Titel πρῶτως τῆς νήσου (Erster der Insel) Apg 28,7, BZ 36 (1992), S. 220–226.

[11] *Gelsdorf, Friedrich*, Antike Schiffahrtsrouten im Mittelmeer, in: *Hellenkemper Salies, Gisela/ v. Prittwitz und Gaffron, Hans-Hoyer/Bauchhenß, Gerhard* [Hg.], Das Wrack. Der antike Schiffsfund von Mahdia, Bd. 2, Köln 1994, S. 751–758, hier S. 756.

# 3 Die Seefahrt in der römisch-kaiserzeitlichen Antike

Rom war zur Zeit des Paulus herrschendes Volk auf dem Mittelmeer und (unter anderem) in den an das Mittelmeer angrenzenden Gebieten. Doch davor war Rom lange Zeit weit davon entfernt, eine Seemacht darzustellen. Dennoch war Rom 348 v.Chr. sogar den Karthagern als Größe auf dem Mittelmeer bekannt. In dem in diesem Jahr geschlossenen Vertrag mit Karthago wurde bereits deutlich zwischen römischer Kaperei und friedlicher Handelsschifffahrt unterschieden.[1] Sowohl römische Kaperschiffe als auch römische Handelsschiffe waren also schon seit einiger Zeit auf dem Mittelmeer vertreten. Meerbeherrschend war Rom allerdings noch lange nicht, weder durch Kaperkrieg, noch durch Handel. Dieses Vorrecht blieb bis in die Kaiserzeit den Griechenstädten Unteritaliens und Siziliens vorbehalten, die nach und nach zu Verbündeten Roms wurden.[2]

Rom sah die Notwendigkeit kommen, sich mit einer eigenen Flotte auszurüsten. Bereits 311 v.Chr. umfasste die erste staatliche Küstenflottille Roms mindestens 20 Einheiten[3]. 260 v.Chr. beschloss Rom den Bau einer eigenen Schlachtflotte. Angeblich wurde nach dem Vorbild eines gestrandeten feindlichen Fünfruderers in nur 60 Tagen eine Flotte von 130 Schiffen aus dem Boden gestampft.[4] Trotz mangelnder nautischer Erfahrung hatte die römische Flotte ihren ersten Erfolg im großen Gefecht bei Mylai 260 v.Chr. mit Hilfe einer neuartigen Entertaktik, durch die die punischen Schiffe gezwungen waren, sich zurück zu ziehen. Rom lernte schnell und es folgten weitere Siege, aber auch Niederlagen. „Nach der Konsolidierung der römischen Zentralregierung unter Augustus ist das Mittelmeer erstmals unter einer einzigen allgemein anerkannten Herrschaft geeint und für Rom zum Mare nostrum geworden: dem von keiner Seite mehr bedrohten maritimen Herrschaftsgebiet.“[5]

Während der *pax romana* erfuhr in den ersten beiden Jahrhunderten n.Chr. der Seehandel im Mittelmeer einen bedeutenden Aufschwung. Besonders zu erwähnen ist hierbei die jährliche Getreideversorgung der Hauptstadt Rom, die *Annona*, deren

---

[1] *Schulz, Raimund*, Die Antike und das Meer, Darmstadt 2005, S. 151.

[2] *Höckmann, Olaf*, Antike Seefahrt, München 1985, S. 19.

[3] *Schulz*, S. 153.

[4] *Schulz*, S. 157f. vermerkt, dass in der Geschichtsschreibung des Polybius, auf die sich diese These stützt, Rom so dargestellt wurde, dass seine Vorherrschaft mit großen Seeschlachten in Verbindung gebracht wird, um dadurch den Übergang von der Land- zur Seemacht besonders stark zu akzentuieren. Langfristige Entwicklungen und Phänomene wie Piraterie und Kaperfahrten wurden dabei einfach ausgeblendet bzw. auf einmalige, spektakuläre Entscheidungen wie den Bau der Kriegsflotte 260 v.Chr. und Ereignisse wie Seeschlachten konzentriert.

[5] *Höckmann*, S. 23.

Route ebenfalls über das Mittelmeer führte. Die ägyptischen *Annona*-Frachter der Alexandrien-Rom-Route galten sogar als besonders luxuriöse Transportmittel.[6]

Die Kenntnisse über die Seefahrt und die Schiffe der römischen Kaiserzeit stammen vor allem aus Zeichnungen, Reliefs und Kunstwerken aus der Bildhauerei. Dazu kommen Münzen und natürlich schriftliche Quellen. Die bekannteste Quelle zur Beschreibung eines antiken kaiserzeitlichen Schiffes ist der Bericht des Lukian[7] über den Getreidefrachter Isis, der versehentlich den Athenischen Hafen Piräus angelaufen hat. Seit einigen Jahrzehnten bedient man sich zusätzlich der Unterwasserarchäologie, um über Aussehen und Funktion antiker Schiffe Klarheit zu bekommen. Die Unterwasserarchäologie ist zwischenzeitlich eine der wichtigsten Informationsquellen geworden. Zahlreiche Originalfunde von Schiffen aus der kaiserzeitlichen Antike, wie z.B. das Wrack von Mahdia[8], wurden auf diese Weise untersucht und die Erkenntnisse daraus haben die Forschung vor allem in Bezug auf Aussehen und Bau größerer Schiffe ein gutes Stück weitergebracht[9].

## 3.1 Bauweise und Aussehen der Schiffe

Paulus ist auf seiner Seereise nach Rom ausschließlich auf Frachtschiffen gereist, deswegen wird hier die Kategorie der Kriegsschiffe außen vor gelassen und es werden ausschließlich die Frachtschiffe der römischen Kaiserzeit betrachtet, wobei bereits das heftig diskutierte Problem der Anordnung der Ruderreihen erspart bleibt, da die damaligen Frachtschiffe, wie man aus zahlreichen Abbildungen (vgl. z.B. Abbildung 3) ersehen kann, ausschließlich Segelschiffe waren, die Ruder maximal zur Unterstützung bei Flaute mit sich führten, doch dazu später mehr.

---

[6] Näheres zu den *Annona*-Frachtern unter 3.6 Die römische Getreideflotte bzw. zu Schiffen als Passagiertransportmittel unter 3.4 Die Besatzung.

[7] *Lukian*, πλοῖον ἢ εὐχαι, in: *Dindorf, Guilelmus* [Hg.], Luciani Samosatensis Opera, Vol. III, Lipsiae 1858, S. 111–129. Deutsche Übersetzung nach: *Lukian*, Das Schiff oder Die Wünsche, in: *Konrad, Heinrich* [Hg.], Klassiker des Altertums. Lukian Sämtliche Werke. Mit Anmerkungen. Nach der Übersetzung von C.M. Wieland bearbeitet und ergänzt von Dr. Hanns Floerke, 1. Band, München/Leipzig 1911, S. 242–270.

[8] *Hellenkemper Salies, Gisela/v. Prittwitz und Gaffron, Hans-Hoyer/Bauchhenß, Gerhard* [Hg.], Das Wrack. Der antike Schiffsfund von Mahdia, Bd. 1, Köln 1994 und *dies.*, Das Wrack. Der antike Schiffsfund von Mahdia, Bd. 2, Köln 1994.

[9] Vgl. *Höckmann*, S. 27–29.

Das antike Schiff bestand meist aus einem reinen Holzkern. Es gibt zwei verschiedene Methoden für den Bau des Grundkörpers[10]:

- Der so genannte *Skelettbau*: Diese Methode war Jahrhunderte lang Standardpraxis in der westlichen Welt. Zuerst wird aus Kiel und Spanten ein festes Rahmenwerk, sozusagen ein Skelett, erstellt, auf das eine glatte Oberfläche aus Planken aufgenagelt wird (vgl. Abbildung 2 Mitte).
- Der so genannte *Schalenbau*: Diese Methode war vor allem in Afrika, Asien und Nordeuropa verbreitet und geht genau den umgekehrten Weg wie die Skelettbauweise. Zuerst wird die Außenverkleidung des Schiffsrumpfes gefertigt, indem eine Planke mit der anderen fest verbunden wird, bis der Schiffsrumpf im Umriss vorliegt. Danach wird zur Erhöhung der Stabilität ein System von Verstrebungen eingezogen (vgl. Abbildung 2 oben).
  Auch hier gibt es verschiedene Methoden: In Nordeuropa wurde die Klinkerbauweise bevorzugt, bei der die Planken wie Dachziegel überlappend dort angenagelt werden, wo sie übereinander liegen. In den anderen Gebieten verwendete man die Kraweelbauweise, bei der die Planken in genauer Passung aufeinander gesetzt und durch Pflöcke, Stifte oder Nägel miteinander verbunden oder mit Kokosnussfaserschnüren oder Bambusrutenteilen aneinander genäht werden.

Durch die Unterwasserarchäologie hat man herausgefunden, dass von den Schiffszimmerleuten der Griechen und Römer meist die zweite Methode anwendet wurde, allerdings mit verfeinerter Technik: die Planken wurden durch Schwalbenschwanzverbund miteinander verbunden, was einen sehr hohen Aufwand an Präzisionsarbeit erforderte.

Daneben existierte auch noch die Form der Mischbauweise (vgl. Abbildung 2 unten), bei der zunächst die Außenbeplankung und der Kiel sowie einige wenige Spanten gebaut wurden, ein so genanntes Teilskelett, und darin dann das restliche Gerüst aus Spanten eingebaut wurde.

Als Material für die Planken wurden meist Nadelhölzer wie Kiefern oder Zedern verwendet, die Kiele waren meist aus Tannenstämmen gefertigt, der darunter liegende falsche Kiel aus besonders dauerhaftem Holz wie Eiche, die Spanten wegen des leichteren Gewichtes aus Fichte[11]. Schiffe ganz aus Eichenholz tauchten höchs-

---

[10] Vgl. *Casson, Lionel*, Die Seefahrer der Antike, übersetzt aus dem Englischen nach der 6., neubearbeiteten Auflage des Originalwerkes „The Ancient Mariners“, München 1979, S. 311f. und *ders.*, Ships and Seamanship in the ancient world, Princeton, New Jersey 1971, S. 201f.

[11] *Casson*, Seefahrer, S. 344.

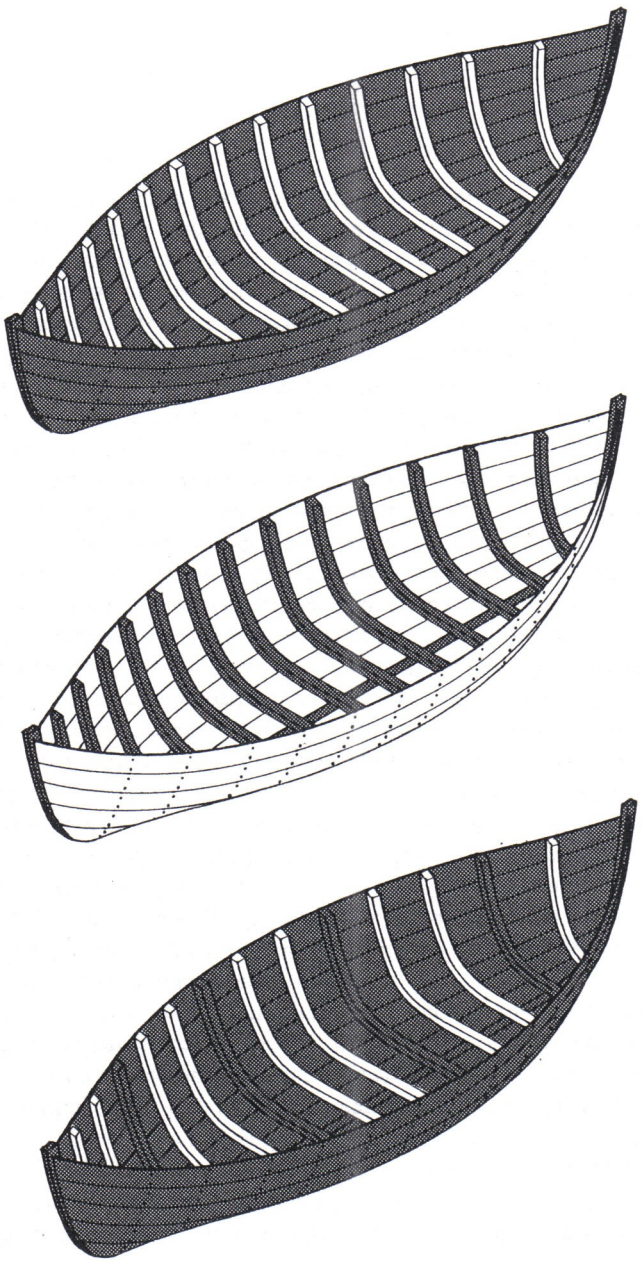


Abb. 2: Schalenbau, Skelettbau und Mischbauweise. Erste Bauphase grau, zweite Bauphase weiß[12]

tens nördlich der Alpen auf, wo Eichen reichlich vorkamen[13]. Die Ritzen zwischen den Planken wurden mit Werg (Fasern aus Flachs oder Hanf) ausgestopft und die Nahtstellen, manchmal sogar die gesamte Rumpfoberfläche, mit einer Schicht aus Pech oder einem Pech-Wachs-Gemisch abgedichtet. Zum optimalen Schutz gegen Bohrmuscheln und gegen den Schiffswurm war oft der gesamte unter Wasser liegende Teil des Schiffes mit dünnen Bleiplatten verkleidet, die über einem mit Teer imprägnierten Gewebe aufgenagelt waren.[14] Damit die Schiffe sicher in der See lagen, wurden sie häufig mit Ballast aus Sand beladen, auch andere schwere Güter wie Bruchsteine, alte Ziegel oder Steinplatten mit Inschriften kamen dafür in Frage und wurden in der Bilge[15] gelagert.[16]

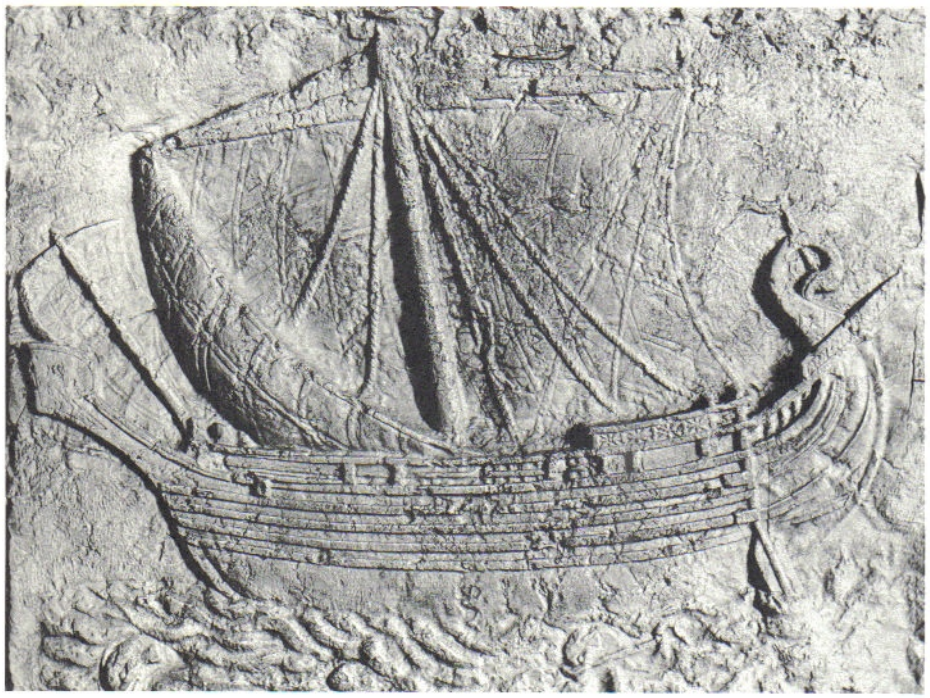


Abb. 3: Großes Handelsschiff unter vollen Segeln, 2. Jh. n.Chr.[17]

[12] Abbildung entnommen aus: *Höckmann*, S. 53.

[13] *Höckmann*, S. 52.

[14] *Casson*, Seefahrer, S. 345.

[15] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[16] *Casson*, Seefahrer, S. 344.

[17] Abbildung entnommen aus: *Casson*, Ships, Abb. 156.

Man stellt sich die antiken Schiffe meistens rein holzfarben vor, das ist jedoch ein Trugschluss. Die Unterwasserarchäologie sowie Abbildungen auf Mosaiken haben zutage gebracht, dass die Schiffe oft einen sehr farbenfrohen Anstrich hatten. Die Farbe an sich bestand aus Wachs, das bis zum Flüssigwerden erhitzt wurde und in dem die Farbstoffe aufgelöst wurden. Die Farbpalette reichte von purpur, blau, weiß, gelb bis grün.[18] Erkundungsschiffe und Piraten benutzten meist Tarnfarben, die der Farbe des Meeres angeglichen waren. Besonders bekannt sind große Augendarstellungen rund um die Klüsen[19], griechisch οἱ ὀφθαλμοί, am Bug[20]. Da die Schiffe als lebendige Wesen betrachtet wurden, als Teil des Meeres, wurden sie mit Augen versehen, „um ihren Weg durch die pfadlosen Weiten des Meeres finden zu können"[21].

Die Frachtschiffe der kaiserzeitlichen Antike müssen wie Schwertransporter gewirkt haben, denn die Reisegeschwindigkeit war weit weniger wichtig als die Tragfähigkeit. Über die genaue Größe der Schiffe gibt es sehr wenige Angaben, einzig Lukian berichtet im Detail über die Ausmaße des Getreidefrachters „Isis"[22]: Die Isis war 120 Ellen lang, mehr als 30 Ellen breit und hatte 29 Ellen Höhe zwischen dem Verdeck und dem Boden des Laderaums.[23] Damit muss die Isis ein Fassungsvermögen von über 1000 Tonnen Getreide gehabt haben und konnte wohl über 1000 Passagiere aufnehmen[24]. Es ist anzunehmen, dass die Isis den größten damaligen Schiffstyp vertrat, bis zu 1300 Tonnen waren wohl üblich auf der Getreidefrachterroute Alexandrien-Rom[25]. Getreideschiffe gehörten zu den größeren Typen von Schiffen, da ihre Fracht weitaus leichter war als z.B. diejenige der Schiffe, die Steine oder Weinamphoren transportierten, und sie deswegen größere Ausmaße annehmen konnten. Die Getreidefrachter waren nicht nur an ihrer Größe, sondern auch an ihrer extrem bauchigen Form zu erkennen. Die größte Breite darf in etwa mit dem dritten oder vierten Teil

---

[18] *Casson*, Seefahrer, S. 345.

[19] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[20] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[21] *Höckmann*, S. 57.

[22] Vgl. *Lukian*, Nav. 5.

[23] In Metern sind diese Maße: 55 Meter Länge, 14 Meter Breite und ein 13 Meter hoher Laderaum. *Casson*, Reisen, S. 184.

[24] *Casson*, Reisen, S. 184. Diese Zahl scheint allerdings eine grobe Schätzung von Casson zu sein, in seinem Werk „Ships and Seamanship in the ancient world" nennt er sie nicht (*Casson*, Ships, S. 172). Josephus nennt 600 Insassen auf seinem Schiff (Vita 15), das Schiff des Paulus hatte nach Apg 27,37 276 Passagiere.

[25] *Casson*, Ships, S. 172f.

der Länge angesetzt werden[26]. Durchschnittlich nimmt man an, dass sie Längen von 40 Metern und Breiten von etwa 10 Metern erreichten, während Wein- oder Steintransportschiffe etwa 19–33 Meter Länge und 7–10 Meter Breite maßen[27]. Insgesamt erreichten die damaligen Frachtschiffe Größen, die erst im 19. Jahrhundert wieder üblich geworden sind, wobei eine maximale Länge eines Holzschiffes von 100 Metern nicht überschritten werden konnte, um den Anforderungen auf Seetüchtigkeit noch zu entsprechen.

Ein Beiboot war ebenfalls vorhanden, jedoch war dieses aufgrund seiner Größe nicht, oder zumindest nicht für alle an Bord befindlichen Personen, als Rettungsboot geeignet, konnte aber bei Gefahr zur Rettung eingesetzt werden. Das Beiboot war primär für die Ausbootung im Hafen bestimmt und wurde an einem langen Schlepptau hinterher gezogen. Ein Mann, meist der rangniedrigste an Bord befindliche, musste ständig für alle Fälle in ihm bereit sitzen[28]: Ging ein Mann über Bord, so konnte der Mann im Beiboot schnell rettend eingreifen.

## 3.2 Takelage und Segel

Die Takelage[29] eines Schiffes besteht aus den Masten, den Rahen und dem Gut, sowohl dem laufenden als auch dem stehenden Gut[30], d.h. allem Tauwerk zur Bedienung der Segel und zur Versteifung des Mastes bzw. der Masten. Schematisch kann man sich den Aufbau eines kaiserzeitlichen Handelsschiffes mit Segeln und allem stehenden und laufenden Gut in etwa wie in Abbildung 1 und 4 vorstellen.

Die Handelsschiffe besaßen einen großen Hauptmast in der Schiffsmitte. Der Mast bestand aus einem einzigen Stück, meist aus einer Tanne. „Er war nach unten und oben etwas verjüngt und hatte in der Höhe des Verdecks, wo er der Gefahr des Brechens am meisten ausgesetzt war, seine größte Dicke“[31]. Er war so am Boden befestigt, dass er nach hinten niedergelegt werden konnte. Der Mast lief nach oben hin spitz zu, zur so genannten Spindel, um die herum der Masttopp angebracht war.

---

[26] Vgl. *Köster, August*, Das antike Seewesen, Berlin 1923, Nachdruck Berlin 1969, S. 156.

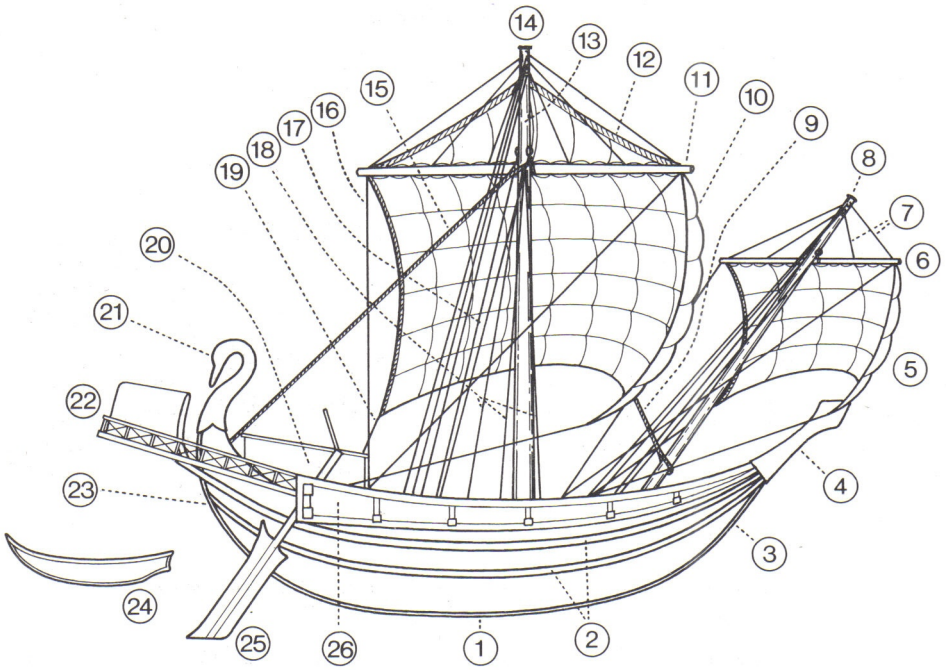
[27] *Casson*, Ships, S. 173.

[28] *Casson*, Seefahrer, S. 348.

[29] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[30] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[31] *Breusing, Artur*, Die Nautik der Alten, Bremen 1886, S. 47.




*134 Deutsche, griechische und lateinische Bezeichnungen von Schiffsteilen (am Beispiel eines Frachtseglers des 1. Jhs.)*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Kiel | trópis | carina |
| 2 | Bargholz | zostér, stérea | – |
| 3 | Vorsteven | stēira | rostrum |
| 4 | Bugzier | akrostólion | – |
| 5 | Vorsegel | artēmon | artemo |
| 6 | Vorsegelrah | (vgl. 11) | (vgl. 11) |
| 7 | Toppnanten | kerúchoi, himántes | ceruchi, funes |
| 8 | ,,Vormast" | artēmon? | artemo? |
| 9 | Vorstag | prótonos | – |
| 10 | Großsegel | histíon, ármenon | velum |
| 11 | Rah | (histo-) kerāía, epíkrion | antemna |
| 12 | Obersegel | sípharos | siparum |
| 13 | Mast | histós, tráchelos | arbor, malus |
| 14 | Masttopp | karchēsion | carchesium |
| 15 | Backstag | epítonos | – |
| 16 | Brassen | hypérai | funes?, rudentes? |
| 17 | Rahfall | ánkoina | anquina |
| 18 | Wanten | – | – |
| 19 | Schot/Hals | pūs, própus | pes |
| 20 | Hütte | diāíta, skenē, thálamos | diaeta |
| 21 | Heckzier | chenískos | cheniscus |
| 22 | Heckgalerie (Küche) | peritónaia | – |
| 23 | Achtersteven | holkāíon | rostrum? |
| 24 | Beiboot | skāphe | scafa |
| 25 | Ruder | pedālion | gubernaculum párodus? |
| 26 | ,,Seitlicher Ausbau" | – | – |

Abb. 4: Schema eines Frachtseglers aus dem 1. Jh. n.Chr. mit deutschen, griechischen und lateinischen Bezeichnungen der Schiffsteile[32]

Unter dem Masttopp muss man sich ein becherförmiges Holzgefäß vorstellen, in dem die Rollen und Laufscheiben angebracht waren, über die die Falle[33], die zum Segelsetzen benötigten Taue, liefen. Noch an der Spindel war darüber hinausragend der Flaggenstock befestigt.

An diesem Hauptmast war die Rah[34] des Hauptsegels befestigt, die fast so lang war wie das Schiff selbst. Die Rah war, wie der Mast, aus einem einzigen, runden Stück Holz, ebenfalls aus Tanne, gefertigt. Sehr große Rahen waren bisweilen auch aus zwei Stücken zusammengesetzt, die in der Mitte, auf Höhe des Mastes, zusammengebunden waren. Die Rahnocken, die äußeren Enden der Rah, waren mit Hilfe der Toppnanten (vgl. Abbildung 4) am Mast aufgezogen, so dass die Rah waagerecht am Mast angebracht war. Die meisten Schiffe führten eine Ersatzrah an Bord mit sich, da gerade die Rah dem Winddruck besonders stark ausgesetzt und daher besonders bruchgefährdet war.

Der Mast wurde von den so genannten Stagen gehalten, die man auch als Stütztaue bezeichnen könnte[35]. Um den Mast nach allen Seiten zu stützen, brauchte man mindestens drei Stage: zwei Bugstage und ein Backstag. Die Alternative für größere Schiffe, die ihren Mast nicht umlegten, waren 4 Stage (vgl. Abbildung 4): ein Backstag, ein Vorstag und 2 seitliche Stage, auch Wanten genannt, die vom Topp des Mastes an beiden Seiten zum Rumpf des Schiffes führten. Mit einem Vorstag und den beiden Wanten wurde der Rahe ein größerer Spielraum gestattet als mit zwei Bugstagen[36]. Welche dieser beiden Varianten auf dem Schiff des Paulus geführt wurde, können wir allerdings nicht sagen.

Im Altertum wurde bei Frachtschiffen hauptsächlich das Rahsegel verwendet, ein rechteckiges an der Rah befestigtes Segel aus weißer Leinwand. Daneben kannte man auch noch das Lateinersegel, das Spritsegel und das Gaffelsegel (für diese Takelarten vgl. Abbildung 5), die jedoch meist nur auf kleineren Schiffen gefahren wurden. Das Rahsegel wurde durch ein schachbrettartiges Netz aufgenähter Lederstreifen verstärkt, was man sowohl in Abbildung 3 als auch in Abbildung 4 erkennen kann. Auch ringsum wurde das Segel verstärkt, und zwar mit Streifen von Seehund-

---

[32] Abbildung entnommen aus: *Höckmann*, S. 154.

[33] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[34] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[35] *Breusing*, S. 52.

[36] Näheres hierzu unter 3.3 Navigation und Ankern.

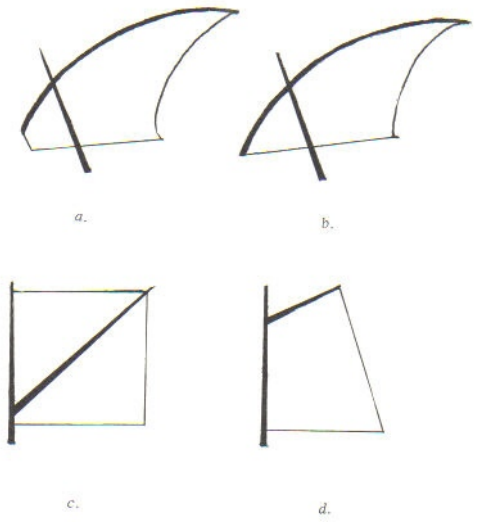



Abb. 5: a. und b. Lateinsegel, c. Spritsegel, d. Gaffelsegel[37]

oder Hyänenfell, um, nach dem Aberglauben der Schiffsleute, Blitzeinschläge zu verhindern[38].

Neben dem Hauptsegel hatten Handelsschiffe zusätzlich ein dreieckiges Toppsegel, das von der Rah des Hauptsegels bis zur Mastspitze reichte und etwa eineinhalb Meter hoch war, *supparum* genannt. Die beiden unteren Ecken waren an den Rahnocken angebunden, die obere Ecke an der Mastspitze. Mit diesem Segel konnte man vor allem den Rückenwind besser ausnützen.

Die Handelsschiffe hatten zusätzlich zum Hauptmast noch einen zweiten kleineren Mast im Vorschiff, der schräg nach vorne gestellt war und so über den Bug überstand. An diesem war das Vorsegel, der ἀρτέμων, angebracht, ebenfalls ein rechteckiges Segel, das von einer Rah getragen wurde. Bei Wind von hinten war dieses Vorsegel zwar sinnlos, weil das Hauptsegel den gesamten Wind auffing, aber bei Wind von der Seite kam man ohne ἀρτέμων fast nicht mehr aus.

Bei 6–7 Meter Breite der Schiffe kann man in etwa mit einer 12–13 Meter langen Hauptrah rechnen. Da das Hauptsegel nahezu quadratisch war, ergibt sich damit eine Segelfläche von 100–110m$^2$. Die Gesamtsegelfläche eines Einmasters verteilte sich so, dass auf das Vorsegel etwa ein Drittel der Gesamtsegelfläche fiel[39], somit ergibt

[37] Abbildung entnommen aus: *Casson*, Ships, Abb. 173.

[38] *Assmann, Ernst*, Art. Segel, in: PRE II A, Stuttgart 1923, Sp. 1049–1054, hier Sp. 1054.

[39] *Köster*, S. 176.

sich für das Vorsegel eine Segelfläche von 40–50m$^2$ und eine Gesamtsegelfläche von 150–160m$^2$.

## 3.3 Navigation und Ankern

Ein großes Problem der antiken Seefahrt war, dass es noch keinen Kompass gab, d.h. die damaligen Seefahrer hatten keine Möglichkeit, ihren genauen Kurs zu bestimmen. Eine Technik, die man auch damals bereits kannte und nutzte, war die Astronavigation, d.h. die Beobachtung der Sterne bei Nacht und des Sonnenstandes am Tag[40]. Dadurch konnte man feststellen, in welche Himmelsrichtung man fuhr und auf welchem Kurs man sich in etwa befand. Dieses Navigationssystem war um einiges ungenauer als das heute angewandte. Auch aus diesem Grund fuhren die meisten Seefahrer entlang der Küste, um das Land ständig im Auge behalten und sich daran zusätzlich orientieren zu können. Eine Route über das offene Meer war dagegen die Rom-Alexandrien Route der Getreidefrachter, deren Kapitänen allerdings eine besonders gute Orientierung und Zielsicherheit nachgesagt wurde. Allerdings führte sie nur in der Rom-Alexandrien-Richtung über das offene Meer, in der Gegenrichtung hielt man sich entlang der syrischen und kleinasiatischen Küste.[41]

Es gab zwar noch keine so detaillierten Seekarten wie heute, doch auch damals standen den Seeleuten Hilfsbücher zur Verfügung. Das wertvollste unter ihnen war der Σταδιασμὸς ἤτοι περίπλους τῆς θαλάσσης, Stadienanzeiger oder Rundfahrt um das Mittelländische Meer.[42] Darin wurden die Entfernungen zwischen jeweils zwei nebeneinander liegenden Küstenplätzen rund um das gesamte Mittelmeer angegeben, in der Maßeinheit Stadien. Ein Stadium entspricht 600 griechischen Fuß, also 185 Metern[43], was in etwa ein Zehntel einer Seemeile, nach heutiger Benennung eine „Kabellänge“, ist (eine Seemeile entspricht 1852 Metern, eine Kabellänge 185,2 m). Außerdem enthielten sie Angaben über die Art der Hafenanlage, ob sie vor Wind und Wetter geschützt ist, über besondere, von See aus zu erkennende Merkmale wie einzelne Bäume, Festungswerke oder Tempel, die Beschaffenheit der Küste, des Untergrundes und des Strandes und ob Trinkwasser vorhanden ist oder nicht und wie man gegebenenfalls daran gelangt. Himmelsrichtungen wurden dagegen in den

---

[40] *Breusing*, S. 12.

[41] Näheres hierzu unter 3.6 Die römische Getreideflotte.

[42] *Breusing*, S. 6.

[43] *Breusing*, S. 7.

Stadiasmen nur höchst selten angegeben.[44] Die Stadiasmen entsprachen in etwa den heutigen Hafenhandbüchern.

Die Fahrt ohne Kompass mit Orientierung an den Gestirnen und dem Verlauf der Küste entwickelte sich jedoch bei unsichtigem Wetter wie starkem Regen oder dichtem Nebel zu einem Problem, da dann eine Orientierung auf Sicht fast ausgeschlossen war. Auch die Gefahr von Stürmen war in den Wintermonaten wesentlich höher. Aus diesen Gründen war die antike Seefahrt auf die Monate zwischen Anfang April und Mitte November beschränkt.[45] Es war jedoch nicht verboten, in den Wintermonaten, zur Zeit des so genannten *mare clausum*, das Meer zu befahren. Aus Sicherheitsgründen wurde es jedoch soweit wie möglich vermieden. In den Sommermonaten von Mai bis Oktober rechnete man allgemein mit besserer Sicht und damit mit einer sichereren Fahrt.

Genauso ungenau wie die Bestimmung des Kurses war auch die Berechnung der Geschwindigkeit eines Schiffes. Es gab kein Log[46] oder etwas ähnliches zum Messen der Geschwindigkeit. Die Seefahrer mussten sie aus der zurückgelegten Distanz und der seit dem vergangenen Zeit berechnen. Das Problem hierbei war jedoch wiederum, dass man weder die Distanz, noch die Zeit eindeutig messen konnte.

Die Distanz wurde nach Augenmaß bzw. nach den Merkmalen an einer bekannten Küste und der Erfahrung geschätzt. Eine weitere Möglichkeit der Entfernungsschätzung war, zu beobachten, wie schnell die Wellenkämme das Schiff passierten, was jedoch äußerst ungenau war und wobei auch Faktoren wie Windrichtung, Windstärke und Strömung mit beachtet hätten werden müssen.

Mit der Bestimmung der Zeit war es noch schwieriger. Es gab zwar eine Art Zeiteinteilung des Tages, jedoch war der antike Tag nicht linear in 24 Stunden eingeteilt, sondern so, dass von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang zwölf Stunden gleichmäßig verteilt waren, und von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang die restlichen zwölf Stunden. Da jedoch Sonnenaufgang und Sonnenuntergang im Jahreslauf zeitlich variieren, konnte eine Stunde innerhalb eines Jahres unterschiedlich lang sein und auch die Stunden des Tages unterschieden sich von den Stunden der Nacht in ihrer Länge.[47] Die Dauer einer Stunde war also nur relativ und nicht absolut. Aus diesem Grund war die Geschwindigkeit auch nie pro Stunde angegeben, sondern nur

---

[44] *Breusing*, S. 7.

[45] *Casson*, Seefahrer, S. 348f.

[46] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[47] *Breusing*, S. 11.

ungefähre Schätzungen, welche Strecke man innerhalb von 24 Stunden, innerhalb eines so genannten Etmals, zurückgelegt zu haben glaubte.

Im Mittel wird während eines Etmals mit einer gesegelten Distanz von etwa 1200 Stadien, also 120 Seemeilen, gerechnet, was einer Geschwindigkeit von 5 Knoten[48] entspricht.[49] Die Geschwindigkeit hing natürlich von der Windstärke, der Windrichtung im Vergleich zum angelegten Kurs und der Art des Schiffes ab. Es konnten maximale Geschwindigkeiten von 6–7,5 Knoten erreicht werden, bei Flaute aber auch nur 1–2 Knoten oder weniger. Die Handelsschiffe der damaligen Zeit trugen weniger Segelfläche als sie ihrer Bauweise nach hätten tragen können, auch standen die Segel relativ tief, was zwar Sicherheit, aber auch Verzicht auf höhere Geschwindigkeiten bedeutete.[50]

Oft hört man das Gerücht, dass Rahsegler nur mit Wind von Achtern[51] vorwärts kommen könnten. Dem ist nicht so. Auch antike Rahsegler konnten ihre Segelstellung den verschiedenen Windverhältnissen anpassen, jedoch beschränkter als heutige Segler mit Baum- anstatt Rahtakelung.

Segelte das Schiff mit Wind von Achtern, d.h. segelte es vor dem Wind, so hing die Rah waagerecht am Mast, und die Rah und das Segel bildeten mit der Kielrichtung des Schiffes einen rechten Winkel. Man nannte dies ἀμφοῖν τοῖν ποδοῖν segeln[52]. Das Vorsegel konnte bei diesem Wind kaum Verwendung finden, da das Großsegel ihm den Wind nahm. Das Großsegel wurde sehr bauchig gefahren, damit sich möglichst viel Wind darin fangen und das Schiff vorantreiben konnte.

Segelte das Schiff mit halbem Wind, d.h. mit Wind genau von der Seite, so standen Rah und Segel schräg zur Kielrichtung, und zwar so, dass die Leeseite[53] des Segels nach Achtern, die Luvseite[54] nach vorne zum Bug zeigte, damit der Wind in das Segel greifen konnte.[55] Bei diesem Wind kam auch das Vorsegel wieder zum Einsatz, es wird nicht durch das Großsegel abgedeckt.

Am schwierigsten war es, hart am Wind zu segeln, d.h. mit Wind fast direkt von vorne, zu segeln. Direkt gegen den Wind zu segeln war natürlich überhaupt nicht

---

[48] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[49] *Breusing*, S. 11f.

[50] *Casson*, Seefahrer, S. 349.

[51] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[52] *Breusing*, S. 58.

[53] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[54] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[55] *Breusing*, S. 62.

möglich, ist es auch mit den heutigen Möglichkeiten nicht. Auch für das Segeln hart am Wind waren antike Rahsegler eigentlich nicht gebaut, sie konnten nicht mehr als sieben Strich (acht Strich entsprechen einem Winkel von 90°[56], sieben Strich sind also in etwa 78°) aus dem Wind halten.[57] Heutige Schiffe schaffen es, bis zu 15–30° an den Wind heran zu fahren. Um überhaupt hart am Wind fahren zu können, mussten die Rah und das Segel noch schräger zur Kielrichtung gestellt werden als bei halbem Wind. Dies konnte entweder mit vollem Segel geschehen (vgl. Abbildung 6a), oder das Segel wurde an der Leeseite gerefft (vgl. Abbildung 6b), oder das Segel wurde an der Leeseite gerefft und zusätzlich wurde die Rah schräg zum Mast gestellt (vgl. Abbildung 6c), um den Winddruck optimal ausnützen zu können. Bei vorlichem Wind war das Vorsegel überaus nützlich, da es der Luvgierigkeit[58] entgegenwirkte, denn durch das Vorsegel wird der Bug nach Lee gedrückt. Auf diese Weise konnte man so hoch wie möglich am Wind segeln, um nicht hilflos auf achterlichen Wind warten zu müssen.

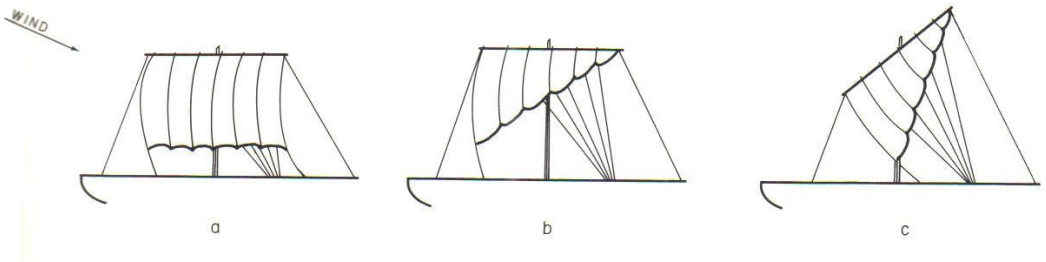



Abb. 6: Methoden der Segelstellung für das Segeln hart am Wind[59]

War der Winddruck bei starkem Wind zu kräftig, war es manchmal nötig, die Segel zu reffen, d.h. die Segelfläche zu verkleinern, um die Steuerfähigkeit des Schiffes zu verbessern, da dann sowohl die Schräglage des Fahrzeugs als auch die Luvgierigkeit weniger deutlich zu spüren waren. An den senkrechten Lederstreifen des Segels befanden sich Ringe, durch die vom Unterliek, der Unterkante des Segels, bis zur Rahe so genannte Refftaue führten. Von der Rahe führten die Refftaue wieder an Deck, wo sie eingeholt und damit das Segel von unten beginnend in Falten gelegt werden konnte und die Fläche des Segels so verkleinert wurde.[60]

---

[56] *Breusing*, S. 151.

[57] *Casson*, Ships, S. 274.

[58] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[59] Abbildung entnommen aus: *Casson*, Ships, Abb. 188.

[60] *Breusing*, S. 60f.

Abb. 7: Stockanker[61]

„Einer der wichtigsten Ausrüstungsgegenstände des Schiffes war zu allen Zeiten der Anker.“[62] Zu Homers Zeiten kannte man noch Steinanker, griechisch εὐναί, die allein durch ihr Gewicht das Schiff hielten. Bald nach Homer ist der noch heute bekannte und verwendete Stockanker, griechisch ἄγκυρα δίστομος, erfunden worden (vgl. Abbildung 7). Der Ankerschaft war aus Eisen, ebenso die Flügel des Ankers, griechisch τὸ ἄγκιστρον. Der Ankerstock, der rechtwinklig zu den Ankerflügeln stand, war dagegen allgemein aus Holz, erst später aus Eisen. Die Anker konnten Gewichte von 350 bis 400 kg erreichen.[63] Am Ring oberhalb des Stockes war das Ankertau, griechisch σχοινὶα ἀγκύρια, bzw. die Ankerkette angebracht. Lässt man diesen Anker mit den Ankertauen durch die Klüsen am Bug ins Wasser fallen, so kommen zunächst die schwereren Ankerflügel flach auf dem Grund zu liegen (vgl. Abbildung 7 rechts), der Stock bleibt aufrecht stehen. Durch Anziehen des Ankertaues stellt sich der Anker aufrecht auf einen der Flügel, und der Ankerstock legt sich auf den Grund (vgl. Abbildung 7 links), so dass sich der Flügel durch weiteres Anziehen in den Untergrund eingräbt.[64] Die Anker wurden mitsamt der Ankerketten bzw. der Ankertaue am Bug des Schiffes an Deck liegend aufbewahrt.

Normalerweise genügte es, einen Anker auszulegen. War der Wind oder die Strömung jedoch besonders stark, war es nötig, zum sichereren Liegen zwei oder mehr Anker auszulegen. Dies konnte auf verschiedene Weise geschehen: Entweder man ließ von jedem der beiden Buge, vom Backbordbug und vom Steuerbordbug[65], jeweils einen Anker herunter (vgl. Abbildung 8 oben), oder man verkattete zwei Anker, d.h. man legte zwei Anker an eine Ankerkette (vgl. Abbildung 8 unten), indem man an das Kreuz des einen Ankers einen zweiten Anker band, so dass beide Anker hin-

---

[61] Abbildung entnommen aus: *Breusing*, S. 108.

[62] *Köster*, S. 182.

[63] *Casson*, Seefahrer, S. 314.

[64] *Breusing*, S. 109.

[65] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

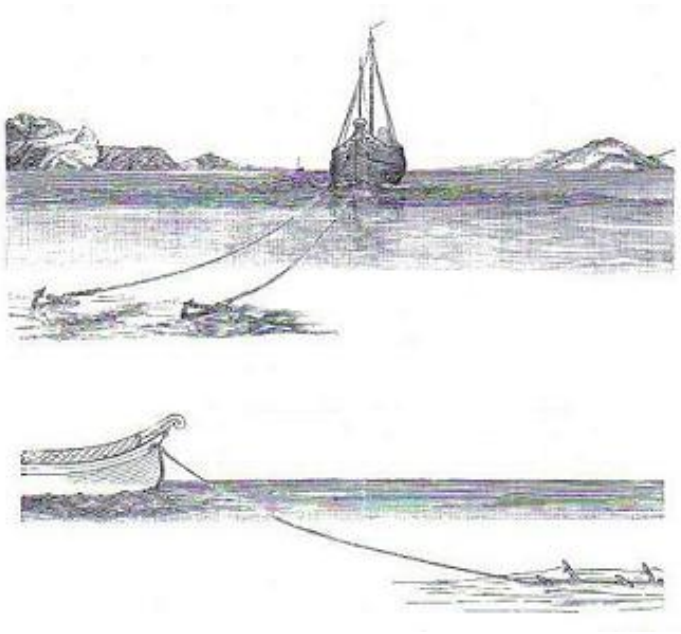


Abb. 8: Liegen vor zwei Ankern. Oben: Zwei Buganker. Unten: Verkattete Anker[66]

tereinander auf dem Grund zu liegen kamen und der zweite Anker den ersten am loskommen hinderte. Ein antikes Schiff war immer mit mehreren Ankern ausgerüstet, um im Notfall vor mehreren Ankern liegen zu können.[67]

## 3.4 Die Besatzung

In den Mannschaften von Kriegsfahrzeugen waren Sklaven nur unter Ausnahmebedingungen zugelassen. Für die Handelsschifffahrt galten solche Ausnahmebedingungen nicht, sowohl bei den Griechen als auch bei den Römern war es nichts Ungewöhnliches, wenn ganze Handelsschiffe ausschließlich mit Sklaven bemannt waren.

Eigentümer des Schiffes war der Reeder, der ναύκληρος. Hatte er genügend Kapital, so konnte er sich neben dem Schiff auch die Mannschaft seines Schiffes als Eigentum halten. Meistens gehörte ihm aber nur der Kapitän, manchmal auch die Maate. Die übrige Mannschaft mietete er sich von Sklavenhaltern. Aus wie vielen Personen eine solche Mannschaft bestand, kann allerdings nicht gesagt werden. Der Reeder selbst war meist nicht an Bord seines Schiffes, er begleitete es nur, um Fracht

[66] Abbildung entnommen aus: *Breusing*, S. 114.

[67] *Breusing*, S. 115.

abzuschließen, oder, wenn er Waren für eigene Rechnung führte, seine Handelsgeschäfte selbst wahrzunehmen.[68]

Nach dem Schiffseigner war die wichtigste Person an Bord der Schiffsführer, der κυβερνήτης, der als Kapitän angestellt war, da der Schiffseigner meist selbst kein Seemann war.

Dass auch mannschaftsfremde Passagiere an Bord von Handelsschiffen mitfuhren, war nicht ungewöhnlich, da es keine eigenen Passagierschiffe gab. Reisende gingen zur damaligen Zeit einfach zu den Kaianlagen und fragten nach, bis sie ein Schiff fanden, das die gewünschte Richtung nahm.[69] Dabei mussten sie auch öftere Umstiege in Kauf nehmen, wenn sie kein Schiff fanden, das den gewünschten Zielort direkt anlief. Da diese Schiffe allerdings nicht für Passagiere ausgelegt waren, wurde diesen weder Essen noch irgendwelche anderen Dienste geboten. Die Reisenden hatten selbst für ihre Verpflegung zu sorgen, mussten sich dementsprechend mit genügend Vorräten ausrüsten, die zumindest bis zum nächsten Hafen, wo sie wieder ergänzt werden konnten, reichen sollten. Sehr selten waren Kabinen an Bord, höchstens für hohe Würdenträger oder sehr reiche Passagiere, und natürlich hatten der ναύκληρος und der κυβερνήτης jeweils eine Kabine. Sowohl die Mannschaft als auch die Mitreisenden schliefen an Deck, entweder unter freiem Himmel oder unter einem zeltartigen Schutzdach, das sie jeden Abend aufspannten und morgens wieder abbauten.[70] Trotz der strapaziösen Bedingungen galt der Seeweg als die bequemste Reiseart.

Auf der Reise des Paulus von Caesarea nach Rom befanden sich laut Apg 27,37 276 Personen[71], von denen nicht alle Besatzungsmitglieder waren, wie uns Lukas in der Apostelgeschichte berichtet. Auch Josephus[72] spricht von 600 Mitreisenden auf seiner Überfahrt.

---

[68] *Breusing*, S. 160f.

[69] *Casson*, Reisen, S. 177.

[70] *Casson*, Reisen, S. 178.

[71] Im griechischen Original: ἤμεθα δὲ αἱ πᾶσαι ψυχαὶ ἐν τῷ πλοίῳ διακόσιαι ἑβδομήκοντα ἕξ.

[72] Josephus, Vita 15, nach: *Josephus, Flavius*, Vita, in: *Niese, Benedictus* [Hg.], Flavii Iosephi Opera, Vol. IV, Berlin 1955, S. 321–389, und *Josephus, Flavius*, Lebensbeschreibung. Aus dem Griechischen übersetzt, mit einer Einleitung und mit einem Anhang von Anmerkungen versehen von Leo Haefeli [Hg.], NTA XI, 4. Heft, Münster 1925.

Philo berichtet in Flaccus § 26[73], dass Gaius Agrippa den Rat gab, auf dessen Reise nach Syrien anstatt über Brindisi den Weg über Alexandrien zu nehmen, da diese Route schneller und die alexandrinischen Seefahrer erfahrener und zielsicherer seien und wesentlich schnellere Schiffe hätten. Die Route von Rom nach Syrien über Alexandrien ist zwar nicht streckenmäßig kürzer und führt dazu noch über das offene Meer, doch wird dieser Nachteil wohl durch die Erfahrung und Zuverlässigkeit der Alexandrinischen Seefahrer aufgewogen, was nach dem Bericht des Philo sogar in Kreisen der römischen Oberschicht bekannt gewesen zu sein scheint.

## 3.5 Meteorologie – Antike Windtheorien und Meeresströmungen

Bereits Anaximenes (um 585–525 v.Chr.) erkannte, dass Luft, sich entspannend, von Stellen höherer Dichte nach Stellen niedrigerer Dichte weht[74]. Anaxagoras (ca. 500–428 v.Chr.) ging sogar davon aus, dass Wind entsteht, wenn die Luft von der Sonne verdünnt wird und die von ihr erhitzten Luftteilchen πρὸς τὸν πόλον entweichen und von da wieder abgestoßen werden[75]. In beiden Ansätzen spiegelt sich bereits ein wenig Wahrheit wider, jedoch ohne jegliche physikalische Fundierung, rein aus Beobachtungen und Erfahrungen geschlossen. Ein plötzliches Drehen des Windes wurde immer noch als ein personifizierter Windkampf gegen einen Konkurrenten aus entgegengesetzter Richtung gesehen.

Auch die Bezeichnung und Systematik der Winde basierte auf reinen Beobachtungen. Aber man kannte bereits die Etesien, die sommerlichen Nordströmungen des östlichen Mittelmeergebietes (vgl. Abbildung 9), die heiteres, trockenes und wolkenarmes Wetter, aber bisweilen auch erhebliche Windgeschwindigkeiten, mit sich bringen. Pro Jahr gibt es etwa 50–60 Etesientage, hauptsächlich im Zeitraum von Juli bis September, Vorläufer können auch schon ab Mai, Nachzügler bis in den Oktober hinein auftreten. Daneben gibt es die unbeständigen und wechselhaften Winde im

---

[73] *Philo*, Flaccus, in: *Colson, F.H., u.a.* [Hg.], Philo in ten volumes and two supplementary volumes, Vol. IX, Cambridge 1960, S.293–403, hier S. 316f.

[74] Die Lehre des Anaximenes ist nur noch in Fragmenten erhalten. Das hier interessierende Fragment findet sich bei Hippolytus, I 7,7. Im griechischen Original nach der Ausgabe *Hippolytus*, Refutatio Omnium Haeresium, hg. von Miroslav Marcovich, PTS 25 (1986): Ἀνέμους δὲ γεννᾶσθαι, ὅταν ἐκ ⟨μέρους⟩ πεπυκνωμένος ὁ ἀνέρ ἀρθεὶς φέρηται.

[75] Auch die Lehre des Anaxagoras ist nur in Fragmenten erhalten. Das hier interessierende Fragment findet sich bei Hippolytus I 8,11. Im griechischen Original: Ἀνέμους δὲ γίνεσθαι λεπτυνομένου τοῦ ἀέρος ὑπὸ τοῦ ἡλίου καὶ τῶν ἐκκαιομένων πρὸς τὸν πόλον ὑποχωρούντων καὶ ἀποφερομένων. βροντὰς δὲ καὶ ἀστραπὰς ἀπὸ ⟨τοῦ⟩ θερμοῦ γίνεσθαι, ἐμπίπτοντος εἰς τὰ νέφη.

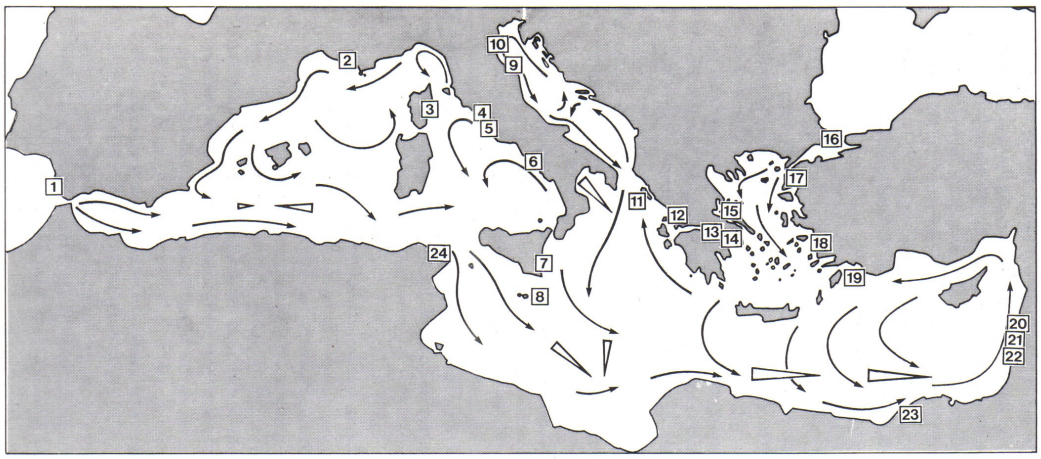



Abb. 9: Das Mittelmeer mit den im Frühjahr vorherrschenden Strömungen (Pfeile) und Windrichtungen (Keile)[76]

Winter, die sich häufig mit reichlichen Niederschlägen und Winden bis zu Sturmstärke bemerkbar machen.

Für die Seefahrt war es besonders wichtig, zu wissen, aus welcher Richtung der Wind weht. Es gab weder einen Kompass, noch eine Windrose mit 360°-Einteilung, auch die Bezeichnungen Nord, Ost, Süd und West für die Windrichtungen sind nicht belegt. Dennoch gab es Windrosen, die auch in der Seefahrt benutzt werden konnten.

Nach der Definition von Böker ist eine Windrose in der Antike „die figürliche Darstellung des nach bestimmten Gesichtspunkten in Bögen aufgeteilten Horizontkreises, zusätzlich der radialen Verbindungen der Teilungspunkte mit dem Zentrum des Kreises, wobei jedem Radius ein Windname beigeordnet wurde.“[77] Der Kreisbogen war also nicht nach den Himmelsrichtungen jeweils in Segmente geteilt, sondern die Windnamen wurden in bestimmten Richtungen angetragen und teilten dadurch den Kreisbogen in Segmente.

Nur sehr wenige solcher Windrosen des Altertums sind noch als Stein- oder Baudenkmäler erhalten, wesentlich zahlreicher sind die literarischen Zeugnisse. Aus ihnen kann man die Regeln entnehmen, nach denen die Kreisteilung vorgenommen wurde. Eine wichtige Rolle spielten die Solstitialpunkte, die Punkte der maximalen

[76] Abbildung entnommen aus: *Höckmann*, S. 12.

[77] *Böker, Robert*, Art. Winde. B. Die geophysischen Windtheorien im Altertum/D. Windnamen/E. Windrosen/F. Meteorologische Instrumente, PRE VIII A.2, Stuttgart 1955, Sp. 2215–2265.2288–2387, hier Sp. 2328.

Sonnenweiten, die azitumalen Bogenabstände im Horizont des oberen Sonnenrandes vom Ost- und Westpunkt bzw. bei Aufgang und Untergang an den Tagen der Wenden. Jede Windrose hatte eine Nord-Süd-Achse als Symmetrielinie.

Homer und Hesiod kannten nur die vier Hauptwinde, Βορέας für die Nordrichtung, Νότος für die Südrichtung, und Εὖρος und Ζέφυρος als Umschreibungen der Sonnenphänomene in östlicher und westlicher Richtung. Später kamen Rosen mit acht Windstrichen auf, wie z.B. die Windrose des Turmes der Winde in Athen. Hier handelt es sich um eine regelmäßige hellenistische achtstrichige Windrose mit den Namensinschriften (von Nord nach Nordwest): Βορέας – Καικίας – Ἀπη[λιώ]της – Εὖ[ρο]ς – Νότο[ς] – Λί[ψ] – Ζέφ[υρος] – Σκίρων. Der Erfinder dieses Systems ist jedoch nicht bekannt.

Verbreiteter waren allerdings die zwölfstrichigen Windrosen – jeweils in verschiedenen Ausführungen –, wie die Windrose des Aristoteles, der die Solstitialweiten mit 1/15 des Kreisumfangs (24°) ansetzt. Den restlichen Bogen zwischen den Polen und den Solstitialpunkten (90°–24°=66°) teilt er genau in der Mitte (bei jeweils 33°) und nimmt den Äquator als Spiegelungsachse der geophysischen Vorgänge, so dass man folgende Windrose erhält:

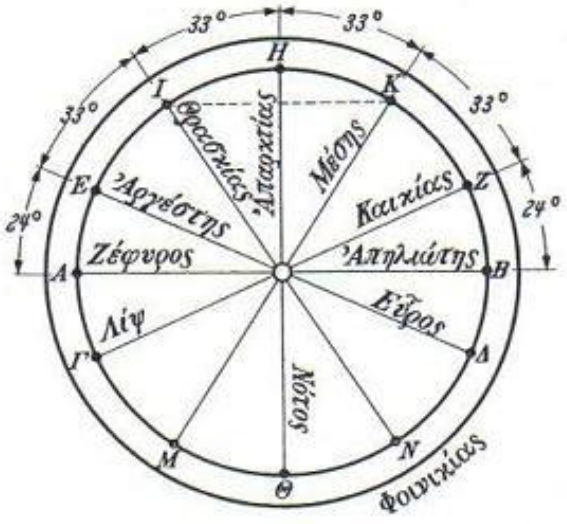



Abb. 10: Die Horizontteilung und Rose des Aristoteles[78]

Für die Seefahrt war eine derartige Windrose jedoch ungeeignet, man benötigte ein „leicht herzustellendes und leicht zu handhabendes Orientationsinstrument, wel-

[78] Abbildung entnommen aus: *Böker*, Sp. 2347.

ches keine Mißverständnisse bei Kursbefehlen aufkommen ließ und welches von so komplizierten und unrealisierbaren Dingen wie solstitialen Sonnenweiten, ganzzahlig harmonischen Kreisteilungen und dergleichen absah.“[79] Timosthenes verwirklichte dies in seiner Windrose, einem regulären Dodekagonon (Kreisteilung mit zwölf gleich großen Winkeln) der Windstriche, der er auch eine bis ins einzelne durchgeführte Windgeographie mitgab, in der er den Randländern der Oikumene die jeweiligen Windrichtungen zuordnete, die in ihre Richtung wiesen. Der Mittelpunkt seiner Rose war Rhodos.[80]

Eine derartige gleichmäßige zwölfstrichige Windrose fand man z.B. im Bereich des Forums der römischen Stadt Thugga im heutigen Tunesien. Sie nennt folgende lateinische Namensinschriften (von Nord nach Nordnordwest): *Septentrio – Aquilo – Euroaquilo – [Vu]lturnus – Eurus – Leuconotus – Auster – Libonotus – Africus – Faoni – Argestes – Circius* (vgl. Abbildung 11). Eine Besonderheit dieser Windrose von Thugga ist, dass sie den Windnamen *Euroaquilo* für den Ostnordostwind bezeugt[81], von dem der εὐρακύλων aus Apg 27,14 die exakte griechische Übersetzung ist.

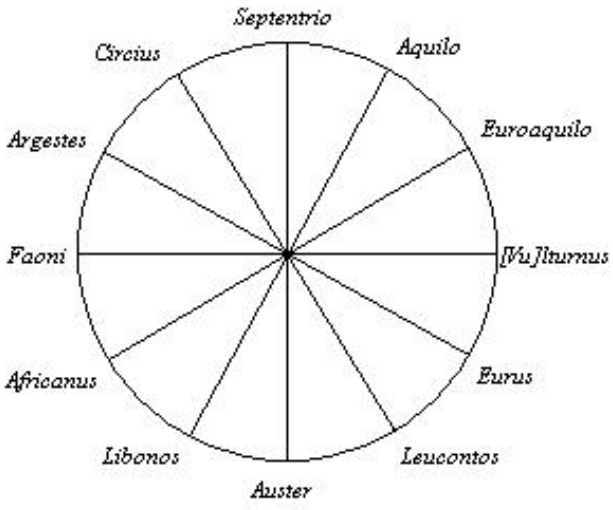



Abb. 11: Schematische Darstellung der Windrose von Thugga[82]

[79] *Böker*, Sp. 2352.

[80] *Böker*, Sp. 2354.

[81] Vgl. auch *Hemer, Colin J.*, Euraquilo and Melita, JThS 26 (1975), S. 100–111, hier S. 103f.

[82] Die Abbildung stellt einen eigenen Entwurf dar.

Die Meeresströmungen des Mittelmeeres haben wesentlich weniger Einfluss auf die Schifffahrt als die Winde, denn im Mittelmeer sind die großräumigen Meeresströmungen (vgl. Abbildung 9) relativ langsam. Allerdings gibt es auch lokale Strömungen in Meerengen, die auch auf die Schifffahrt Einfluss haben. Die wichtigste davon ist wohl die Strömung in der Straße von Messina, weil diese die meistbefahrene Wasserstraße ihrer Art war. Hierbei handelt es sich um eine Gezeitenströmung, die periodisch ihre Richtung ändert, und die damit für den Kenner eher nützlich als hinderlich sein kann. Höchstens kleinere Schiffe konnten durch die entstehenden Strudel in Gefahr geraten.[83]

## 3.6 Die römische Getreideflotte

Eine der größten Leistungen des römischen Reiches im Schifffahrtsbereich war die Organisation und Durchführung der alljährlichen Getreidelieferung (*Annona*) nach Rom.

Aufgrund der stark anwachsenden Bevölkerungszahl war Rom nicht mehr in der Lage, sich selbst mit Getreide zu versorgen, und es war gezwungen, Getreide zu importieren. Rom löste dieses Problem, indem es Sardinien, Sizilien, Nordafrika und Ägypten, nachdem diese in römische Hand gefallen waren, die regelmäßige Lieferung von 10% der Getreideernte als Steuer auferlegte.[84] Das Getreide selbst war Staatsbesitz, die Transporte wurden jedoch von privaten Reedern durchgeführt, die den Staatsauftrag nach römischem Brauch ersteigerten. Im 1. und 2. Jh. n.Chr. war jeder Reeder verpflichtet, in jedem zweiten Jahr eine *Annona*-Fahrt durchzuführen[85].

Die Lieferung des Getreides war so notwendig, dass während einer Hungersnot Kaiser Claudius (41 n.Chr. – 54 n.Chr. römischer Kaiser) besondere Steuervorteile für den Bau von Frachtern über 10.000 *modii* Tragfähigkeit (5 *modii* Korn sind etwa 45 kg[86], 10.000 *modii* entsprechen also etwa 90 Tonnen Korn) und für die Durchführung von *Annona*-Reisen auch im Winter anbot.[87] Im Gegenzug haftete der Fiscus

---

[83] *Gelsdorf*, S. 752.

[84] *Höckmann*, S. 75f.

[85] *Höckmann*, S. 77. Im 3. Jh. veränderte sich diese Situation, denn sowohl die Zahl der Schiffe, als auch deren Größe und bauliche Qualität gingen zurück. Nun musste alles, was ein Segel trug, für die Versorgung Roms eingesetzt werden.

[86] *Höckmann*, S. 78.

[87] *Höckmann*, S. 77.

bei Schiffsverlusten, die nicht unerheblich waren. Es musste mit einem jährlichen Verlust von ca. 20% des Frachtraumes gerechnet werden.[88]

Welche Mengen Rom um Christi Geburt an Getreide benötigte, geht aus dem Tatenbericht des Augustus hervor[89]: Bis zu 200.000 Familienväter der Unterschicht waren zum freien Empfang von 5 *modii* Korn (ca. 45 kg) im Monat berechtigt, es werden also mindestens 750.000 Menschen von frei verteiltem Staatsgetreide gelebt haben. Zusammen mit dem Bedarf der Oberschicht müssen neben dem landeseigenen Getreideanbau im Jahr etwa 40 Millionen *modii* Korn (ca. 360.000 Tonnen[90]) importiert worden sein, was in etwa 800 Schiffsladungen Korn entspricht. Rechnet man die 20% Verlust mit ein, müssen jährlich 1000 Schiffe mit Getreide für Rom auf den Weg gebracht worden sein.[91] Allein im römischen Hafen Puteoli wurden jährlich über 200.000 Tonnen Getreide umgeschlagen.[92]

Ein Großteil dieses Getreides, 150.000 Tonnen, stammte aus Ägypten und wurde in Alexandrien verschifft[93], und das, obwohl der Weg von Ägypten nach Rom relativ weit und beschwerlich war. Die Getreidelieferzeit lag im Sommer, da das Meer in den Wintermonaten für die Schifffahrt sehr schwierig zu passieren war, wie bereits erläutert. Im Sommer herrschten vorwiegend nördliche Winde vor, die Schiffe konnten also von Ostia oder Puteoli aus mit achterlichem, konstantem und mit der nötigen Kraft wehendem Wind in 10, durchschnittlich in 14 Tagen nach Alexandrien gelangen. In die Gegenrichtung sah es leider nicht so gut aus, da dann auf dem direkten Weg Alexandrien-Rom der Wind genau gegen die Fahrtrichtung wehen würde. In dieser Richtung waren die Seefahrer gezwungen, einen Kurs einzuschlagen, der fast dreimal so lang war wie der direkte Weg (vgl. Abbildung 12). Die Schiffe mussten die

---

[88] *Höckmann*, S. 91.

[89] *Augustus*, Res gestae 15. Entnommen aus: *Augustus*, Meine Taten. Res Gestae Divi Augusti. Lateinisch-griechisch-deutsch, hg. von Ekkehard Weber, Darmstadt [6]1999. Im lateinischen Original: *Consul tertium dec[i]mum sexagenos denarios plebei, quae tum frumentum publicum accipiebat, dedi; ea millia hominum paullo plura quam ducenta fuerunt.*

[90] *Höckmann*, S. 78, errechnet hier 270.000 Tonnen Korn, was einem Bedarf von 30 Millionen *modii* entspricht.

[91] So *Höckmann*, S. 78. Damit würde jedoch jede Schiffsladung 50.000 *modii*, also etwa 450 Tonnen Korn beinhalten, was mir sehr viel vorkommt. Rechnet man mit 10.000 *modii* Korn pro Schiff, so ergibt sich eine Zahl von 4000 Schiffsladungen, also machten sich mit den Verlusten eingerechnet jährlich 4800 *Annona*-Frachter auf die Reise. Welche der Zahlen nun der Wahrheit am nächsten kommen, wage ich jedoch nicht allein aufgrund dieser einen Quelle mit Zahlenangeben zu entscheiden.

[92] *Becker, Jürgen*, Paulus. Der Apostel der Völker, Tübingen [3]1998, S. 505.

[93] *Casson*, Seefahrer, S. 370.

Südküste Kleinasiens ansteuern und dann, sich nach backbord haltend, entlang der Küste bis Rhodos gelangen. Von dort aus führte sie der Weg nach Süden Richtung Kreta und schließlich erreichten sie unter ständigem Kreuzen Syrakus auf Sizilien, wobei sie gegebenenfalls unterwegs auf Malta Station machten.[94] In Syrakus konnten sie entweder auf das Einsetzen südlicher Winde warten, um die Straße von Messina zu passieren, oder sich mühsam mit den Nordwestwinden weiterbringen. Die gesamte Fahrtdauer dieses Kurses betrug mindestens 50, teilweise bis 70 Tage.[95]

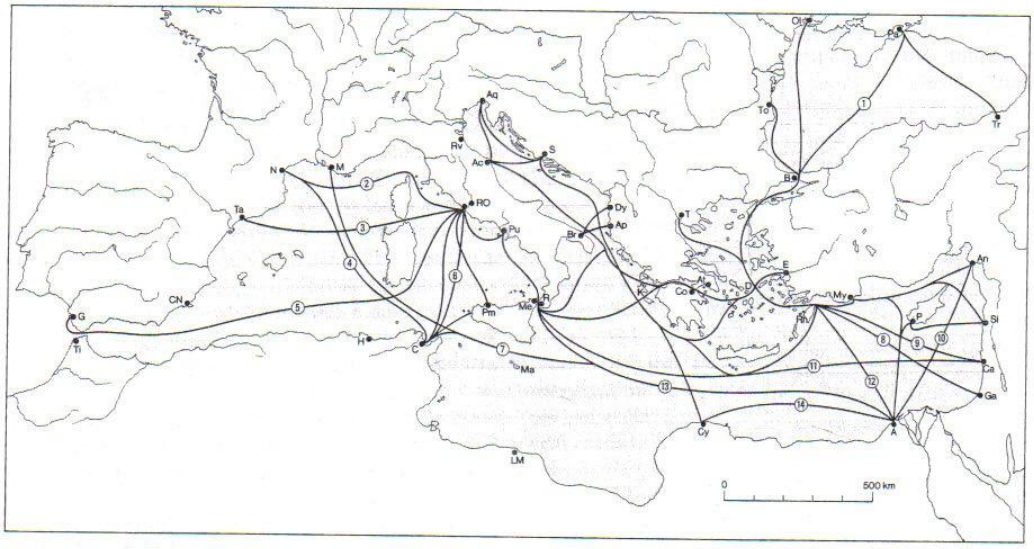



Abb. 12: Antike Schifffahrtsrouten im Mittelmeer[96]

Heinz Warnecke[97] schließt Malta vollständig als Etappenziel aus, für ihn sprechen „meteorologische, geophysikalische und nautische Faktoren sowie der gesunde Menschenverstand“[98] dagegen. Stattdessen führt bei ihm die Reiseroute von Alexandrien nach Rom an der Südküste Kretas vorbei, dann durch den nördlichen Teil des

[94] Hier sollte allerdings angemerkt werden, dass Malta eventuell nur wegen der Identifikation von Malta mit dem Μελίτη der Apostelgeschichte und dem Bericht in Apg 28,11, nach dem auf Μελίτη ein Schiff aus Alexandrien überwintert hat, als Stationspunkt in die Alexandrien-Rom-Route aufgenommen worden ist. Ob Malta tatsächlich auf der Rom-Alexandrien-Route lag, kann deshalb nicht gesagt werden.

[95] Vgl. *Casson*, Seefahrer, S. 371.

[96] Abbildung entnommen aus: *Gelsdorf*, S. 753.

[97] *Warnecke, Heinz*, Der Lebensnerv Roms. Der antike Seeweg über das Ionische Meer, in: *Kinsky, Rüdiger* [Hg.], Offenheit und Interesse. Studien zum 65. Geburtstag von Gerhard Wirth, Amsterdam 1993, S. 271–291.

[98] *Warnecke*, Lebensnerv, S. 277.

Ionischen Meeres, der damals die südliche Adria genannt wurde[99], mit dem Etappenziel Kephallenia, von Kephallenia direkt nach Sizilien und durch die Straße von Messina schließlich nach Rom. Wie realistisch diese Version ist, wird sich unter 4.2 Das Itinerar zeigen.

Ein Schiff aus Alexandrien konnte in einer Schifffahrtssaison nur eine einzige Fahrt hin und zurück unternehmen. Man nimmt an, dass die Ägyptenflotte in zwei Hälften operierte.[100] Die eine Hälfte überwinterte in Alexandrien, die andere in Rom. Die Schiffe, die zeitig im Frühjahr in Alexandrien starten konnten, dürften im gleichen Sommer bis Herbst noch eine zweite Ladung nach Rom gebracht haben. Sobald die Schifffahrtssaison Anfang April begann, starteten die Getreidefrachter in Alexandrien und kamen dann Ende Mai/Anfang Juni in Rom an. Dort wurden sie entladen – was bei der großen Anzahl der ankommenden Schiffe auch einige Wochen in Anspruch nehmen konnte – bis sie sich schließlich wieder auf die Rückfahrt nach Alexandrien machen konnten. Oft kam es jedoch vor, dass sie bei der zweiten Fahrt nach Rom diese nicht mehr rechtzeitig vor dem Wintereinbruch zu Ende bringen konnten und unterwegs zum Überwintern gezwungen waren, so auch das Schiff des Paulus, das in Φοῖνιξ überwintern wollte, und das Schiff, das auf Μελίτη überwintert hat und mit dem Paulus von dort nach Rom weiterreiste. Diejenigen Schiffe, die in Rom starteten, dürften nur einmal die Fahrt von Rom nach Alexandrien und mit Ladung wieder zurück geschafft haben.

Ein Zeugnis für die Route von Alexandrien nach Rom gibt uns Lukian[101]. Er schreibt: „Mir erzählte es der Schiffsherr selbst, ein wackerer und sehr umgänglicher Mann. Er sagte: sie wären mit einem ziemlich günstigen Winde von Pharos abgefahren und hätten am siebenten Tage das Vorgebirge Akamas zu Gesicht bekommen: Aber hier sei der Wind nach Nordwest umgesprungen und habe sie nach Sidon verschlagen. Von da wären sie bei unaufhörlich stürmischem Wetter durch die kilikische Meerenge am zehnten Tage bis zu den Chelidonischen Felsen getrieben worden, wo nur wenig gefehlt habe, daß sie nicht alle untergegangen wären. (. . . ) Von da hätten sie also, da sie doch nun einmal aus dem geraden Wege herausgeworfen worden, das Ägäische Meer durchschifft, und so wären sie endlich, unter beständigem Lavieren gegen die Passatwinde, gestern am siebenzigsten Tag ihrer Abreise aus Ägypten in den Piräus eingelaufen, anstatt dass sie Kreta zur rechten Hand hätten liegen lassen, das maleische Vorgebirge umsegeln und nun bereits in Italien angekommen sein sollen.“

---

[99] *Warnecke*, Lebensnerv, S. 288.

[100] *Gelsdorf*, S. 754.

[101] *Lukian*, Nav. 7–9. Hier nach der Übersetzung von C.M. Wieland.

Es ist fraglich, ob die Isis Kreta tatsächlich „zur rechten Hand hätte liegen lassen“, also Kreta südlich passiert hätte, da dann das maleische Vorgebirge wohl kaum in Sicht gelegen wäre. Vielleicht sollte man in Erwägung ziehen, τὴν Κρήτην δεξιάν mit „rechte Seite Kretas“ zu übersetzen, was rein grammatikalisch möglich wäre. Dann hätte die Isis Kreta nördlich umschifft und das maleische Vorgebirge wäre ein plausiblerer Wegpunkt. Eine weitere Übersetzungsmöglichkeit nennt Casson: „keeping Crete on the right and sailing beyond (i.e., avoiding) Malea.“[102] Casson kritisiert nicht die Übersetzung des „δεξιάν“, sondern seiner Meinung nach wurde ὑπὲρ τὴν Μαλέαν mit der Übersetzung „das maleische Vorgebirge umsegeln“ bisher falsch gedeutet. Er übersetzt mit „unterhalb des maleischen Vorgebirges vorbeisegeln“ und kann auf diese Weise beide Ausdrücke (τὴν Κρήτην δεξιάν und ὑπὲρ τὴν Μαλέαν) unter einen Hut bringen.

Josephus[103] nennt bei seiner Reiseroute nur die Tatsache, dass sein Schiff auf dem Weg von Rom nach Judäa mitten auf dem Adriatischen Meer (κατὰ μέσον τὸν Ἀδρίαν) untergegangen sei, wir wissen allerdings nicht, wo entlang seine Fahrt genau verlaufen ist.

Wir werden auf die Frage nach den antiken Reiserouten, dabei auch auf die der Isis und des Schiffes des Josephus, zurückkommen, wenn es um das Itinerar des Paulus bei seiner Reise nach Rom geht.

---

[102] *Casson, Lionel*, The Isis and Her Voyage, TPAPA 81 (1950), S. 43–56, hier S. 48.

[103] *Josephus*, Vita 15.

# 4 Die Seereise des Apostels Paulus nach Rom Apg 27,1–28,14

Nach eingehender Befassung mit der Seefahrt der römischen Kaiserzeit, der Zeit des Apostels Paulus, wenden wir uns nun Apg 27,1–28,14 zu, dem Bericht des Lukas über die Seereise des Paulus nach Rom. Zunächst wird der lukanische Bericht allgemein in die Apostelgeschichte des Lukas eingeordnet und gegliedert, bevor der Text von Apg 27,1–28,14 mit Hilfe der bisherigen Erkenntnisse untersucht wird.

## 4.1 Die literarische Stellung der Passage Apg 27,1–28,14 in der Apostelgeschichte

### 4.1.1 *Aufbau der Apostelgeschichte*

Die Apostelgeschichte bildet den zweiten Teil des so genannten lukanischen Doppelwerkes, bestehend aus dem Lukasevangelium und der Apostelgeschichte. Sie beinhaltet die missionarische Ausbreitung des Evangeliums, die sich im Wesentlichen in drei Phasen ereignet hat[1]: 1. Jerusalem, 2. Judäa und Samaria und 3. bis zu den Enden der Erde. Diese Einteilung entspricht auch dem Aufriss der Apostelgeschichte, wobei der dritten Phase der meiste Raum zukommt. Innerhalb dieser dritten Phase setzt Lukas zwei deutliche Zäsuren. Einmal mit dem Abschluss des Apostelkonzils (15,35), der „den Übergang zur großen selbständigen paulinischen Ägäis-Mission markiert". Der andere Einschnitt ist „der feierliche Entschluß des Paulus, nach Rom zu reisen (19,21)".[2] Damit ergibt sich folgendes Gliederungsschema[3]:

| | |
|---|---|
| 1,1–26 | Proömium: Die Weisung des Auferstandenen für seine Jünger |
| 2,1–5,42 | Erster Hauptteil: Die Anfangszeit der Kirche in Jerusalem |
| 6,1–9,31 | Zweiter Hauptteil: Die Ausbreitung der Kirche in Judäa und Samaria |
| 9,32–15,35 | Dritter Hauptteil: Paulus, Antiochia und die Anfänge des Heidenchristentums |
| 15,36–19,20 | Vierter Hauptteil: Die Mission des Paulus in Kleinasien und Griechenland |

[1] *Roloff, Jürgen*, Einführung in das Neue Testament, Reclam Nr. 9413, Stuttgart 1998, S. 185.

[2] *Roloff*, Einführung, S. 186.

[3] Entnommen aus *Roloff*, Einführung, S. 186.

19,21–28,31 Fünfter Hauptteil: Paulus als Zeuge des Evangeliums zwischen Jerusalem und Rom

Als roter Faden zieht sich die immer weiter ausbreitende Missionstätigkeit durch die gesamte Apostelgeschichte. Von Jerusalem aus wird das Evangelium von Jesus Christus über Judäa und Samaria, Kleinasien und Griechenland bis hin zur Welthauptstadt Rom verkündet.

### 4.1.2 *Kontextanalyse und Gliederung der Perikope Apg 27,1–28,14*

Der lukanische Bericht über die Romreise des Apostels Paulus findet sich im fünften Hauptteil nach der Gliederung von Roloff (s.o.), also am Ende der Apostelgeschichte und damit am Ende des uns erhaltenen Berichtes über das Leben des Paulus. Bereits in Apg 19,21 kündigt Paulus seinen Entschluss an, nach Rom zu reisen[4]. Spätestens hier wird das Ziel seiner missionarischen Tätigkeit deutlich, das Evangelium von Jesus Christus der gesamten damals bekannten Welt zu verkünden, wobei natürlich die Welthauptstadt Rom nicht fehlen darf.

Kurz nach dieser Ankündigung wird Paulus beschuldigt, Menschen gegen die Juden aufgebracht zu haben (Apg 21,28). Damit beginnt das Prozedere, das schließlich dafür verantwortlich ist, dass Paulus tatsächlich nach Rom gelangt. Paulus wird aufgrund dieser Beschuldigung gefangen genommen und nach Caesarea vor den Statthalter Felix und dessen Nachfolger Festus gebracht (Apg 24f.). Da Paulus nach der Darstellung des Lukas das römische Bürgerrecht besitzt, beruft er sich auf den römischen Kaiser (Apg 25,10–12), und Festus gibt schließlich die Anweisung, dass der Prozess in Rom vor dem Kaiser weitergeführt werden soll. Auf diese Weise gelangt Paulus – als Gefangener – nach Rom.

Die hier zu behandelnde Perikope beginnt mit der Abreise von Caesarea und leitet damit durch den Ortswechsel einen neuen Abschnitt ein. Paulus ist nun endlich nach zweijähriger Haft in Caesarea (Apg 24,27) und langen Verhandlungen (Apg 24–26) auf dem Weg nach Rom. Erstmals erwähnt wird die Ankunft in Rom in Apg 28,14 („und auf diese Weise gelangten wir nach Rom“). Ab V. 15 macht sich Paulus auf dem Landweg von Puteoli, dem Hafen Roms, nach Rom auf und ab V. 16 ist vom Leben und Handeln des Paulus in Rom die Rede, was im Rahmen dieser Arbeit nicht behandelt werden soll. Damit ist mit der Perikope Apg 27,1–28,14 ein eigenständiger Abschnitt gegeben, der die Seereise von Caesarea nach Rom beinhaltet.

---

[4] Im griechischen Original: Ὡς δὲ ἐπληρώθη ταῦτα, ἔθεντο ὁ Παῦλος ἐν τῷ πνεύματι διελθὼν τὴν Μακεδονίαν καὶ Ἀχαίαν πορεύεσθαι εἰς Ἰεροσόλυμα εἰπὼν ὅτι μετὰ τὸ γενέσθαι με ἐκεῖ δεῖ με καὶ Ῥώμην ἰδεῖν.

Am Sinnvollsten gliedert sich eine Reise immer nach dem zugrunde liegenden Itinerar. Dementsprechend kann man die Perikope Apg 27,1–28,14 wie folgt gliedern:

| | |
|---|---|
| 27,1–8 | Von Caesarea nach Kreta |
| 27,1–2 | Abreise von Caesarea |
| 27,3–5 | Von Caesarea bis Myra |
| 27,6–8 | Auf einem alexandrinischen Schiff nach Καλοὶ λιμένες auf Kreta |
| 27,9–12 | Auf Kreta |
| 27,9–11 | Ermahnung des Paulus und Reaktionen darauf |
| 27,12 | Beschluss, nach Phönix zu fahren |
| 27,13–38 | In Seenot |
| 27,13 | Abfahrt nach Phönix |
| 27,14–15 | Erste Widrigkeiten |
| 27,16–20 | Versuche, die Seenot abzuwenden |
| 27,21–26 | Der Traum des Paulus |
| 27,27–29 | Land scheint in Sicht zu sein |
| 27,30–32 | Verlust des Beibootes |
| 27,33–36 | Ermunterungsrede des Paulus |
| 27,37 | Anzahl der an Bord befindlichen Personen |
| 27,38 | Erleichterung des Schiffes |
| 27,39–28,10 | Strandung und Aufenthalt auf Μελίτη |
| 27,39–41 | Strandung auf Μελίτη |
| 27,42–44 | Rettung der Schiffsinsassen |
| 28,1–2 | Empfang auf Μελίτη |
| 28,3–6 | Paulus wird von einer Schlange gebissen |
| 28,7–9 | Paulus heilt Kranke auf der Insel |
| 28,10 | Abschied von Μελίτη |
| 28,11–14 | Von Μελίτη nach Rom |
| 28,11 | Aufbruch nach Rom |
| 28,12–13 | Die Etappen von Μελίτη nach Rom |
| 28,14 | Ankunft in Rom |

Auffällig ist, dass Paulus an bestimmten Stellen immer wieder in den Mittelpunkt tritt, obwohl er doch nur als Gefangener an Bord ist. So hält er auf der Fahrt ei-

ne Ermahnungs- (27,9–10) und zwei Ermunterungsreden (27,21–26.33–36), wird auf Μελίτη von einer Schlange gebissen und überlebt ohne jegliche Folgen (28,3–6), und heilt den Vater des Publius, des Ersten der Insel (πρῶτος τῆς νήσου), und weitere Kranke (28,7–9). Diese Stellen werden gemeinhin als lukanische Einschübe in den Schifffahrtbericht bezeichnet. In der Apostelgeschichte wäre dieser Bericht allerdings ohne diese so genannten Einschübe nicht denkbar, durch die Paulusszenen erhält er erst einen Sinn. Betrachtet man den Bericht ohne diese Szenen, wirkt er holprig und geradezu trocken, erst durch Paulus bekommt er Leben eingehaucht.

Die Meinungen um die zeitliche Einordnung der Romreise des Paulus schwanken nur zwischen wenigen Jahren hin und her, sind also relativ einheitlich, da der Prokuratorwechsel von Felix zu Festus in Apg 24,27 auf Mitte bis Ende der 50er Jahre des 1. Jahrhunderts n.Chr. festgelegt werden kann und die Überführung des Paulus als Gefangener nach Rom kurz darauf stattfand. Die Ausleger schwanken in Abhängigkeit vom Amtswechsel Felix/Festus zwischen einer Frühdatierung auf den Winter 55/56 n.Chr.[5] und einer späteren Datieren auf die Jahre zwischen 58–60 n.Chr.[6], 60/61 n.Chr.[7], bzw. noch später, der Winter 63/64 n.Chr.[8] Die jeweilige Argumentation soll hier nicht erörtert werden, da die Datierung der Seereise für das Thema dieser Arbeit keine Rolle spielt, sie kann aber in den jeweiligen Kommentaren auf den angegebenen Seiten nachgelesen werden.

## 4.2 Das Itinerar

Wir wenden uns nun schließlich dem Inhalt des in der Apostelgeschichte überlieferten Berichtes über die Seereise des Paulus nach Rom zu und betrachten ihn auf dem Hintergrund der römisch-kaiserzeitlichen Seefahrt. Dabei soll entlang des Itinerars vorgegangen werden.

---

[5] So z.B. *Barrett, Charles K.*, The Acts Of The Apostles Vol. II. Introduction and Commentary on Acts XV–XXVIII, A critical and exegetical commentary, London/New York 2002, p. lxi, sowie *Schmithals, Walter*, Die Apostelgeschichte des Lukas, ZBK, Zürich 1982, S. 244 und *Haenchen, Ernst*, Die Apostelgeschichte, KEK, Göttingen [16]1977, S. 84.

[6] So z.B. *Bornkamm, Günther*, Paulus, Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz 1969, S. 10, *Becker*, S. 13, nennt das Jahr 57/58 für die Überführung nach Rom.

[7] *Schneider, Gerhard*, Die Apostelgeschichte I. Teil. Einleitung. Kommentar zu Kap. 1,1–8,40, HThK V/1, Freiburg/Basel/Wien 1980 nennt entweder den Winter 59–60 oder 60–61 n.Chr., *Zmijewski, Josef*, Die Apostelgeschichte, RNT 5, Regensburg 1994, S. 891.

[8] *Schmithals*, S. 244.

### 4.2.1 *Von Caesarea nach Kreta Apg 27,1–8*

Die erste Etappe der Seereise des Paulus führte laut Apostelgeschichte von Caesarea über Sidon, im Schutz von Zypern, längs der Küste von Kilikien und Pamphylien nach Myra (vgl. Abbildung 13).

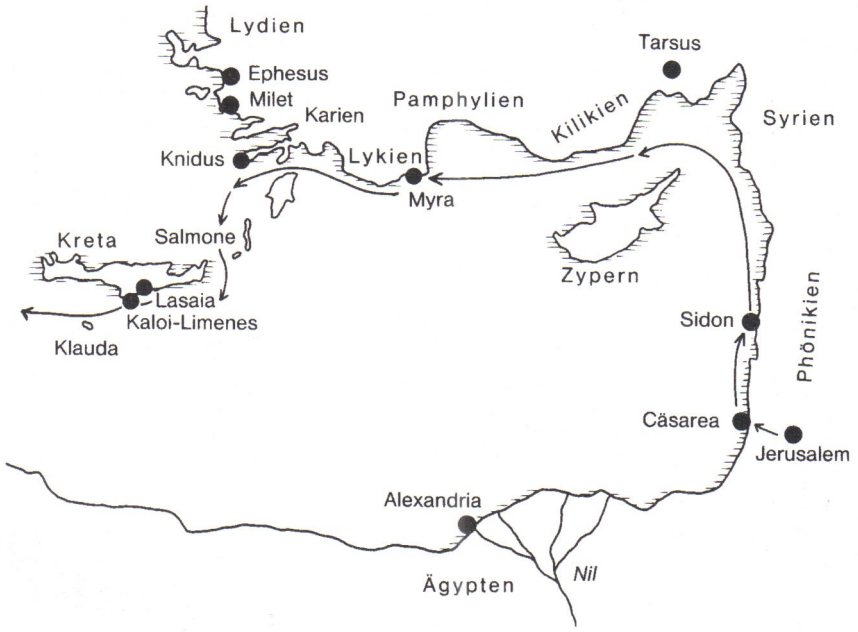



Abb. 13: Der Seeweg des Paulus von Caesarea bis Kreta[9]

**271** Als es aber beschlossen war, dass wir nach Italien wegsegeln[10], über- V. 1–2
gaben sie Paulus und einige andere Gefangene einem Centurio[11] der cohors Augusta[12] mit Namen Julius. **2** Wir gingen aber an Bord[13] eines Schiffes aus Adramyttion, das die Städte der Provinz Asia anfahren soll-

[9] Abbildung entnommen aus: *Warnecke*, Paulus, S. 50.

[10] *Bauer, Walter/Aland, Kurt und Barbara*, Griechisch-deutsches Wörterbuch zu den Schriften des Neuen Testaments und der frühchristlichen Literatur, Berlin/New York [6]1988, Art. ἀποπλέω, Sp. 195.

[11] *Bauer/Aland*, Art. ἑκατοντάρχης, Sp. 477.

[12] *Bauer/Aland*, Art. σεβαστός, Sp. 1492.

[13] *Bauer/Aland*, Art. ἐπιβαίνω, Sp. 587, hier Sp. 587,1.

> te, und liefen aus[14], und mit uns war Aristarch, ein Makedonier aus Thessaloniki.

Der Bericht über diesen Abschnitt der Reise ist im Wir-Stil verfasst. Wer genau dabei diese „wir“ sind, wird nicht explizit gesagt, namentlich genannt wird nur Aristarch, ein Makedonier aus Thessaloniki[15], der bereits aus Apg 19,29 und 20,4 als Begleiter des Paulus bekannt ist. Anscheinend wurde Paulus von seinen Freunden freiwillig begleitet[16], sie gingen als freie Passagiere an Bord[17].

Paulus war als Gefangener auf dem Schiff, zusammen mit anderen Gefangenen, um in Rom vor den Kaiser gebracht zu werden. Ein Hauptmann namens Julius beaufsichtigte die Gefangenen. Es war, wie bereits oben gesehen, üblich, sich für solche Transporte privater Schiffe zu bedienen, die sowohl Fracht als auch zahlende Passagiere beförderten. Das Schiff aus Adramyttion, einem Hafen Mysiens am Ägäischen Meer, hatte das Ziel, die Küstenstädte der Asia anzulaufen. Ein Schiff zu finden, das das eigene Reiseziel direkt anlief, war nicht immer möglich. Deshalb nahm man häufig einen oder mehrere Schiffswechsel in Kauf.

> **3** Und am anderen Tag liefen wir in Sidon ein, und Julius, der Paulus menschenfreundlich behandelte, gestattete ihm, zu seinen Freunden zu gehen und Pflege zu finden[18]. **4** Und nachdem wir von da ausgelaufen waren, segelten wir im Windschatten[19] von Zypern, weil uns die Winde entgegengesetzt waren, **5** und wir durchsegelten das Meer längs der Küste von Kilikien und Pamphylien[20] und liefen den Hafen von Myra in Lykien an[21]. V. 3–5

---

[14] *Bauer/Aland*, Art. ἀνάγω, Sp. 103–104, hier Sp. 104,3.

[15] *Zmijewski*, S. 859, merkt an, dass Aristarch eventuell deshalb hier namentlich genannt wird, weil auf ihn der hier bearbeitete Bericht zurück geht, oder weil er auf dieser Reise als ein persönlicher Gehilfe des Paulus fungierte.

[16] So *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 667. Ebenso *Roloff, Jürgen*, Die Apostelgeschichte, NTD 5, Göttingen 1981, S. 359.

[17] *Schille, Gottfried*, Die Apostelgeschichte des Lukas, ThHK V, Berlin 1983, S. 460, merkt allerdings an, dass private Reisebegleiter eines Gefangenen eine Sondergenehmigung des Statthalters benötigt hätten. Allerdings gibt er keinen Beleg hierfür an.

[18] *Bauer/Aland*, Art. ἐπιμέλεια, Sp. 600.

[19] *Bauer/Aland*, Art. ὑποπλέω, Sp. 1687.

[20] *Bauer/Aland*, Art. κατά, Sp. 823–828, hier Sp. 824,II,1a.

[21] *Bauer/Aland*, Art. κατέρχομαι, Sp. 858, hier Sp. 858,1.

Die erste Station des Schiffes war Sidon, ca. 70 sm von Caesarea entfernt[22], die mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 5 Knoten in 14 Stunden zurückgelegt werden können. Bei widrigen Windbedingungen kann man immer noch von einer Geschwindigkeit von 3 Knoten ausgehen, also rund 23 Stunden Fahrt[23]. Ab hier setzt bereits die „Kette der witterungsbedingten Widrigkeiten, die zur Verzögerung der Reise führen"[24], ein. Dass Paulus in Sidon seine Freunde besuchen darf, spiegelt das Entgegenkommen wider, mit dem ihm als Gefangenem begegnet wurde. Hier (V. 3b) handelt es sich wohl um „die erste »Paulus-Einlage« des Berichtes"[25], „die besondere Rolle, die Paulus während der Fahrt noch spielen wird, deutet sich hier bereits an"[26].

An Zypern fuhren sie im Windschutz der Insel vorbei, und ihnen waren die Winde entgegen, d.h. sie passierten Zypern nordöstlich (vgl. Abbildung 13), man muss mit nördlichen oder nordwestlichen Winden rechnen. Entlang der Südküste Kleinasiens muss dagegen häufig mit im rechten Winkel zur Küste wehendem Wind gerechnet werden (tags Seewind, nachts Landwind[27]), verbunden mit einer Westströmung[28], die eine Fahrt nach Westen gut möglich macht und die bis zu 3 Seemeilen pro Stunde zurücklegt[29]. Nach Zypern führte der Weg an Kilikien vorbei und über die Bucht von Pamphylien nach Myra[30].

V. 6–8

**6** Und dort fand der Centurio ein Schiff aus Alexandria, das nach Italien segelte, und er ließ uns in dieses einsteigen. **7** Aber wir machten viele Tage wenig Fahrt[31] und gelangten mit Mühe bis nach Knidos, denn der Wind ließ uns nicht herankommen, und wir segelten im Windschatten von Kreta bei Salmone, **8** und als wir mit Mühe daran vorüber segelten

---

[22] *Schneider, Gerhard*, Die Apostelgeschichte II. Teil. Kommentar zu Kap. 9,1–28,31, HThK V/2, Freiburg/Basel/Wien 1982, S. 383.

[23] So *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 668.

[24] *Roloff*, Apostelgeschichte, S. 360.

[25] *Schille*, S. 460.

[26] *Weiser, Alfons*, Die Apostelgeschichte. Kapitel 13–28, ÖTK 5/2, Würzburg 1985, S. 661.

[27] Siehe Erklärung der nautischen Begriffe.

[28] *Conzelmann*, S. 151.

[29] *Balmer, Hans*, Die Romfahrt des Apostels Paulus und die Seefahrtskunde im römischen Kaiserzeitalter, Bern-Münchenbuchsee 1905, S. 294.

[30] *Barrett*, S. 1184; πέλαγος meint hier, dass das Schiff nicht an der Küste von Pamphylien entlang fährt, sondern die Bucht quert, wie in Abbildung 13 dargestellt.

[31] *Bauer/Aland*, Art. βραδυπλοέω, Sp. 293.

> kamen wir an einen Ort, der Guter Hafen genannt wird, in der Nähe davon war die Stadt Lasaea.

In Myra stiegen sie auf einen alexandrinischen Getreidefrachter um. Sie segelten an Knidos vorbei, was darauf schließen lässt, dass das alexandrinische Schiff Rhodos nördlich passierte, ansonsten wäre Knidos kaum auch nur in entfernter Sicht gewesen. Da die Winde auf dieser Strecke wahrscheinlich entgegengesetzt zur Fahrtrichtung wehten, da sie nur mit Mühe vorwärts kamen, wird „im Windschatten von Kreta“ (V. 7) bedeuten, dass sie Kreta östlich passierten.

Lukian berichtet in Navigium 9, dass die Isis, wäre sie nicht schiffbrüchig geworden, Kreta zur rechten Hand hätte liegen lassen[32], was ein südliches Passieren bedeuten würde. Damit kann man aber kaum davon ausgehen, dass Lukian danach davon redet, dass sie das maleische Gebirge (an der Südspitze der Peloponnes gelegen) umsegelt hätten, da es zu weit abseits der Route liegen würde. „A ship coming from the south shore of Asia Minor cannot both keep Crete on its right – i.e., sail south of Crete – and pass, much less double, Cape Malea.“[33] Um dieses Problem zu lösen, gibt es zur oben genannten noch zwei alternative Übersetzungsmöglichkeiten der Passage τὴν Κρήτην δεξιὰν λαβόντας ὑπὲρ τὴν Μαλέαν πλεύσαντας: Zum Einen kann man τὴν Κρὴτην δεξιάν mit „auf der rechten Seite Kretas“ übersetzen, d.h. rechts von Kreta, also wäre Kreta nordöstlich anstatt südlich zu passieren. Das würde dann damit übereinstimmen, dass Lukas an dieser Stelle scheinbar als übliche Route diejenige nördlich von Kreta voraussetzt[34], die das Schiff des Paulus aufgrund der Windverhältnisse zu verlassen gezwungen ist. West- oder Nordwestwinde sind hier nicht unüblich. Wäre die übliche Route südlich an Kreta vorbei gegangen, wäre es auch logischer gewesen, Rhodos südlich zu umschiffen und so in den Süden von Kreta zu gelangen, zumal die Winde aus Nordwest kamen und sie dann im Windschatten von Rhodos hätten bleiben können. Leider gibt es keinen weiteren auffindbaren Beleg für eine derartige prädikative Stellung von δεξιός. Die zweite alternative Übersetzung nennt Casson[35]: er übersetzt ὑπὲρ τὴν Μαλέαν πλεύσαντες mit „unterhalb von Malea vorbeisegeln“ anstatt mit „Malea umsegeln“. Eine derartige Verwendung von ὑπέρ kann nicht bestritten werden und so ist der Widerspruch ebenfalls aus dem Weg geräumt.

---

[32] Im griechischen Original: τὴν Κρὴτην δεξιὰν λαβόντες.

[33] *Casson*, Isis, S. 48.

[34] Vgl. *Conzelmann*, S. 151.

[35] *Casson*, Isis, S. 48.

Anhand dieser wenigen spärlichen Belege für die Route der alexandrinischen Getreideflotte kann man schwerlich von einer „üblichen“ Route reden. Die damaligen Schiffe wurden weit mehr als heutige von der Windrichtung beeinflusst, und so mussten sie sich auch mit ihrer Route nach dem Wind richten. Es kann wohl davon ausgegangen werden, dass die Route nördlich Kretas bevorzugt wurde, da sie kürzer war. Allerdings musste man, wenn der Wind es nicht anders zuließ, Kreta südlich passieren, um nicht von den nördliche Winden auf die felsige Nordküste Kretas getrieben zu werden (so auch das paulinische Schiff). Eventuell wollte man auch schon von vornherein Kreta südlich passieren, um gar nicht in diese Gefahr zu geraten. So jedenfalls scheint der Bericht in Lukians Navigium. Casson gibt als weiteren Grund für das südliche Passieren Kretas an, dass man sich vom berüchtigten Kap Malea fern halten wollte.[36]

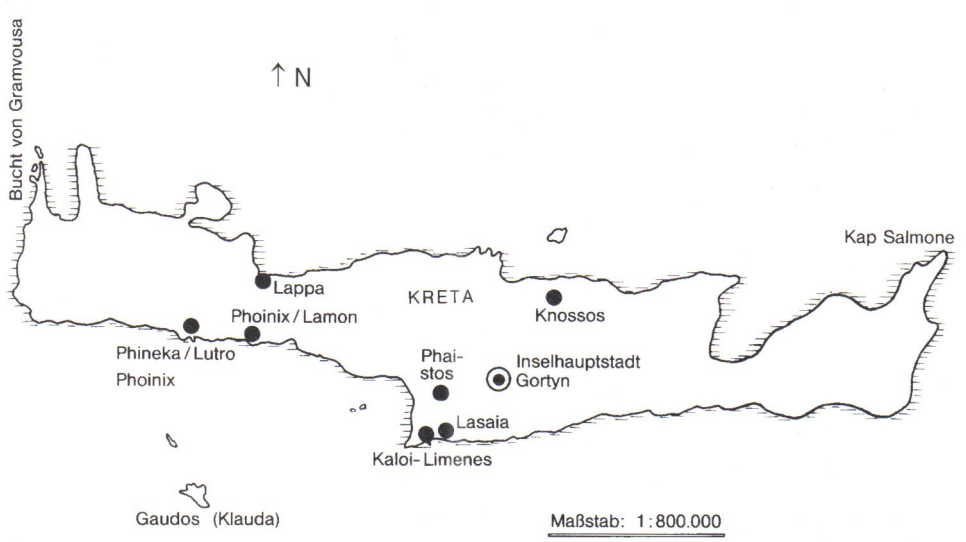



Abb. 14: Die Insel Kreta[37]

Kap Salmone liegt, wie Abbildung 14 zeigt, an der Nordostspitze Kretas[38]. Ab diesem Punkt befand sich das Schiff im Windschatten Kretas und folgte nun der Ost- und Südküste der Insel. Der Ort[39] Καλοὶ λιμένες und die Stadt Lasaea sind

[36] *Casson*, Isis, S. 49.

[37] Abbildung entnommen aus: *Warnecke*, Paulus, S. 52.

[38] So auch *Strabo*, X 474.

[39] τόπος bezeichnet eher eine Bucht als eine Stadt. Καλοὶ λιμένες ist also eigentlich kein Hafen, sondern besser mit „Ankerplatz“ zu bezeichnen.

heute kaum mehr lokalisierbar[40], auch Strabo erwähnt sie in seiner Beschreibung der Insel Kreta nicht[41]. Sie werden an der Südküste Kretas zu orten gewesen sein, eine am Kap Matala gelegene nach Osten offene Bucht gilt heute als Kaloi Limenes[42]. Durch die Öffnung nach Osten ist diese Bucht nach Norden und Westen geschützt. Östlich von Kap Matala ist eine Stadt mit Namen Lisos oder Lisia belegt, die man mit Lasaea identifizieren kann[43] (vgl. Abbildung 14).

### 4.2.2 *Der Aufbruch nach Phönix Apg 27,9–12*

> **9** Als aber geraume Zeit verstrichen war und die Schifffahrt schon gefährlich wurde, weil die Fastenzeit bereits vorüber war[44], ermahnte sie Paulus **10** und sagte zu ihnen: Männer, ich sehe, dass die Seefahrt mit Ungemach[45] und mit großem Schaden sein wird, nicht allein für die Ladung und das Schiff, sondern auch für unsere Leben. **11** Aber der Centurio glaubte dem Steuermann und dem Schiffseigner mehr als dem von Paulus Gesagten. V. 9–11

In V. 9a findet sich eine Angabe, zu welcher Zeit sich das paulinische Schiff in Καλοὶ λιμένες befand: die Fastenzeit (νηστεία) war bereits vorüber. Mit νηστεία ist das Fasten am Großen Versöhnungstag gemeint, der am 10. Tischri (September/Oktober) begangen wird, zehn Tage nach dem jüdischen Neujahrsfest und fünf Tage vor dem Laubhüttenfest, also nach dem jüdischen Kalender Anfang Oktober (im Jahr 59 n.Chr. der 5. Oktober, in den Jahren 57/58/60/61/62 früher). Legt man den syrisch-jüdischen Kalender zugrunde, den auch Josephus benutzt, so fällt der 10. Tischri auf den 28. Oktober.[46] Allerdings datiert Lukas auch sonst nur nach dem jüdischen Kalender.[47] Das Laubhüttenfest galt im Judentum als Beginn der für Seereisen ungeeigneten Zeit, zwischen Mitte November und Mitte März war *mare clausum*, d.h. die Seefahrt war sehr stark eingestellt. Wie lange dieser Fastentag bereits zurücklag, wird allerdings nicht erwähnt, eine Fortsetzung der Fahrt nach

---

[40] *Roloff*, S. 361.

[41] Vgl. *Strabo*, X 474–484.

[42] *Schneider*, Apostelgeschichte II, S. 389.

[43] *Weiser*, S. 662.

[44] Wörtlich: weil sich das Fasten bereits aufgelöst hat.

[45] *Bauer/Aland*, Art. ὔβρις, Sp. 1659–1660, hier Sp. 1660,3.

[46] *Conzelmann*, S. 151.

[47] *Schneider*, Apostelgeschichte II, S. 389 Anm. 22.

Italien konnte aber demnach als ausgeschlossen gelten, zur Debatte stand höchstens, welcher Hafen zum Überwintern am besten geeignet schien.

In den Versen 9b–11 wird wieder die besondere Rolle und der Einfluss des Paulus hervorgehoben. V. 12 kann man als Fortführung des Seefahrtberichtes an V. 9a anschließen. Nur in V. 11 werden die unterschiedlichen Dienstgrade der Schiffsbesatzung erwähnt. Nicht einmal beim Schiffbruch selber werden der κυβερνήτης und der ναύκληρος genannt. Dass ein Gefangener auf diese Weise seine Meinung kundtut und damit die Reise zu beeinflussen versucht, ist sehr unwahrscheinlich. Deutlich wird aber dennoch, dass die Reise als gefährlich betrachtet wird. Dass allgemein eine Beratung stattgefunden hat, ist auch aus V. 12 zu entnehmen.

> **12** Weil aber der Hafen ungünstig für das Überwintern[48] war, fassten die meisten den Beschluss, von dort auszulaufen, ob sie nach Phoenix gelangen könnten um zu überwintern, einem Hafen Kretas, der nach Südwesten und Nordwesten offen ist[49]. V. 12

Diese Beratung schließt wahrscheinlich nur die Schiffsbesatzung ein, also Matrosen und Besatzung höheren Ranges, wohl aber nicht die Passagiere und Gefangenen, da man bei diesen nicht von fachlichem Wissen ausgehen kann. Die Entscheidung der Beratung fiel zugunsten einer Weiterreise nach Φοῖνιξ aus, Καλοὶ λιμένες wurde zu einem für das Überwintern ungeeigneten Hafen erklärt. Καλοὶ λιμένες war nach Südosten hin offen, gegen die winterlichen Nordwinde also bestens geschützt, nicht aber gegen den in diesen Breiten auftretenden Schirokko, südöstliche Luftmassen, die aus den nordafrikanischen Wüstengebieten stammen und sich zu regelrechten Staubstürmen entwickeln können.[50]

Φοῖνιξ wird als λιμὴν τῆς Κρήτης bezeichnet, im Allgemeinen mit „Hafen Kretas“ übersetzt. Auf Kreta findet sich auch tatsächlich ein Ort, der Φοῖνιξ genannt wird, ein Hafen der Lampier[51], ebenfalls an der Südküste Kretas gelegen, ca. 80 km[52] westlich von Καλοὶ λιμένες, in der Bucht entweder östlich oder westlich der Halbinsel Muros. Phoenix muss ein relativ bekannter Hafen gewesen sein, wenn die Schiffsbesatzung wusste, dass er nach Südwesten (λίψ) und Nordwesten (χῶρος) offen ist. Zu einer derartigen Beschreibung des Hafens passt die westlich der Halbinsel Muros

---

[48] *Bauer/Aland*, Art. ἀνεύθετος, Sp. 130.

[49] *Bauer/Aland*, Art. λίψ, Sp. 965.

[50] *Schmidt, Gerhard*, Art. Winde. A. Allgemeine Windverhältnisse des östlichen Mittelmeergebietes, PRE VIII A.2 (1955), Sp. 2211–2215, hier Sp. 2212.

[51] *Strabo*, X 475.

[52] *Zmijewski*, S. 860.

gelegene Bucht, die heutige Bucht Phineka, besser als die östliche[53] (vgl. Abbildung 14). Diese Bucht ist zwar heute zum Ankern untauglich, seit der Zeit des Paulus hat sich aber der Boden dort um ca. 5 m gehoben[54].

Warnecke[55] gibt eine ganz andere Möglichkeit wieder. Er übersetzt λιμὴν τῆς Κρήτης mit „Hafen für Kreta“ und identifiziert damit den messenischen Hafen Phoinikus, einen Hafen für den Seeverkehr von und nach Kreta. Rein grammatikalisch ist es möglich, die Genitivkonstruktion als einen „Genitiv der Richtung und der Absicht“ aufzufassen und so zu übersetzen, anstatt als einen *genitivus partitivus*. Liest man λιμὴν τῆς Κρήτης, so denkt man jedoch eher an einen kretischen Hafen als an einen Hafen für Kreta. Es kann auch schwerlich die Absicht der Seeleute gewesen sein, eine derartig weite Fahrt auf sich zu nehmen. Schließlich wäre das fast die fünffache Wegstrecke (ca. 200 sm anstatt ca. 45 sm) und die Fahrt schien sowieso bereits riskant. Für die Strecke nach Phoinikus müssten mindestens zwei Tage Fahrt berechnet werden, die Strecke nach Phönix wäre innerhalb eines halben Tages zu schaffen. Warnecke hat auch eigentlich gar nicht den Hafen von Phoinikus im Blick, sondern den Hafen von Pylos, nordwestlich von Phoinikus, der zugegebenermaßen der Beschreibung aus Apg 27,12 weitaus besser entspricht, aber nicht einmal mehr den richtigen Namen trägt.

Für meine Begriffe scheint es sehr unwahrscheinlich, sich unter diesen Umständen auf eine so weite Reise begeben zu wollen, zumal der antike Leser (und auch der heutige) λιμὴν τῆς Κρήτης zumeist mit einem kretischen Hafen identifiziert und der von Warnecke zugedachte Hafen Pylos nur mit dem Umweg über den Nachbarort Phoinikus mit dem Hafen aus Apg 27,12 identifiziert werden kann, ja nicht einmal den richtigen Namen trägt. Man kann also Φοῖνιξ mit dem Phönix an der Südküste Kretas identifizieren.

### 4.2.3 *In Seenot Apg 27,13–38*

**13** Da aber ein leichter Südwind zu wehen anfing, glaubten sie an das, was sie sich vorgenommen hatten[56], und lichteten den Anker[57] und fuhren näher an Kreta hin[58]. V. 13

---

[53] Vgl. *Conzelmann*, S. 152 und die Diskussion bei *Barrett*, S. 1192f.

[54] *Roloff*, Apostelgeschichte, S. 361.

[55] *Warnecke*, Paulus, S. 58ff.

[56] *Bauer/Aland*, Art. πρόθεσις, Sp. 1414, hier Sp. 1414,2a.

[57] *Bauer/Aland*, Art. αἴρω, Sp. 45–46, hier Sp. 45,1a.

[58] *Bauer/Aland*, Art. ἄσσον, Sp. 235.

Der Beschluss, nach Phönix aufzubrechen und dort zu überwintern, war gefasst und man nutzte den aufkommenden Südwind (νότος), um dorthin zu gelangen. Man fuhr nahe an Kreta entlang, was wiederum dafür spricht, dass Φοῖνιξ auf Kreta zu finden ist und nicht auf der Peloponnes, denn so konnten sie auf Sicht in den Hafen gelangen. Es ist keinerlei Rede davon, dass sie sich auf eine längere Überfahrt vorbereiteten, denn um diese Jahreszeit kann nicht davon ausgegangen werden, dass Schönwetterperioden längere Zeit andauerten, was für eine Überfahrt zur Peloponnes nötig gewesen wäre. Φοῖνιξ auf Kreta kann bequem innerhalb eines halben Tages erreicht werden, und es scheint, als würden die Befürworter der Weiterfahrt ihr Unternehmen bereits als geglückt ansehen (δόξαντες τῆς προθέσεως κεκρατηκέναι) – wovon man bei einer vorausliegenden Fahrt von zwei Tagen wohl kaum bereits jetzt so zuversichtlich ausgehen könnte.

> **14** Nicht lange danach[59] aber brach gegen sie ein Sturm los[60] einem Wirbelsturm gleich[61], der Ostnordostwind[62] genannt wird; **15** aber weil das Schiff gepackt wurde[63] und nicht mit dem Bug in den Wind zu drehen war[64], gaben wir [uns dem Wind] preis und ließen uns treiben[65]. V. 14–15

Von nun an nahm das Unglück seinen Lauf. Der leichte Südwind hielt leider nicht lange an, stattdessen brach von der Insel her der Sturm εὐρακύλων los, genauer charakterisiert als ein orkanartiger (τυφωνικός) Sturm. Das Adjektiv τυφωνικός bezieht sich nicht auf die Richtung des Sturmes, sondern auf seine Stärke[66]. Εὐρακύλων bezeichnet, wie oben bereits erläutert, den Ostnordostwind[67], was wiederum dazu passt, dass er von der Richtung der Insel Kreta her losbricht. Er treibt das Schiff also

---

[59] *Bauer/Aland*, Art. μετά, Sp. 1029–1033, hier Sp. 1033,B,II,3.

[60] *Bauer/Aland*, Art. βάλλω, Sp. 163–265, hier Sp. 265,3.

[61] *Bauer/Aland*, Art. τυφωνικός, Sp. 1656.

[62] *Bauer/Aland*, Art. εὐρακύλων, Sp. 656–657, hier Sp. 656. Interessant ist, dass der textkritische Apparat für diese Stelle zwei Lesarten angibt, εὐροκλύδων und εὐρακύλων. Dieser Windname ist sehr selten bezeugt (vgl. obige Erläuterung unter 3.5 Meteorologie), so dass man hier einen Schreibfehler aus Unwissenheit vermuten kann. So wird selbst die seltene Erwähnung an dieser Stelle nicht eindeutig. Die bessere Bezeugung spricht für den Namen εὐρακύλων.

[63] *Bauer/Aland*, Art. συναρπάζω, Sp. 1566.

[64] *Bauer/Aland*, Art. ἀντοφθαλμέω, Sp. 151.

[65] *Bauer/Aland*, Art. ἐπιδίδωμι, Sp. 592, hier Sp. 592,2.

[66] *Breusing*, S. 164.

[67] *Pesch*, S. 290, behauptet, εὐρακύλων bezeichne einen Orkan, bei dem die Windrichtungen wechseln (εὖρος = Ostsüdostwind und *aquilo* = Nordwind). Dem kann jedoch nach der Untersuchung der Windrose von Thugga kaum Glauben geschenkt werden.

Richtung Westsüdwest auf das offene Meer. Lukas nennt hier zwei Möglichkeiten, die es auch heute noch gibt, einen Sturm so unbeschadet wie möglich zu überstehen[68]:

- Beiliegen: Den Bug des Schiffes so weit wie möglich in den Wind drehen, wobei die Segel und das Ruder an Luv stehen bleiben, bzw. die Segel nach Möglichkeit eingeholt werden. Die Kielrichtung des Schiffes liegt damit parallel zur Windrichtung. Dadurch, dass die Segel in Luv stehen bleiben, bleibt das Schiff relativ ruhig im Seegang liegen und macht selbst keine Fahrt, sondern lässt sich von den Wellen treiben.
- Lenzen vor Topp und Takel: Das Schiff liegt ebenfalls mit der Kielrichtung parallel zur Windrichtung, segelt allerdings nicht, sondern lässt sich ohne Segel vor dem Wind treiben, der Wind trifft also von hinten auf das Schiff.

Mit beiden Varianten wird erreicht, dass die Wellen das Schiff nicht an der breiten Längsseite treffen, sondern entweder am Bug oder am Heck, wodurch das Schiff wesentlich weniger Angriffsfläche bietet und die Gefahr des Kenterns verringert wird.

Der Mannschaft gelang es nicht, ihr Schiff in den Wind zu drehen und zum Beiliegen zu bringen, der Wind war bereits zu stark. So blieb nur die Möglichkeit, vor Topp und Takel zu lenzen, also das Schiff ohne Segel vor dem Wind treiben zu lassen, die gefährlichere der beiden Möglichkeiten, da die Wellen von hinten das Schiff über- oder unterrollen und es so zum Kentern bringen können. Es wird allerdings nicht erwähnt, dass das Großsegel gerefft bzw. ganz geborgen wird. Bei dem Begriff „treiben lassen“ (ἐπιδίδωμι), was ein völliges Hingeben an den Wind bedeutet, kann man aber vermutlich davon ausgehen.

V. 16–20

**16** Aber als wir an einem Inselchen vorbeifuhren, das Kauda genannt wird, konnten wir mit Mühe Gewalt über das Beiboot[69] gewinnen, **17** Wir zogen es an Bord und wandten Schutzmittel an[70] und umgürteten[71] das Schiff, aber sie fürchteten, nach der Syrte zu treiben und sie ließen den Treibanker[72] herunter und ließen uns so treiben. **18** Weil wir aber von einem gewaltigen Unwetter heimgesucht worden waren[73], warfen sie

[68] Vgl. *Breusing*, S. 167.

[69] *Bauer/Aland*, Art. σκάφη, Sp. 1506.

[70] *Bauer/Aland*, Art. βοήθεια, Sp. 288.

[71] *Bauer/Aland*, Art. ὑποζώννυμι, Sp. 1683.

[72] *Bauer/Aland*, Art. σκεῦος, Sp. 1507, hier 1507,1a.

[73] *Bauer/Aland*, Art. χειμάζω, Sp. 1754.

> am folgenden Tag Ladung über Bord **19** und am dritten [Tag] warfen sie eigenhändig das Gerät des Schiffes hinaus. **20** Aber da mehrere Tage lang weder Sonne noch Sterne erschienen, und ein nicht geringer Sturm[74] uns zusetzte[75], entschwand jede Hoffnung, dass wir gerettet werden, allmählich[76].

Die Insel Kauda liegt etwa 30 sm westsüdwestlich des Kaps Matala, die heutige Insel Gavdhos (vgl. Abbildung 14). Das westsüdwestlich gelegene Kauda ist wiederum ein Hinweis dafür, dass der εὐρακύλων ein ostnordöstlicher Wind ist. Bei mittlerer Geschwindigkeit von 5 Knoten würde man für diese Strecke etwa 6 Stunden brauchen, im Sturm und ohne aktiv zu segeln etwa doppelt so lang.

Die größte Schwierigkeit beim Einholen des Beibootes bestand darin, beim Heraufziehen desselben nicht die Außenwand des Schiffes oder das Beiboot selbst zu beschädigen. Doch die Aktion schien gelungen. Häufig wird die Tatsache, dass das Beiboot nicht bereits vorher hereingeholt worden war, als Argument dafür verwendet, dass man nicht mit einer längeren Fahrt rechnete und sich daher Φοῖνιξ auf Kreta befindet[77], was allerdings keine zwingende Folgerung ist, da es aus Sicherheitsgründen (Über-Bord-gehen) üblicherweise hinterhergezogen wurde und nur deshalb geborgen wurde, um es und das Schiff im Sturm vor gegenseitigen Beschädigungen zu schützen.

Um auch das Schiff selbst vor Beschädigungen zu schützen, wurde es umgürtet, d.h. starke Taue wurden der Länge nach in ungefähr waagerechter Richtung von außen rund um das Schiff gegurtet, vom Bug bis zum Heck, um ein Auseinanderbrechen der Planken und vor allem des Kieles zu verhindern[78]. Breusing beschreibt die Gürtung des alexandrinischen Handelsschiffes wie folgt: „Man legte das Tau von hinten nach vorn um die beiden Seiten, ἑκάτερθεν, nahm nun aber das Ende von der Steuerbordseite durch die Backbordklüse und das von der Backbordseite durch die Steuerbordklüse nach innen und zog dann die beiden Enden binnenbords, ἔνδοθεν τεινάμενοι, entweder mit Hülfe von Flaschenzügen, oder indem man sie um die An-

---

[74] *Bauer/Aland*, Art. χειμών, Sp. 1754–1755, hier Sp. 1754,1.

[75] *Bauer/Aland*, Art. ἐπίκειμαι, Sp. 597, hier Sp. 597,2b.

[76] *Bauer/Aland*, Art. περιαιρέω, Sp. 1301, hier Sp. 1301,2.

[77] *Warnecke*, Paulus, S. 62 Anm. 270.

[78] *Hartmann, Richard*, Art. Hypozoma, PRE Suppl. IV (1924), Sp. 776–782, hier Sp. 776. Hartmann behauptet aber in Sp. 782, dass ὑποζωννύναι hier die innere Ausbesserung von Schäden des Schiffes bedeutet, anstatt die äußere Längsgürtung, da diese sonst nur bei Kriegsschiffen, nicht aber bei Handelsschiffen angewandt wird. Diese Variante erscheint allerdings mitten im Sturm sinnlos (so *Schille*, S. 464).

kerwinde legte, straff an. (...) Das ὑπόζωμα lag also vor dem Vorsteven doppelt."[79] Hier wurden deshalb die vorderen Klüsen verwendet und nicht die hinteren, weil man später die Anker hinten fallen ließ, also durch die hinteren Klüsen (V. 29). Von einer Quergürtung konnten im Gegensatz zur Längsgürtung nur die mittleren Planken festgehalten werden, und da eine Gürtung häufig schon an Land durchgeführt wurde, scheint die Quergürtung relativ unwahrscheinlich, da die unter dem Kiel durchlaufenden Taue dem Einlaufen in das Wasser nicht standhalten würden.

Eine weitere große Gefahr, die die Reisenden fürchteten, war, in die Syrte getrieben zu werden, eine Doppelbucht an der Küste des heutigen Libyen (über 300 sm südwestlich von Kauda), die wegen ihrer wandernden Sandbänke und Untiefen von den Schiffern gefürchtet war[80]. Die Schiffsbesatzung befürchtete also wiederum, nach Südwesten getrieben zu werden, also wird immer noch von einem Nordostwind ausgegangen. Um dieser Gefahr entgegen zu wirken, ließen sie das σκεῦος ins Wasser. Im Allgemeinen bezeichnet σκεῦος Gerätschaften aller Art[81], im Bezug auf die Schiffsausrüstung hauptsächlich den Anker[82], wie in V. 17. Gemeint ist wohl ein Treibanker, den man hinter dem Schiff herzog, um die Fahrt zu verringern und den Kurs besser einhalten zu können[83]. Breusing übersetzt τὸ σκεῦος deshalb mit „Treibgeschirr", „Schleppgeschirr" oder „Hemmgeschirr"[84]. Jetzt kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass das alexandrinische Schiff nicht mehr gesegelt ist, sondern die Großrahe eingeholt hat, da man die Fahrt so weit wie möglich verringern und sich einfach treiben lassen wollte.[85] Ἡ σκευή in V. 19 bezeichnet allgemein das Schiffsgerät, d.h. die entbehrliche Ausrüstung des Schiffes[86], wozu in diesem Fall auch die Großrahe gehören könnte, sowie die Reserverahe, Stangen, Rehmen

---

[79] *Breusing*, S. 171f.

[80] *Bauer/Aland*, Art., Σύρτις, Sp. 1584.

[81] *Plümacher, Eckhard*, Art. σκεῦος, EWNT III (1983), Sp. 597–599, hier Sp. 597,1.

[82] *Plümacher*, Sp. 598,2; *Maurer, Christian*, Art. σκεῦος, ThWNT 7 (1964), S. 359–368, hier Sp. 362f., D 1.

[83] Als Treibanker diente eine breite Holzfläche, die durch ein Gewicht unten und eine leere Tonne oben senkrecht im Wasser gehalten und an einem Seil am Schiff hinterhergezogen wurde und durch seinen Wasserwiderstand das Schiff bremste und gleichzeitig auf Kurs hielt (*Breusing*, S. 178f.).

[84] *Breusing*, S. 178.

[85] *Schille*, S. 464f., nimmt an, dass mit σκεῦος nicht der Treibanker gemeint ist, sondern das Herablassen der Rahe und das Bergen des Großsegels. Bis jetzt aktiv gesegelt zu sein erscheint mir allerdings zu gefährlich.

[86] *Balz, Horst/Schneider, Gerhard*, Art. σκευή, EWNT III (1983), Sp. 597.

und Takelwerk[87]. Warf man sogar diese Dinge über Bord, schien die Lage sehr ernst gewesen zu sein.

Aus was die Ladung in V. 18 bestand, wird nicht gesagt. In V. 38 wird explizit Getreide erwähnt, das ins Meer geworfen wurde, um das Schiff zu erleichtern. Ob es sich auch hier darum handelt, kann nur spekuliert werden. Es könnten auch Gepäck und Waren, die auf dem Deck lagen und von denen im Sturm eine Gefahr durch Herumfliegen ausging, gemeint sein[88]. Der Sinn des Überbordwerfens von Ladung und Schiffsgerät ist allerdings nicht ganz einleuchtend. Ein schwereres Schiff hat größeren Tiefgang, liegt also tiefer und damit sicherer im Wasser und wird weniger abgedriftet. Allerdings wird es auch leichter von Wellen überspült und die Gefahr, auf eine Sandbank oder Untiefe zu geraten, ist ebenfalls größer. Anscheinend wurde die Gefahr des Überspültwerdens als größer gesehen als die Gefahr des unkontrollierten Abdriftens.

Zusätzlich zu diesen Gefahren kam, dass eine Orientierung anhand der Gestirne nicht mehr möglich war, da wegen des Unwetters weder Sonne noch Sterne zu sehen waren. Man trieb völlig orientierungslos im offenen Meer. Kein Wunder, dass die Hoffnung auf Rettung schwand. Hier scheint der Tiefpunkt erreicht zu sein.

V. 21–26

**21** Und da große Appetitlosigkeit herrschte[89], stellte sich darauf Paulus mitten unter sie und sagte: Männer, man hätte mir folgen und nicht von Kreta abfahren sollen[90], und uns wäre dieser Schaden und Verlust erspart geblieben[91]. **22** Doch nun ermahne ich euch guten Mutes zu sein: denn kein einziger von euch wird verloren gehen[92], außer das Schiff. **23** Denn in dieser Nacht war bei mir der Engel des Gottes, dem ich gehöre und dem ich diene **24** und er sagte: Fürchte dich nicht, Paulus, du musst vor den Kaiser gestellt werden, und siehe, Gott hat dir alle deine Mitreisenden geschenkt[93]. **25** Darum, Männer, seid guten Mutes; denn ich glaube Gott,

---

[87] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 673; *Schneider*, Apostelgeschichte II, S. 392; *Pesch, Rudolf*, Die Apostelgeschichte, 2. Teilband Apg 13–28, EKK Bd. V, Neukirchen-Vluyn, 1986, S. 291, denkt an Ersatzteile.

[88] *Schille*, S. 465.

[89] *Bauer/Aland*, Art. ἀσιτία, Sp. 232.

[90] *Bauer/Aland*, Art. πειθαρχέω, Sp. 1287–1288, hier Sp. 1288.

[91] *Bauer/Aland*, Art. κερδαίνω, Sp. 873, hier Sp. 873,2.

[92] *Bauer/Aland*, Art. ἀποβολή, Sp. 177, hier Sp. 177,2.

[93] D.h. ihnen auf eine Bitte hin die Rettung aus Todesnot gewähren, vgl. *Bauer/Aland*, Art. χαρίζομαι, Sp. 1749–1750, hier Sp. 1749,1.

> dass es auf dieselbe Weise sein wird, wie er es mir gesagt hat. **26** Wir werden aber auf irgendeine Insel verschlagen werden.

Die Verse 21–26 greifen unmittelbar auf die Hoffnungslosigkeit in V. 20 zurück. Es herrschte ἀσιτία, Appetitlosigkeit, die wohl nicht auf Mangel an Nahrung, sondern auf Unlust zu essen, eventuell aufgrund von Hoffnungslosigkeit und/oder von Seekrankheit, zurückzuführen ist. Paulus wollte an diesem tiefen Punkt mitten im Sturm den Schiffsinsassen Hoffnung zusprechen. Conzelmann bezeichnet diesen Abschnitt als „zweite eingelegte Episode“[94] im Romreisebericht. Auch die anderen Exegeten halten sie einstimmig für ein lukanisches Konstrukt. Die gesamte Situation scheint unwirklich: „im Pfeifen des Sturmes und auf dem stampfenden Schiff konnte Paulus keine Ansprache halten wie auf dem Areopag“[95], ganz abgesehen davon, dass Paulus wiederum als Gefangener das Wort ergriff und auf die Richtigkeit seiner vorherigen Ankündigung hinwies. Dennoch kündigte Paulus laut Lukas allen Schiffsinsassen die Rettung an: sie werden auf eine Insel verschlagen werden. Die Rettung aller Schiffsinsassen wird mit der Intention versehen, dass Paulus nach dem Willen Gottes nach Rom gelangen und vor den Kaiser treten muss[96]. Das Ziel, nach Rom zu gelangen, ist ein Motiv, das Paulus durch die gesamte Apostelgeschichte hindurch immer wieder begleitet und mit dem diese schließlich auch endet.

In dem Moment der paulinischen Rede befand sich das alexandrinische Schiff vermutlich irgendwo im Seeraum westsüdwestlich von Kreta. Es sind einige Tage vergangen, seit Καῦδα passiert wurde, wie viele genau, weiß man allerdings nicht, mindestens drei, eventuell mehr, wenn man dies der Wendung ἐπὶ πλείονας ἡμέρας entnehmen darf. Rechnet man mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa 1,5 Knoten (die Besatzung ließ das Schiff im Sturm mit Treibanker treiben und segelte nicht aktiv), so könnte sich das alexandrinische Schiff bereits 100–150 sm oder mehr von Kauda entfernt haben. In dieser Entfernung westsüdwestlicher Richtung findet sich keine einzige Insel im gesamten Mittelmeer und es ist auch weit und breit keine in Sicht. Die Chance, auf Festland zu treffen, wie bespielsweise Libyen (vgl. die Befürchtung in V. 17), war weitaus größer, als in diesem Gebiet des Mittelmeeres eine Insel zu finden.[97] Dennoch machte Paulus an dieser Stelle diese prophetische Voraussage. Das δεῖ betont zudem die Notwendigkeit der Strandung auf einer Insel.

---

[94] *Conzelmann*, S. 153.

[95] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 673.

[96] Vgl. *Schmithals*, S. 232.

[97] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 674, nennt die „Chance ziemlich gleich Null“ (Anm. 1), in den „400 km Wasserwüste zwischen Tunesien und Sizilien“ auf eine Insel zu treffen.

V. 27–29

> **27** Als aber die vierzehnte Nacht kam, als wir in der Adria hin und her getrieben wurden, vermuteten die Schiffsleute gegen Mitternacht, dass sich ihnen Land näherte[98]. **28** Und sie warfen das Senkblei[99] und fanden zwanzig Faden[100] [Tiefe], in kurzem Abstand aber warfen sie nochmals das Senkblei und fanden fünfzehn Faden [Tiefe]; **29** da fürchteten sie, dass wir auf Klippen verschlagen werden, und sie warfen vom Heck vier Anker und wünschten, dass es Tag wird.

V. 27 kann man nahtlos an V. 20 anschließen. Nicht mehr Paulus steht im Mittelpunkt, der Bericht dreht sich wieder um das alexandrinische Schiff mitten im Sturm. In V. 27 werden zwei Punkte erwähnt, die für die Lokalisation der Insel Μελίτη von äußerster Wichtigkeit sind: Zum Einen die Zeitangabe von 14 Tagen bis zum nächsten Landkontakt, die eine Schätzung der zurückgelegten Distanz ermöglicht, und zum Anderen die Angabe, dass das Schiff während dieser 14 Tage in der Adria getrieben ist.

Wenden wir uns zunächst dem Begriff „Adria“ zu. Ursprünglich bezeichnete „Adria“ bei Herodot und Euripides nicht das gesamte Adriatische Meer, sondern nur den innersten Winkel von der Pomündung bis zum Mons Garganus, innere Adria genannt.[101] Seit dem Aufschwung der syrakusischen Kolonien an den Ufern Italiens und Illyriens breitete sich der Name „Adria“ weiter nach Süden aus bis zur Straße von Hydruntum zwischen Kalabrien und dem heutigen Albanien. Dieses Gebiet wurde dann äußere Adria oder Adriatisches Meer genannt. Das Ionische Meer wurde dadurch zu einem Teil des Adriatischen Meeres[102], wodurch die Bezeichnung „Adria“ – als das Ionische Meer auf das Sizilische erweitert wurde – auch teilweise auf den Golf von Tarent, das Sizilische Meer und den Golf von Korinth angewandt wurde[103], also auch auf den Seeraum zwischen Sizilien und Kreta. Somit bezeichnete damals „Adria“ dasjenige Gebiet des Mittelmeeres, das von Italien, Sizilien, der Peloponnes und Kreta begrenzt wurde. „It is the sea S. and W. of Greece“[104]. Strabo trennt

---

[98] *Bauer/Aland*, Art. προσάγω, Sp. 1424–1425, hier Sp. 1425,2a.

[99] *Bauer/Aland*, Art. βολίζω, Sp. 289.

[100] *Bauer/Aland*, Art. ὀργυιά, Sp. 1174.

[101] *Partsch, Josef*, Art. Adria, PRE I (1894), Sp. 417–419, hier Sp. 418.

[102] *Strabo*, II 123.

[103] *Partsch*, Sp. 418.

[104] *Hemer*, S. 106f.

dieses Gebiet und zählt die Inseln vor Epirus und die davon südlich gelegenen Inseln Korfu, Kephallenia, Ithaka und die Echinaden zum Sizilischen Meer.[105] „Die“ eine Einteilung gab es jedoch während des Altertums nicht, die Grenzen verliefen eher fließend, nicht so starr wie sie Warnecke in Abbildung 15 darstellt.

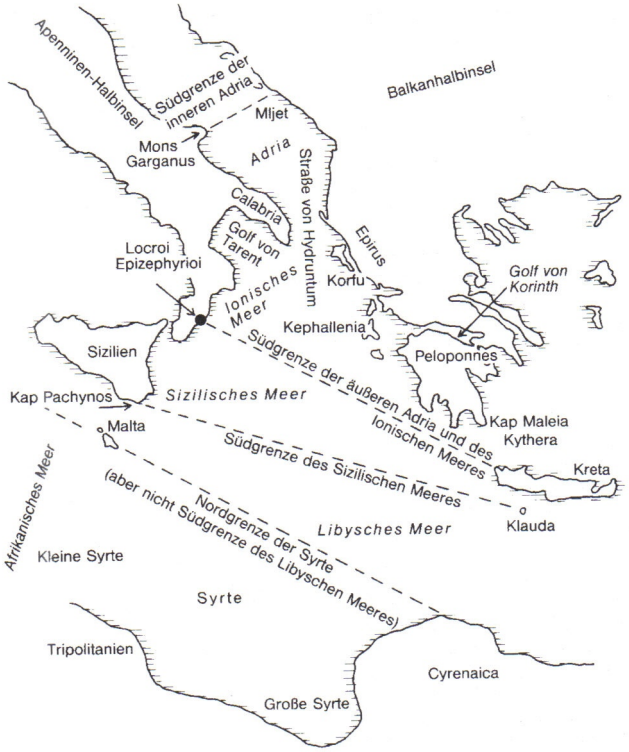



Abb. 15: Grenzen der Meere im zentralen Mittelmeerbecken während des Altertums (nach der Einteilung Warneckes)[106]

Als Josephus[107] einige wenige Jahre nach Paulus (Felix war wenige Jahre vorher noch Prokurator in Judäa und Josephus war 26 Jahre alt[108]) von Judäa nach Rom reiste, erlitt er ebenfalls Schiffbruch und schrieb, dass sein Schiff mitten in der Adria (κατὰ μέσον τὸν Ἀδρίαν) gesunken ist[109]. Auch sein Reiseweg führte demnach mitten über das Adriatische Meer. Ob das Schiff des Josephus Kreta nördlich oder südlich passieren wollte, erfährt man nicht und lässt sich auch nicht aus der Angabe κατὰ

[105] *Strabo*, II 124.

[106] Abbildung entnommen aus: *Warnecke*, Paulus, S. 25.

[107] *Josephus*, Vita 13–16.

[108] Vgl. *Josephus*, Vita 13.

[109] *Josephus*, Vita 15.

μέσον τὸν Ἀδρίαν herauslesen. Beide Routen könnten bei derart vagen Grenzen des Adriatischen Meeres durchaus dasselbige gequert haben.

An dieser Stelle stellt sich die Frage, woher der Verfasser des Romreiseberichtes überhaupt wusste, dass sich das Schiff in der Adria befand, wo doch in V. 20 eindeutig betont wird, dass eine Orientierung so gut wie nicht möglich war. Der textkritische Apparat weist für diese Stelle keinerlei Anmerkungen auf, alle vorhandenen Lesarten stimmen überein. Es kann also als ziemlich sicher gelten, dass wirklich die Adria gemeint ist. Kann man dies nun als einen Hinweis darauf deuten, dass der Wind das Schiff im weiteren Verlauf in nordwestliche Richtungen getrieben hat? Setzt man die Adria derart weitläufig wie Hemer[110] als das Meer südlich und westlich Griechenlands mit fließenden Grenzen an, so ist die Lokalisation „Adria“ durchaus naheliegend.

Nun zu den 14 Tagen. Die 14 Tage werden nach V. 27 ab dem Zeitpunkt gezählt, ab dem man zu „treiben“ (διαφερομένων) anfing. Bei Kauda in V. 16 ist noch von „fahren“ (ὑποδραμόντες) die Rede. Danach wird erst der Treibanker ausgebracht, die 14 Tage können also ab kurz nach Kauda gerechnet werden.[111] Rechnet man wiederum mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,5 Knoten, so konnte das alexandrinische Schiff bis zu 500 sm weit gekommen sein seit Beginn der 14 Tage. Hierbei kann man natürlich nicht davon ausgehen, dass das Schiff ständig den gleichen Kurs beibehalten hat, da der Wind mit Sicherheit nicht 14 Tage lang aus genau derselben Richtung gekommen ist (eventuell hat er aus Ostnordost in eine südöstliche Richtung gedreht, wie oben bereits angesprochen). Der in Frage kommende Radius, innerhalb dessen sich das Schiff nach 14 Tagen befand, muss also kleiner als 500 sm sein. So müssen wir nun später nur noch eine Insel finden, die maximal in diesem Abstand von Kreta entfernt ist, in südwestlicher bis nordwestlicher Richtung, und annähernd in dem mit „Adria“ bezeichneten Gebiet liegt.

In dieser 14. Nacht schien es nun so, als würde man sich Land nähern. Vermutlich hörte man das Tosen der Brandung, was allerdings nur in nachlassendem Sturm möglich ist. Die Brandung von Malta hört man angeblich 1½ sm (ca. 2,8 km) weit[112], aber auch im Sturm? Aus Angst, auf Land aufzulaufen, und Freude, endlich Land zu erreichen, ist die logische Folgerung, dass man zunächst prüft, wie tief das Wasser momentan ist und wie schnell die Wassertiefe sinkt. Die Maßeinheit ὀργυιά (Faden) entspricht 6 Fuß, also etwa 1,80 Meter[113]. 20 ὀργυιαί sind dann 36 Meter,

---

[110] *Hemer*, S. 106f.

[111] *Breusing*, S. 189: 13½ Tage oder etwa 324 Stunden seit Verlassen der Insel Kauda.

[112] *Schille*, S. 466.

[113] *Conzelmann*, S. 154.

15 ὀργυιαί 27 Meter Wassertiefe. Der Abstand der Messungen wird allerdings nicht genannt. Um eine repräsentative und sinnvolle Messung zu erhalten, kann man von einem relativ kurzen Abstand ausgehen. Bei Nacht plötzlich auf Land zu treffen schien zu gefährlich, man wollte lieber den nächsten Tag abwarten, um sich besser orientieren zu können, und warf vier Anker. Mehrere Anker zu werfen war bei Sturm nicht ungewöhnlich, man erhoffte sich dadurch einen besseren Halt. Ob jeder Anker an einer separaten Ankerkette hing oder je zwei Anker verkattet waren (vgl. Abbildung 8), kann man nicht sagen, beides ist denkbar[114]. Die Anker mussten vom Heck aus geworfen werden, da man vor dem Wind trieb und ein vom Bug aus geworfener Anker das Schiff mit dem Bug in den Wind bringen würde, wodurch das Schiff den Wogen vorübergehend die Breitseite bieten würde[115], was verhängnisvoll hätte enden können, und ein Wenden im Sturm war aus demselben Grund ebenfalls nicht möglich[116].

> **30** Als aber die Schiffsleute versuchten vom Schiff zu fliehen und das Beiboot ins Meer herunter ließen unter dem Vorwand, dass sie vom Bug Anker ausstrecken wollten, **31** sagte Paulus zum Centurio und den Soldaten: Wenn diese nicht auf dem Schiff bleiben, könnt ihr nicht gerettet werden. **32** Da kappten die Soldaten die Taue[117] des Beibootes und ließen es fallen. V. 30–32

Das Beiboot zu Wasser zu lassen ist an sich durchaus gerechtfertigt, schließlich musste man sich darauf vorbereiten, zur Rettung das Schiff verlassen zu können, was nur mit dem Beiboot möglich war.[118] Weitere Anker vom Bug aus auszubringen, ist ebenfalls durchaus denkbar, um das Schiff in einer stabileren Lage zu halten. Allerdings wäre es bei Winddrehung auch wieder mit der Breitseite den Wellen ausgesetzt. Die Buganker konnten nur über das Beiboot ausgebracht werden, da sonst, da das Schiff keine Fahrt mehr hatte, die Anker senkrecht ins Wasser fallen würden und sich nicht in den Boden eingraben könnten.[119] Mit Hilfe des Beibootes konnten die Anker ein Stück vom Schiff entfernt ausgebracht werden und sich durch Anziehen der Ankertaue an Bord des Schiffes in den Untergrund eingraben.

---

[114] Vgl. *Breusing*, S. 193.

[115] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 675.

[116] *Conzelmann*, S. 155.

[117] *Bauer/Aland*, Art. ἀποκόπτω, Sp. 186, hier Sp. 186,1.

[118] *Breusing*, S. 194.

[119] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 675 Anm. 3.

Die angebliche Flucht der Matrosen erklärt Conzelmann dadurch, dass die Flucht der Besatzung ein Romanmotiv sei[120]. Die Rede des Paulus in V. 31 verstärkt diesen Gedanken und macht Paulus zum Retter der Schiffsinsassen. Eine Flucht bei Nacht, Sturm und Brandung an einer unbekannten Küste wäre jedoch reiner Selbstmord gewesen[121]. Beim Bleiben auf dem Schiff dagegen bestand keinerlei Lebensgefahr[122]. In einer „Panikreaktion der seeunerfahrenen Soldaten"[123] kappten diese die Haltetaue des Beibootes und verhinderten so die angebliche Flucht der Matrosen. Die Folge dieser fraglichen Aktion war jedoch, dass das Beiboot für die Rettung verloren war und keine andere Möglichkeit, an Land zu kommen, mehr blieb, als das Schiff stranden zu lassen. Die Aussicht auf Rettung war nunmehr nahezu dahin.[124]

V. 33–36

> **33** Als es aber anfing heller Tag zu werden, ermahnte Paulus alle, Speise zu sich zu nehmen[125] und sagte: Heute ist der vierzehnte Tag, an dem ihr wartet[126] und ohne Nahrung geblieben seid[127] und nichts eingenommen habt. **34** Darum ermahne ich euch, Speise zu euch zu nehmen; denn dieses dient euch zum Heil[128], denn es wird keinem von euch ein Haar vom Haupt fallen. **35** Als er aber dies gesagt hatte und Brot genommen hatte, dankte er Gott vor ihnen allen und brach es und fing an zu essen. **36** Da wurden alle guten Mutes und nahmen Nahrung zu sich.

Die Verse 33–36 sind wiederum eine Paulusszene, die Lukas nach Meinung der Kommentatoren eventuell in den Seefahrtbericht eingeschoben hat. Paulus tritt auf, um seine zweite große Ermunterungsrede zu halten. Wieder kommt die ἀσιτία aus V. 21 in Blick und zusätzlich wird die jetzige aussichtslose Situation aufgenommen. Es scheint, als hätten die Schiffsinsassen seit zwei Wochen keine Nahrung mehr zu sich genommen. Der Verfasser übertreibt aber wohl etwas, um den Ernst der Lage zu verdeutlichen[129]. Es ist wohl eher von einer Schwächung aufgrund langer Seekrankheit oder Appetitlosigkeit aufgrund von Hoffnungslosigkeit zu reden. Man kann aber

---

[120] *Conzelmann*, S. 155.

[121] *Breusing*, S. 155.

[122] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 675.

[123] *Roloff*, Apostelgeschichte, S. 363.

[124] *Schille*, S. 467.

[125] *Bauer/Aland*, Art. μεταλαμβάνω, Sp. 1035, hier Sp. 1035,1.

[126] *Bauer/Aland*, Art. προσδοκάω, Sp. 1427, hier Sp. 1427,3.

[127] *Bauer/Aland*, Art. διατελέω, Sp. 381.

[128] *Bauer/Aland*, Art. πρός, Sp. 1421–1424, hier Sp. 1421,I.

[129] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 676.

tatsächlich nicht davon ausgehen, dass die Verpflegung an Bord gut war. Jeder Passagier musste sich seine Verpflegung selbst mitbringen, und bei einer Reisedauer von zwei Wochen kann es da schon mal zu Verpflegungsschwierigkeiten kommen. Die Mitreisenden sollen Nahrung zu sich nehmen, um wieder zu Kräften zu kommen.

Der Vers 35 erinnert an das christliche Abendmahl, es ist aber lediglich von einem Dankgebet vor der Mahlzeit die Rede.[130] Diese Rede des Paulus bewirkt, dass alle wieder Mut bekommen und Nahrung zu sich nehmen, Paulus trägt hiermit erneut zur Rettung der Schiffsinsassen bei.

> **37** Wir waren aber alle zusammen auf dem Schiff zweihundertsechsundsiebzig. V. 37

Eventuell kann man V. 37 noch zum Pauluseinschub V. 33–36 rechnen[131], da die Zahlenangabe der Schiffsinsassen an dieser Stelle deplaziert wirkt. Direkt nach der Rede des Paulus wird damit betont, wie viele Menschen Paulus gerettet hat[132]. Es könnte aber auch ein Hinweis darauf sein, wie viele Menschen jetzt ohne Beiboot an Land gebracht werden mussten.[133] Die Zahl der 276 Mitreisenden an sich scheint realistisch zu sein. Josephus[134] nennt 600 Personen an Bord auf seiner Überfahrt nach Rom, wovon 80 gerettet wurden.

> **38** Nachdem sie sich aber satt gegessen hatten[135], erleichterten sie das Schiff[136], indem sie das Getreide ins Meer hinaus warfen. V. 38

Das Beiboot war inzwischen verloren. So blieb als einzige Möglichkeit, sich mit Hilfe des Getreidefrachters an Land zu retten. Dazu sollte das Schiff so leicht wie möglich gemacht werden, um so wenig Tiefgang wie nötig zu haben. Dadurch verringerte man die Gefahr, auf eine Untiefe aufzulaufen, und konnte möglichst weit an das Ufer heranfahren und das Schiff auf den Strand aufsetzen. Das Schiffsgerät war bereits über Bord gegangen, so blieb noch die schwere Getreideladung (bis zu 10.000 *modii*[137]), die man jetzt ins Wasser warf.

---

[130] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 676.

[131] Vgl. *Breusing*, S. 197.

[132] *Roloff*, Apostelgeschichte, S. 364.

[133] *Pesch*, S. 293.

[134] *Josephus*, Vita 15.

[135] *Bauer/Aland*, Art. κοπέννυμι, Sp. 903, hier Sp. 903,1.

[136] *Bauer/Aland*, Art. κουφίζω, Sp. 908.

[137] Vgl. 3.6 Die Getreideflotte, besonders S. 31f. den Abschnitt über die Menge an transportiertem Getreide.

Am einfachsten gestaltete sich das Überbordwerfen des Getreides, wenn es in Säcken abgepackt war, denn dann konnte man den Vormast als Kran benutzen.[138] Andernfalls, wenn das Getreide lose transportiert wurde, musste es umständlich mit Hilfe von Eimern oder sonstigen Gefäßen über Bord geworfen werden, was mehrere Stunden in Anspruch nehmen konnte. Außerdem konnte dadurch, falls der Sturm immer noch anhielt, Wasser in die Laderäume dringen. Leider wird nichts darüber gesagt, auf welche Weise das Getreide transportiert wurde.

### 4.2.4 *Strandung und Aufenthalt auf der Insel* Μελίτη *Apg 27,39–28,10*

V. 39–41

> **39** Als es aber Tag wurde, erkannten sie das Land nicht, aber sie nahmen eine Bucht[139] wahr, die hatte einen guten Strand, und sie fassten den Beschluss, in diese, wenn es möglich wäre, das Schiff treiben zu lassen[140]. **40** Und sie lösten die Anker und ließen sie im Meer, zugleich lösten sie die Taue des Steuerruders und holten das Vorsegel vor den wehenden Wind und hielten auf die Bucht zu[141]. **41** Aber als sie auf einen τόπος διθάλασσος gerieten[142], ließen sie das Schiff auflaufen[143] und einerseits bohrte sich der Bug ein[144] und saß fest[145], andererseits aber begann das Heck auseinanderzubrechen[146] unter der Gewalt der Wogen.

Am nächsten Morgen sahen sie, dass sie vor einer Bucht lagen, aber das Land war ihnen unbekannt. Man kann also davon ausgehen, dass noch keiner der Seeleute dort gewesen war. Aber sie entdeckten am Strand ein flaches Ufer. Darauf konnten sie hoffentlich ihr Schiff setzen und so unbeschadet an Land gelangen. Um dorthin zu kommen, musste zunächst wieder Fahrt aufgenommen werden.

An dieser Stelle erweist es sich als gut, dass die Anker vom Heck aus ausgeworfen waren, denn so musste das Schiff nicht wenden, um an die Bucht zu gelangen. Sie lösten einfach nur die hinteren Anker, wahrscheinlich indem sie die Ankertaue kappten und ins Wasser gleiten ließen, und ließen die Anker zurück. Es ging also nicht um

---

[138] *Schille*, S. 468.

[139] *Bauer/Aland*, Art. κόλπος, Sp. 898–899, hier Sp. 899,3.

[140] *Bauer/Aland*, Art. ἐξωθέω, Sp. 566.

[141] *Bauer/Aland*, Art. κατέχω, Sp. 859–860, hier Sp. 860,2.

[142] *Bauer/Aland*, Art. περιπίπτω, Sp. 1309, hier Sp. 1309,1.

[143] *Bauer/Aland*, Art. ἐπικέλλω, Sp. 597.

[144] *Bauer/Aland*, Art. ἐρείδω, Sp. 625.

[145] *Bauer/Aland*, Art. ἀσάλευτος, Sp. 228, hier Sp. 228,1.

[146] *Bauer/Aland*, Art. λύω, Sp. 980–982, hier Sp. 981,3.

eine Rettung des Schiffes, sonst hätte man die Anker herauf geholt, sondern nur um eine Rettung der Menschen an Bord.[147] Die Steuerruder[148] wurden losgebunden[149], um das Schiff ans Ufer manövrieren zu können. Zu diesem Zweck setzte man auch das Vorsegel (ἀρτέμων), das hierfür am geeignetsten war, weil ein Vorsegel das Schiff nach vorne zieht und ihm langsame Fahrt gibt, während das Großsegel Geschwindigkeit bringen würde, was hier nicht so geeignet wäre, da das Schiff langsam auf das Ufer aufsetzen sollte, um möglichst wenig beschädigt zu werden.

Der τόπος διθάλασσος kann sowohl eine Sandbank, eine Untiefe, eine Meerenge als auch eine Landzunge sein.[150] Was hier genau gemeint ist, kann erst im Zusammenhang nach der Suche der Strandungsbucht gesagt werden. Der Name der Insel, auf der man gestrandet ist, wird erst in 28,1 genannt, deswegen kann auch dort erst nach einer geeigneten Bucht gesucht werden. Jedenfalls wurde die Fahrt Richtung Strand durch den τόπος διθάλασσος jäh beendet, das Schiff lief darauf auf, der Bug bohrte sich ein und saß fest, das Heck brach unter der Gewalt der Wogen auseinander.

V. 42–44

> **42** Die Soldaten hatten aber den Beschluss gefasst, dass sie die Gefangenen töten, damit niemand durch Schwimmen entkommen[151] und entfliehen könne. **43** Aber der Centurio wollte Paulus retten und hinderte sie an ihrem Vorhaben und er befahl denen, die schwimmen konnten, sich als erste hinabzustürzen[152] und auf das Land zu kommen, **44** und von den Übrigen einige auf Brettern, einige aber auf den Schiffstrümmern[153]. Und so geschah es, dass sie sich alle auf das Land retteten.

---

[147] *Schille*, S. 468.

[148] In jedem Schiff waren zwei Ruder angebracht, die, durch ein Querholz verbunden, von einem Mann bedient werden konnten, vgl. *Bauer/Aland*, Art. πηδάλιον, Sp. 1321.

[149] *Conzelmann*, S. 155, ist der Meinung, die Steuerruder seien während des Sturmes hochgebunden gewesen. Dies erscheint jedoch ziemlich unwahrscheinlich, da nur mit den Steuerrudern ein Kurs einigermaßen gehalten werden konnte und die Steuerruder auch zusätzlich die Fahrt bremsten, was auch beides mit Hilfe des ausgebrachten Treibankers bewirkt werden sollte. Warum sollten also dann die Steuerruder hochgebunden gewesen sein? *Schneider*, Apostelgeschichte II, S. 398, behauptet, die beiden Steuerruder waren beim Ankern hochgebunden. Eine wesentlich plausiblere Erklärung, da dann das Schiff besser herumschwojen konnte und der Kraft der Wellen weniger ausgesetzt war, sondern sich mit ihnen bewegte.

[150] *Conzelmann*, S. 155. Wörtlich kann man τόπος διθάλασσος etwa mit „Zwei-Meeres-Ort“, eine Stelle, die zwei Gewässer trennt, übersetzen (*Pesch*, S. 293 Anm. 37).

[151] *Bauer/Aland*, Art. ἐκκολυμβάω, Sp. 486.

[152] *Bauer/Aland*, Art. ἀπορίπτω, Sp. 196, hier Sp. 196,2.

[153] *Bauer/Aland*, Art. σανίς, Sp. 1485.

Das Schiff war nun endgültig verloren, nur noch die Schiffsinsassen konnten gerettet werden. Hier ist erstmals wieder die Rede davon, dass Paulus als Gefangener an Bord des alexandrinischen Schiffes war. Die Verse 42–43 scheinen wiederum ein Einschub zu sein. Die Angst vor einer Flucht der Gefangenen führt Roloff[154] erneut auf eine Panikreaktion der Soldaten zurück. Eine Flucht wurde ja gerade erst dadurch ermöglicht, dass den Gefangenen erlaubt wird, an Land zu schwimmen[155] bzw. mit Hilfe von Brettern und Schiffstrümmern[156] zu paddeln. Dennoch wurde dies durch den Centurio erlaubt und so für eine „geordnete Evakuierung des havarierten Schiffes, bei der niemand zu Schaden kommt“[157], gesorgt. Damit erfüllte sich die Zusage des Paulus aus V. 24–26 und 34.

> **28 1** Und als wir gerettet waren, da erfuhren wir, dass die Insel Μελίτη genannt wird. **2** Die Barbaren (bzw. Nichtgriechen) erwiesen uns ungewöhnliche[158] Gastlichkeit, denn sie zündeten ein Feuer an und nahmen uns alle auf wegen des einsetzenden Regens[159] und wegen der Kälte. V. 1–2

Nun endlich wird der Name der Insel genannt, auf der man gestrandet ist: Μελίτη. Diese Insel liegt nach unseren bisherigen Erkenntnissen maximal 500 sm in westlicher Richtung von Kreta, möglichst in der Adria oder an deren Rand (es ist letztendlich nicht davon die Rede, dass die Insel selbst in der Adria liegen muss, nur der Weg dorthin führt durch die Adria). Sie hat eine vorgelagerte flachere See, in der man in kurzen Abständen 36 und 27 Meter Wassertiefe messen kann, und eine Bucht mit Strand, vor der eine Untiefe/Sandbank/Meerenge/Landzunge liegt, auf die ein Schiff auflaufen kann.

---

[154] *Roloff*, S. 364f. Jeder Soldat haftete mit seinem Leben für seinen Gefangenen (*Schille*, S. 468).

[155] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 678.

[156] σανίς bezeichnet Bretter, mit denen die Getreideladung abgedeckt war, oder Planken des Schiffes, ἐπί τινων τῶν ἀπὸ τοῦ πλοίου dagegen andere Wrackteile. Vgl. *Balz, Horst/Schneider, Gerhard*, Art. σανίς, EWNT III (1983), Sp. 544. *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 678 Anm. 3, erläutert, dass anstatt Schiffstrümmer auch die Schultern einiger vom Schiff gemeint sein könnten, die dann wie Rettungsschwimmer die Nichtschwimmer an Land brächten. Dazu müsste das Wasser allerdings so seicht gewesen sein, dass man hätte hindurchwaten können. Da stellt sich die Frage, warum man überhaupt geschwommen ist und nicht alle hindurchgewatet sind? *Barrett*, S. 1215, schließt sich der These an, dass die Nichtschwimmer auf den Schultern der Schwimmer transportiert wurden, mit dem Argument: „It is not however easy to see why Luke should have repeated himself“, da sowohl die Planken als auch die Schiffstrümmer hölzerne Teile des Schiffes sind, also im Prinzip das gleiche.

[157] *Roloff*, S. 365.

[158] *Bauer/Aland*, Art. τυγχάνω, Sp. 1653-1654, hier Sp. 1654,2d.

[159] *Bauer/Aland*, Art. ἐφίστημι, Sp. 668, hier Sp. 668,2a.

Μελίτη war in der Antike ein relativ häufiger Name, der Artikel „Melite“ in der PRE[160] weist 16 Einträge mit diesem Namen auf, davon 7 Personennamen, ein Demos in Athen, eine lykonische, eine ionische, eine kappadokische und eine attische Stadt, ein See bei Oiniadai in Arcanien und die Inseln Samothrake, Malta und Mljet.

Warnecke[161] nennt zusätzlich die Insel Kephallenia, der er ebenfalls den Namen *Melitae* zuschreibt[162]. Er gibt selbst zu, dass es keinen antiken Beleg dieses Namens für Kephallenia gibt, nennt aber Apg 28,1 als einzigen Beleg dafür, da der Kontext keinen anderen Schluss zulässt.[163] Zwei Belege führt er aber dennoch an. Zum Einen nennt er eine Erwähnung im Reisebericht des Heinrich von Sachsen aus dem Jahr 1498, in dem der Schiffbruch des Paulus auf einer Insel *Melitae* zwischen Korfu und der Peloponnes, südlich des nordkephallenischen Assos, angesetzt wird.[164] Zum Anderen identifiziert Warnecke die Kalypso-Insel des Odysseus (8. Jh. v.Chr.) aufgrund der dargestellten Flora in der Odyssee mit Kephallenia. Die Kalypso-Insel hieß ursprünglich *Milet* und wurde mit Malta identifiziert. Damit spricht Warnecke zusätzlich Malta den Namen Μελίτη ab.[165] Dennoch werden wir Kephallenia mit in die Betrachtung einbeziehen.

Es bleiben also die Inseln Kephallenia, Malta, Mljet und Samothrake zur Auswahl. Samothrake liegt ziemlich genau nördlich von Kauda, ca. 440 sm entfernt in der Ägäis, es läge also in der richtigen Entfernung, aber definitiv im falschen Meer. Auch stimmt die Himmelsrichtung nach Samothrake nicht mit dem εὐρακύλων überein und auf dem Weg von Kreta nach Samothrake liegen so viele Inseln, dass es unwahrscheinlich ist, nicht vorher auf eine andere Insel gestoßen zu sein. Mljet dagegen liegt nordnordwestlich von Kauda mitten im Adriatischen Meer, allerdings ca. 610 sm entfernt, also jenseits der Reichweite des alexandrinischen Schiffes und scheidet damit ebenfalls aus. Kephallenia liegt ca. 290 sm nordwestlich von Kauda

---

[160] *van der Kolf, Marie Christina*, Art. Melite. Abs. 1–7, PRE XV (1932), Sp. 540–541; *Honigmann, Ernst*, Art. Melite. Abs. 8–9, PRE XV (1932), Sp. 541–542; *Kroll, Wilhelm*, Art. Melite. Abs. 10.13–14, PRE XV (1932), Sp. 542–543; *Weiss, Jakob*, Art. Melite. Abs. 11, PRE XV (1932), Sp. 543–547; *Ruge, Walter*, Art. Melite. Abs. 12, PRE XV (1932), Sp. 547; *Fluss, Max*, Art. Melite. Abs. 15–16, PRE XV (1932), Sp. 547–548.

[161] *Warnecke*, Paulus, S. 33ff.

[162] *Warnecke*, Paulus, S. 38ff.

[163] *Warnecke*, Paulus, S. 39 Anm. 160. Damit liefert sich Warnecke selbst seinen einzigen antiken Beleg für diesen Inselnamen, seine Argumentation ist folglich ein Zirkelschluss.

[164] *Warnecke*, Paulus, S. 38f. Die Aussagekraft dieses Zeugnisses aus dem Jahr 1498 für das 1. Jh. n.Chr. und die Glaubwürdigkeit des Heinrich von Sachsen als Geograph kann aber mit Recht angezweifelt werden.

[165] *Warnecke*, Paulus, S. 40ff.

im Ionischen Meer, das in der Antike Teil des Adriatischen Meeres war, und Malta ca. 480 sm westlich im Libyschen Meer, nach Procopius Vand. I 14 jedoch an der Grenze zwischen dem Thyrrhenischen und dem Adriatischen Meer.[166] Demnach würden beide Inseln theoretisch in Frage kommen, wobei Kephallenia weniger der Windrichtung des εὐρακύλων entspricht.

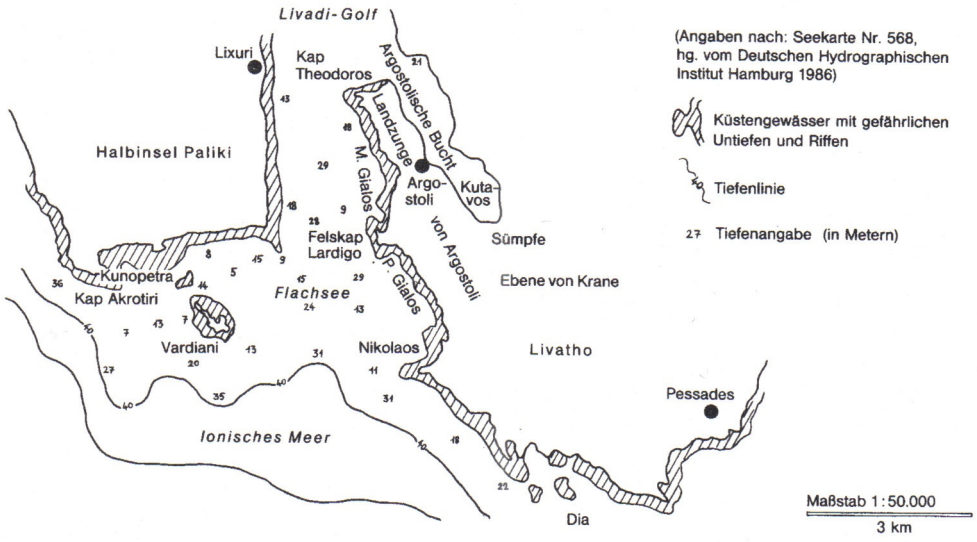



Abb. 16: Der Meeresraum im Südwesten Kephallenias[167]

Auf Kephallenia nennt Warnecke als Strandungsstelle den Livadi-Golf, genauer gesagt die Landzunge Argostoli[168], wobei er τόπος διθάλασσος mit „sandiger Rücken“ übersetzt und einen selbigen an der Küste am Felskap Lardigo findet (vgl. Abbildung 16).

Auf Malta wird die Strandungsstelle meist in der St. Pauls Bay an der Untiefe St. Pauls Bank gesucht (vgl. Abbildung 17). Diese Untiefe ist heute mit 11,6 Metern Tiefe eingezeichnet[169]. Im Laufe der letzten fast 2000 Jahre ist aber der Wasserspiegel um rund 5 Meter gestiegen und die Untiefe kann auch aufgrund von Strömungen in der Bucht abgetragen worden sein. Um die Untiefe in der St. Pauls Bay her-

---

[166] *Prokop*, Vandalenkriege, hg. und übersetzt von Otto Veh, Prokop Werke Band IV, München 1971. Im griechischen Original: ἀράμενοί τε κατὰ τάχος τὰ ἱστία, Γαύλῳ τε καὶ Μελίτῃ ταῖς νήσοις προσέσχον, αἳ τό τε Ἀδριατικὸν καὶ Τυρρηνικὸν πέλαγος διορίζουσιν.

[167] Abbildung entnommen aus: *Warnecke*, Paulus, S. 95.

[168] *Warnecke*, S. 69ff.

[169] Vgl. *Seekarte Nr. 311*, Malta und Ghawdex (Gozo), hg. vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Hamburg/Rostock 2006, berichtigt bis N.f.S.-Ausgabe 02/2007, 1. Ausgabe 1912.

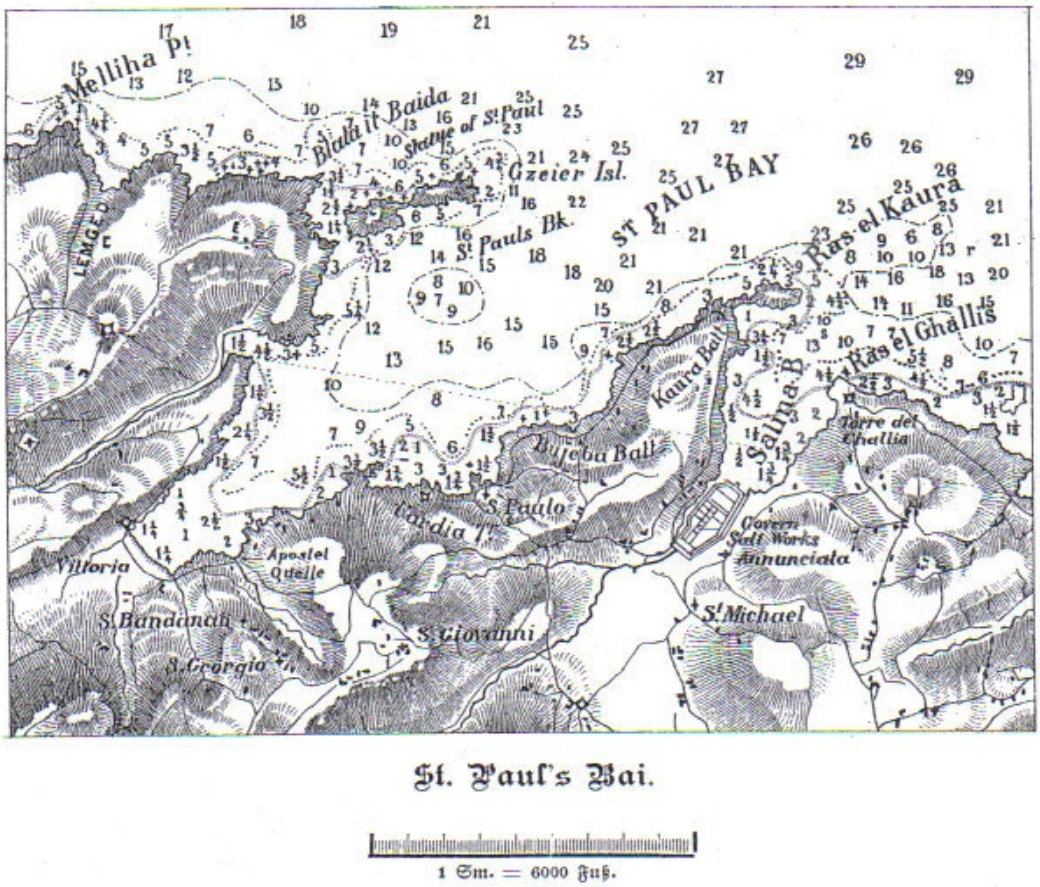



Abb. 17: Die St. Pauls Bay im Nordwesten Maltas. Tiefenangaben in Faden (1 Faden ≙ 1,80 Meter)[170]

um findet sich eine Flachsee, in der man die angegebenen Tiefen messen kann. Wie viel Tiefgang das paulinische Schiff hatte, wissen wir natürlich nicht. Zum Vergleich nennt Haenchen[171] ein griechisches Schiff mit 36 Metern Länge und 12 Metern Breite, das einen Tiefgang von 5 Metern hatte. Dieses Schiff entsprach in etwa der durchschnittlichen Größe eines antiken Getreidefrachters.[172] Das paulinische Schiff hatte bereits alle entbehrliche Ausrüstung und Fracht über Bord geworfen und kann deshalb durchaus auch weniger als 5 Meter Tiefgang gehabt haben. Weiser[173] nennt

[170] Abbildung entnommen aus: *Breusing*, S. 204.

[171] *Haenchen, Ernst*, Acta 27, in: *Dinkler, Erich* [Hg.], Zeit und Geschichte. Dankesgabe an Rudolf Bultmann zum 80. Geburtstag, Tübingen 1964, S. 235–254, hier S. 237.

[172] Vgl. die Maße unter 3.1. Bauweise und Aussehen der Schiffe auf S. 16.

[173] *Weiser*, S. 666.

als alternative Strandungsstelle die westlich der St. Pauls Bay gelegene Mellieha-Bucht, in der eine Untiefe von 2,4 Metern zu finden ist. Die Mellieha-Bucht weist ebenfalls einen flachen Strand und eine vorgelagerte Flachsee auf und entspricht mit dieser seichteren Untiefe besser dem Bild der Apostelgeschichte. Ein Auflaufen des Schiffes, das um die 5 Meter Tiefgang hatte, wird hier wahrscheinlicher.

Beide Inseln kommen bisher als mögliche Strandungsorte in Frage, doch im Folgenden gibt es noch mehr Hinweise, die beachtet werden sollten.

In V. 2 werden die Bewohner der Insel Μελίτη mit βάρβαροι tituliert. Von der Grundbedeutung her bezeichnet βάρβαρος einen Menschen, der stammelt, stottert, unverständliche Laute von sich gibt.[174] Bei Griechen und Juden werden damit Menschen bezeichnet, die eine nichtgriechische Sprache sprechen. „Οἱ βάρβαροι sind die anderen, dem Griechentum wesensfremden, kulturarmen oder auch kulturlosen Völker, deren die Griechen sich erwehren, über die die Griechen herrschen müssen, die Nationalfeinde, vor allem die Perser, dann auch die Ägypter usw.“[175] Die Römer wurden dabei ganz selbstverständlich den Griechen zugerechnet[176].

Auf Malta war die übliche Sprache ein punischer Dialekt[177]. Endgültig römisch wurde Malta im Jahr 218 v.Chr., jedoch wurden die punischen und griechischen Elemente, wie Inschriften und Münzlegenden, lange nicht von römischen vertrieben.[178] So kann auch die urtümliche punische Sprache noch beibehalten worden sein, die Einwohner Maltas konnten also als βάρβαροι bezeichnet werden. Kephallenia gehört dagegen schon seit mykenischer Zeit der griechischen Kultursphäre an, obwohl die Kephallenen dem Dialekt nach zu den Westgriechen gerechnet wurden und somit als Barbaren bezeichnet wurden.[179] Den Begriff βάρβαροι kann man also eventuell auf die Malteser, und notdürftig auch auf die Kephallenen anwenden.

Auf der Insel angekommen versammelte man sich um ein Feuer. Hier ist wohl nicht von allen 276 Schiffsinsassen die Rede, sondern gemeint ist eine Gruppe um Pau-

---

[174] *Balz, Horst*, Art. βάρβαρος, EWNT I (1980), Sp. 473–475, hier Sp. 473, und *Windisch, Hans*, Art. βάρβαρος, ThWNT 1 (1933), S. 544–551, hier S. 544.

[175] *Windisch*, S. 545.

[176] *Windisch*, S. 546.549.

[177] *Hemer*, S. 108. Hemer nennt zum Beweis hierfür bilinguische Inschriften und merkt an, dass die semitische Sprache bis heute auf Malta existiert.

[178] *Weiss*, Sp. 546.

[179] *Warnecke*, Paulus, S. 124f. Die Argumentation in Anm. 567, dass das Nachbarvolk der Arkanen, das zu derselben Völkerfamilie gehört wie die Kephallenen, als Barbarenvolk bezeichnet wird, das notdürftig ein griechisches Kauderwelsch spricht, scheint etwas weit hergeholt zu sein.

lus.[180] Wer dazu gehörte, kann allerdings nur vermutet werden. Nichts erinnert von jetzt ab mehr daran, dass Paulus eigentlich ein Gefangener war. Die Kälte ist wahrscheinlich auf die durchnässte Kleidung zurück zu führen. Inzwischen ist es Ende Oktober/Anfang November, doch auch um diese Jahreszeit beträgt die Durchschnittstemperatur sowohl auf Malta als auch auf Kephallenia um die 20°C (bei Regen jedoch mit Sicherheit weniger).

V. 3–6

> **3** Als aber Paulus ein Reisigbündel[181] zusammenraffte[182] und auf das Feuer legte, kam wegen der Hitze eine Giftschlange[183] hervor und biss sich an seiner Hand fest[184]. **4** Als aber die Barbaren das Tier an seiner Hand hängen[185] sahen, sprachen sie zueinander: Dieser Mann ist sicherlich ein Mörder, den die Göttin der Rache, durch den Schiffbruch hindurchgerettet, nicht leben lässt. **5** Er aber schüttelte das Tier ab[186] in das Feuer und er erlitt nichts Schlimmes[187], **6** sie aber erwarteten, dass er anschwellen[188] oder sogleich tot hinfallen[189] müsse. Als sie aber lange gewartet hatten und beobachteten, dass an ihm nichts Ungewöhnliches geschah[190], änderten sie ihre Meinung und sagten, dass er ein Gott ist.

In den Versen 3–6 wird Paulus zum zweiten mal als Geretteter dargestellt, diesmal nicht vor einem Sturm gerettet, sondern vor einem tödlichen Schlangenbiss. Dadurch wird uns aber der Hinweis gegeben, dass auf der Insel Μελίτη Schlangen (hier die ἔχιδνα) existiert haben müssen. Die ἔχιδνα bezeichnet eine Giftschlange, eine Otter oder Viper[191].

Auf Malta gibt es heute keine Giftschlangen[192], höchstens ungiftige Schlangenarten, was aber nicht heißt, dass es nie Giftschlangen auf Malta gegeben hat. Breu-

---

[180] *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 681.

[181] *Bauer/Aland*, Art. πλῆτος, Sp. 1344–1345, hier Sp. 1344,2.

[182] *Bauer/Aland*, Art. συστρέφω, Sp. 1586, hier Sp. 1586,1.

[183] *Bauer/Aland*, Art. ἔχιδνα, Sp. 670.

[184] *Bauer/Aland*, Art. καθάπτω, Sp. 785.

[185] *Bauer/Aland*, Art. κρεμάννυμι, Sp. 913–914, hier Sp. 914,2a.

[186] *Bauer/Aland*, Art. ἀποτινάσσω, Sp. 203.

[187] *Bauer/Aland*, Art. πάσχω, Sp. 1278–1280, hier Sp. 1280,3b.

[188] *Bauer/Aland*, Art. πίμπρημι, Sp. 1325, hier Sp. 1325,2.

[189] *Bauer/Aland*, Art. καταπίπτω, Sp. 846.

[190] *Bauer/Aland*, Art. ἄτοπος, Sp. 241–242, hier Sp. 241,1.

[191] *Foerster, Werner*, Art. ἔχιδνα, ThWNT 2 (1935), S. 815.

[192] *Hemer*, S. 109.

sing wendet ein, dass die Viper mit der Entwaldung der Insel ausgerottet worden sein könnte.[193] Eine andere Alternative wäre, dass Lukas die Existenz der Viper auf Malta zusammen mit der gesamten Passage erfunden hat, um die Gefährlichkeit der Szene zu verdeutlichen und Paulus noch mehr als einen durch ein Wunder von Gott Geretteten darzustellen.[194] Schließlich ist es möglich, dass er gar nicht wusste, welche Arten von Schlangen auf Malta lebten.[195] Auch ist möglich, dass die Schlange mit einer ungiftigen Schlangenart verwechselt worden ist, es sich also gar nicht um eine Viper gehandelt hat. Nimmt man die Existenz der ἔχιδνα als gegeben, so hat die Insel Kephallenia an dieser Stelle eindeutig bessere Karten: auf Kephallenia ist die Viper stark verbreitet.[196]

> **7** In dieser Umgegend besaß der erste der Insel, mit Namen Publius, Landgüter, der nahm uns drei Tage lang auf und beherbergte uns freundlich. **8** Aber es geschah, dass der Vater des Publius von Fieber und Ruhr[197] gequält[198] darniederlag; zu ihm ging Paulus und betete und legte die Hände auf ihn und heilte ihn. **9** Als dies geschehen war, kamen auch die anderen der Insel, die krank waren[199], heran und ließen sich behandeln. V. 7–9

In den Versen 7–9 wird Paulus als Beauftragter Gottes, als Heiler und Retter der Inselbewohner darstellt. Es wird ein πρῶτος τῆς νήσου, ein „erster der Insel", genannt, mit Namen Publius, dessen Vater Paulus vom Fieber und von der Ruhr heilt.

Der Titel πρῶτος τῆς νήσου ist inschriftlich für Malta belegt: πρῶτος Μελιταίων καὶ πάτρων[200]. Ein ähnlicher Beleg aus Armenien lässt eine Datierung auf das Jahr 72 n.Chr. zu[201], der Titel πρῶτος dürfte aber spätestens schon seit der frühen Kaiserzeit seine Bedeutung gehabt haben.[202] Für Kephallenia kann der Titel πρῶτος τῆς νήσου nicht eindeutig belegt werden, es war aber ein so weit verbreiteter Titel – nicht nur eine lokale maltesische Würde –, dass man nicht ausschließen kann, dass

---

[193] *Breusing*, S. 191.

[194] *Conzelmann*, S. 157.

[195] *Barrett*, S. 1222.

[196] *Warnecke*, Paulus, S. 43.106.

[197] *Bauer/Aland*, Art. δυσεντέριον, Sp. 421.

[198] *Bauer/Aland*, Art. συνέχω, Sp. 1573–1574, hier Sp. 1574,5.

[199] *Bauer/Aland*, Art. ἀσθένεια, Sp. 230–231, hier Sp. 230,1a.

[200] IG XIV 601; vgl. *Suhl*, Zum Titel, S. 221.

[201] *Suhl*, Zum Titel, S. 224.

[202] *Suhl*, Zum Titel, S. 225.

es ihn auch auf Kephallenia gegeben hat.[203] Für Malta ist also der Titel πρῶτος τῆς νήσου eindeutig belegt, für Kephallenia nicht, es kann aber deswegen noch lange nicht zwingend ausgeschlossen werden, dass es ihn auch dort gegeben hat. „Apg 28,7 kann nicht mehr mit der bisher üblichen Selbstverständlichkeit als eindeutiges Argument dafür herangezogen werden, daß mit der νῆσος Μελίτη nur die Mittelmeerinsel Malta gemeint sein könne."[204]

> **10** Und sie erwiesen uns große Ehre, und als wir ausliefen, gaben sie uns noch, was nötig war[205]. V. 10

Ab V. 10 wird wieder der Reisebericht nach Rom aufgenommen, man kann V. 10 theoretisch unmittelbar an V. 2 anschließen. Es wird wieder die besondere Freundlichkeit der Inselbewohner zur Geltung gebracht. Im direkten Anschluss an Vers 9 scheint diese Freundlichkeit auf die Krankenheilungen durch Paulus zurückzuführen zu sein, im Anschluss an V. 2 jedoch auf die allgemeine Menschenliebe der Inselbewohner. Die Abreise des Paulus und der restlichen Schiffsinsassen kann nur im Zusammenhang mit V. 11 erläutert werden. V. 10 stellt gewissermaßen die Verbindung her zwischen den Paulusszenen und der Weiterreise nach Rom.[206] Eventuell kann er deswegen auch noch zu den lukanischen Einschüben gerechnet werden. Dann müsste aber V. 2 auch zu den Einschüben gehören. Ein dreimonatiger (V. 11) Aufenthalt auf Μελίτη wäre aber kaum denkbar, ohne dass ein Wort darüber verloren wird, was während dieser drei Monate geschehen ist. So sollten zumindest die Verse 2 und 10 dem Seereisebericht zugerechnet werden. Doch erst durch die beiden Paulusszenen wird der trockene Seereisebericht belebt, die Wichtigkeit des Paulus wird hervorgehoben, und der Aufenthalt auf der Insel bekommt einen Sinn.

### 4.2.5 *Von* Μελίτη *nach Rom Apg 28,11–14*

> **11** Nach drei Monaten aber liefen wir in einem Schiff aus, das auf der Insel bereit lag, ein alexandrinisches Schiff mit den Dioskuren als Schiffszeichen[207]. V. 11

---

[203] *Suhl*, Zum Titel, S. 224 Anm. 22: „Bei der Durchsicht der mir zugänglichen Inschriften habe ich freilich noch keinen Beleg für Kephallenia gefunden. Das aber ist angesichts der Verbreitung des Titels und der Zufälligkeit der Funde noch kein schlagender Gegenbeweis!"

[204] *Suhl*, Zum Titel, S. 225f.

[205] *Bauer/Aland*, Art. ἐπιτίθημι, Sp. 613–614, hier Sp. 613,2a.

[206] *Weiser*, S. 671.

[207] *Bauer/Aland*, Art. παράσημος, Sp. 1257, hier Sp. 1257,2.

Paulus und die restlichen Schiffsinsassen hielten sich insgesamt drei Monate auf Μελίτη auf, bevor sie die Weiterreise nach Rom antraten, ebenfalls auf einem alexandrinischen Getreidefrachter, der auf Μελίτη überwintert hatte. Geht man davon aus, dass sich das Schiff Anfang/Mitte Oktober in Καλοὶ λιμένες befand (vgl. die Erläuterungen zu Apg 27,9), danach je nach Beginn der Zählung mindestens 2 Wochen lang auf der Adria getrieben hat (V. 27), so strandete es Ende Oktober/Anfang November auf Μελίτη. Drei Monate später war es Ende Januar/Anfang Februar, angesichts des *mare clausum* von Mitte November bis Mitte März ein denkbar ungünstiger Zeitpunkt zur Weiterreise.[208] Damit stimmen die Dauer des Aufenthaltes und das Ende des *mare clausum* nicht überein, außer man geht davon aus, dass hier von einer abgerundeten Zahl oder einer Schätzung[209] die Rede ist.

Im Ionisch-Sizilischen Meer gibt es Anfang Januar eine kurze Schönwetterperiode, die so genannten Alkyonischen Tage.[210] Ob diese wenigen schönen Tage jedoch ausreichten, um eine Reise von Kephallenia bis nach Rom zu unternehmen, ist fraglich, vor allem da man schon einmal auf eine solche Hoffnung hereingefallen ist. Die Überfahrt von Kephallenia nach Sizilien hätte mindestens 2 Tage gedauert (bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 kn), aber eine Möglichkeit wäre es.

Auf Μελίτη stiegen sie auf einen alexandrinischen Getreidefrachter, um nach Rom zu gelangen. Durch diese Angabe wurde z.B. auch Casson dazu verleitet, die Route von Alexandrien nach Rom über Malta zu legen.[211] Warnecke erläutert einleuchtend, dass der Seeweg von Kreta nach Rom wohl nicht über Malta, sondern direkt über Sizilien geführt hat[212], denn die Insel Sizilien war mit dem 3268 Meter hohen Ätna weitaus besser anzusteuern als die maximalen 258 Höhenmeter von Malta und man sparte sich einen Umweg von fast 200 sm. Dazu passt auch, dass die Insel der Besatzung des paulinischen Schiffes nicht bekannt war, was nicht so gewesen wäre, würde die Route Kreta-Sizilien über Malta führen. Dem auf Μελίτη überwinternden Schiff kann es genauso wie dem paulinischen ergangen sein, dass es nur zufällig durch den Sturm vom normalen Kurs abgekommen ist, auf Malta traf und durch das Wetter gezwungen war, den Winter dort zu verbringen.

---

[208] Nach Plinius nat.hist. 2,47 begann die Schifffahrt bereits wieder am 7. Februar (vgl. *Haenchen*, Apostelgeschichte, S. 685). Im Allgemeinen sprechen jedoch die meisten historischen Schriftsteller von Mitte März als Wiedereröffnung der Schifffahrt, so z.B. Vegetius, *De re militarii* IV 39: 10. März.

[209] *Barrett*, S. 1227.

[210] *Warnecke*, Paulus, S. 87.

[211] *Casson*, Seefahrer, S. 370f. Casson identifiziert Μελίτη mit Malta.

[212] *Warnecke*, Lebensnerv, S. 274.

Kephallenia ist die am weitesten nach Osten ins Meer hineinreichende Insel Griechenlands. Die Strecke Kreta-Kephallenia-Sizilien würde gegenüber der direkten Strecke Kreta-Sizilien nur einen Umweg von 55 sm bedeuten[213] und man wäre anstatt etwa 215 sm lang weniger als 40 sm außer Landsicht. Viele antiken Schiffe nahmen ebenfalls die Route über Kephallenia[214]. Für die Route der alexandrinischen Getreideflotte interpretiert Warnecke den Bericht über die Isis des Lukian[215] folgendermaßen: Die Isis wollte ursprünglich den Kurs oberhalb an Malea vorbei nehmen, d.h. sie wollte Kreta an Steuerbord passieren und dann einen Nordwestkurs Richtung Peloponnes einschlagen und hätte so das Ionische Meer überquert[216]. Ob sie dabei jedoch auch Station auf Kephallenia machten, sagt Warnecke nicht eindeutig, er dehnt die Route allerdings über den westgriechischen Inselraum aus und nennt als Beispiel die cyrenischen Schiffe, die wohl diesen Weg nach Italien nahmen[217], er gibt aber keine Belege dafür an. Barrett meint hierzu nur – allerdings ohne Begründung –, dass es unwahrscheinlich ist, dass ein alexandrinisches Getreideschiff in Kephallenia überwintert hat.[218] Würde die Route über Kephallenia führen, wäre diese Insel den Matrosen in Apg 27,39 nicht derartig unbekannt gewesen, schließlich hätten sie auf vorherigen Getreidefahrten bereits daran vorbeikommen müssen.[219] Meiner Meinung nach ist es nicht eindeutig zu sagen, ob ein alexandrinisches Getreideschiff tatsächlich Station auf Kephallenia gemacht haben könnte oder nicht. Auf Malta wäre es aber eher vorstellbar.

> **12** Und als wir nach Syrakus kamen, blieben wir drei Tage da, **13** von da kamen wir, indem wir an der Küste entlang fuhren, nach Rhegion. Und da am nächsten Tag der Südwind aufkam, kamen wir am zweiten Tag nach Puteoli. V. 12–13

---

[213] *Warnecke*, Lebensnerv, S. 281.

[214] *Warnecke*, Lebensnerv, S. 284f.

[215] *Lukian*, Nav. 7–9.

[216] *Warnecke*, Lebensnerv, S. 286f.

[217] *Warnecke*, Lebensnerv, S. 287f.

[218] *Barrett*, S. 1227.

[219] *Warnecke*, Paulus, S. 66f., begründet die Unkenntnis der Insel damit, dass die Matrosen sie nicht erkennen konnten und auch nicht von weit weg sehen konnten (den Gebirgsstock Aenos auf Kephallenia konnte man bei normaler Sicht 154 km weit sehen, vgl. *Warnecke*, Lebensnerv, S. 279), da der Nebel des Schirokkos sie verhüllte. Als Beleg nennt er die Odyssee, in der Odysseus Ithaka nicht erkennt, weil Athene Nebel darüber gegossen hat. Er identifiziert also hier Ithaka mit Kephallenia und zitiert als Beleg hierfür wiederum sich selbst.

Hier findet sich der einzige textkritisch relevante Punkt der Seefahrterzählung: in V. 13 die Alternative περιελθόντες/περιελόντες.

περιελόντες ist der Aorist des Verbes περιαιρέω, was wörtlich „etwas wegnehmen“[220] bedeutet. Allerdings wird kein Objekt angegeben, das weggenommen wird. περιαιρέω ist bereits aus 27,40 bekannt, wo es „lösen“ der Ankertaue bedeutet. Diese Tatsache kann man allerdings nicht als Argument dafür hernehmen, dass es auch hier im Sinne von „abfahren“ bzw. „den Anker lichten“ übersetzt werden kann.[221] Das wäre, wie Conzelmann sagt, „nur eine Notauskunft“[222]. Die Lesart περιελόντες wird bezeugt von den Majuskeln ℵ*, B und Ψ und (gig).

περιελθόντες wird dagegen bezeugt im Papyrus $P^{74}$, in den Majuskeln ℵ², A, sowie den Minuskeln 066, 1739, dem Mehrheitstext, der Vulgata, einem Teil der altlateinischen Überlieferung und in allen zur Stelle vorhandenen syrischen Versionen. Es leitet sich von dem Verb περιέρχομαι ab, was so viel wie „umhergehen“, „umherziehen“[223] im Sinne von „einen Umweg machen“ bedeutet. Es ist hier als eine Fahrt entlang der Küste[224] an Stelle des direkten Weges zu verstehen.

Die Entstehung des περιελθόντες aus dem περιελόντες erklärt man sich durch eine Konjektur[225], eine erschlossene Lesart ohne Beleg in der Textüberlieferung. In die andere Richtung findet sich eine einleuchtendere Erklärung: περιελόντες ist dadurch entstanden, dass beim Abschreiben das Θ vor dem O aus Versehen weggelassen worden ist.[226] Ich entscheide mich an dieser Stelle gegen die Mehrheitsmeinung für περιελθόντες.

Damit ergibt sich für das alexandrinische Schiff folgende Route: Von Μελίτη aus fuhr es weiter nach Syrakus auf Sizilien, wo es drei Tage blieb, entweder weil man Ladung löschte oder weil man auf günstigeren Wind wartete[227]. Von da ging es die Küste entlang über Rhegion (in Italien, knapp 10 sm südlich der Straße von Messina) mit günstigem Südwind in zwei Tagen durch die Straße von Messina nach Puteoli, dem damaligen Haupthafen Roms für den Überseehandel, ca. 200 sm nördlich von

---

[220] Vgl. *Bauer/Aland*, Art. περιαιρέω, Sp. 1301, hier Sp. 1301,1.

[221] So z.B. *Seul, Peter*, Rettung für alle. Die Romreise des Paulus nach Apg 27, 1–28, 16, BBB 146, Berlin/Wien 2003, S. 208. Ebenso *Metzger, Bruce M.*, A Textual Commentary On The Greek New Testament, second edition, Stuttgart ³2000, S. 443.

[222] *Conzelmann*, S. 158.

[223] Vgl. *Bauer/Aland*, Art. περιέρχομαι, Sp. 1303–1304, hier Sp. 1303.

[224] *Conzelmann*, S. 158.

[225] *Seul*, S. 208.

[226] *Metzger*, S. 443.

[227] *Schneider*, Apostelgeschichte II, S. 406.

Rhegion. Geht man davon aus, dass Μελίτη mit Kephallenia zu identifizieren ist, stellt sich die Frage, warum man erst Syrakus anlief, anstatt gleich Kurs auf die Straße von Messina zu nehmen. Diesen Umweg in Kauf zu nehmen wäre eigentlich nicht nötig. Die hier angegebene Route wird jedoch nirgends in Zweifel gezogen. Durchgängig kann man hier eine Reisegeschwindigkeit von 5 kn berechnen.

> **14** Dort fanden wir Brüder und wir wurden von ihnen gebeten, sieben Tage da zu bleiben; und auf diese Weise kamen wir nach Rom. V. 14

Endlich ist das Ziel Rom nach langer Reise und sieben Tagen Aufenthalt in Puteoli erreicht. Von Puteoli nach Rom gelangte man gewöhnlich bei strammer Marschgeschwindigkeit in fünf Tagen. Der Weg führte über die Via Campana bis Capua und von da an über die Via Appia nach Rom.[228]

## 4.3 Nautische Plausibilität der lukanischen Erzählung

Nach den bisherigen Erkenntnissen müssen laut Apostelgeschichte folgende Punkte erfüllt sein, um die Insel Μελίτη zu lokalisieren und damit die Route von Caesarea nach Rom zu bestimmen:

1. Das Schiff strandete auf einer Insel Namens Μελίτη (Apg 28,1). Die Auswahl an Inseln mit diesem Namen wurde bereits auf Malta und Kephallenia begrenzt, wobei sich die antiken Belege eindeutig für Malta aussprechen, einzig durch die Deutung Warneckes kommt die Insel Kephallenia ins Spiel.

2. Μελίτη liegt maximal 500 sm von Kauda entfernt (Apg 27,27). Das trifft für beide Inseln zu, Malta ist etwa 480 sm entfernt (ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,4 kn), Kephallenia ca. 290 sm (ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 0,8 kn). Das Schiff ließ sich treiben, man kann also nicht genau sagen, wie schnell es gewesen ist, man kann höchstens von maximal 1,5 kn ausgehen.

3. Das Schiff wurde durch den Wind εὐρακύλων (Apg 27,14) zunächst in westsüdwestliche Richtung getrieben. Malta liegt weitaus besser in dieser Richtung als Kephallenia. Allerdings muss man einräumen, dass die Windrichtung später auch gedreht haben könnte. Darüber ist jedoch nichts gesagt.

4. Der Weg zur Insel Μελίτη führt durch die Adria (Apg 27,27). Kephallenia liegt im Ionischen Meer, also nach damaligem Sprachgebrauch im Adriatischen Meer. Malta lag an der Grenze zwischen dem Adriatischen und dem Tyrrhenischen Meer. Mit

---

[228] *Conzelmann*, S. 158.

den nicht eindeutigen, eher fließenden Grenzen der Meere kann man Malta aber durchaus zum Adriatische Meer rechnen. Es wird allerdings auch nicht davon gesprochen, dass die Insel selber in der Adria liegt, sondern der 14-tägige Weg dorthin führt durch die Adria, und das ist bei beiden Lokalitäten gegeben. Diese Stelle spricht aufgrund der fraglichen Grenzen der Adria eher für Kephallenia, aber auch Malta kann in Betracht gezogen werden.

5. Vor einer zum Auflaufen gut geeigneten Bucht kann man die Wassertiefen von 36 und 27 Metern loten (Apg 27,28). Ob man bei der von Warnecke gemeinten Stelle an der Insel Kephallenia (s.o.) wirklich von einer Bucht sprechen kann, bleibt dahingestellt. Ich würde es eher als Strand bezeichnen. Die angegebenen Wassertiefen können in geringen Abständen gelotet werden. Auf Malta bieten sich gleich zwei Buchten an, die der bisherigen Beschreibung entsprechen würden. Zum Einen die heute so genannte St. Pauls Bucht, zum Anderen die westlich davon gelegene Mellieha-Bucht.

6. Vor dem Strand in der Bucht befindet sich ein τόπος διθάλασσος (Apg 27,41). Auf Malta existiert in beiden in Frage kommenden Buchten eine Untiefe, auf die ein Schiff auflaufen und festsitzen könnte. Die Untiefe in der Mellieha-Bucht ist jedoch besser geeignet, da sie seichter ist und das Schiff ohne Ballast verhältnismäßig wenig Tiefgang hatte. Damit wird die St. Pauls Bank als Strandungsort unwahrscheinlich, da sie nur knapp an die 5 m Wassertiefe heranreichte, die als Tiefgang für das alexandrinische Schiff in etwa angenommen werden können. Auf Kephallenia bestimmt Warnecke einen sandigen Rücken am Felskap Lardigo als den Ort, auf den das Schiff aufgelaufen sein soll.

7. Die Bewohner von Μελίτη werden als βάρβαροι bezeichnet (Apg 28,2.4). Die Bewohner Maltas sprachen trotz Zugehörigkeit zu Rom einen punischen Dialekt, konnten also nach der Definition von βάρβαρος als jemand, der eine nichtgriechische Sprache spricht, als βάρβαροι bezeichnet werden. Die Bewohner Kephallenias gehörten zum westgriechischen Volksstamm, dennoch aber auch zur griechischen Kultursphäre. Aufgrund ihres westgriechischen Dialektes können auch sie unter Umständen als βάρβαροι bezeichnet werden. Für Malta ist dies aber wahrscheinlicher.

8. Paulus wird auf Μελίτη von der giftigen ἔχιδνα gebissen (Apg 28,3ff.). Diese Giftschlange gibt es auch heute noch auf Kephallenia. Auf Malta dagegen findet man heute nur noch ungiftige Schlangenarten, es könnte aber trotzdem in der Antike dort die ἔχιδνα gegeben haben. Außerdem kann man auch annehmen, dass diese giftige Schlangenart mit einer ungiftigen verwechselt wurde, oder die Existenz der ἔχιδνα auf die Unwissenheit des Verfassers zurückgeht. Festzuhalten bleibt dennoch, dass die ἔχιδνα für Kephallenia nachgewiesen werden kann, für Malta jedoch nicht.

9. Paulus heilt auf Μελίτη den Vater des πρῶτος τῆς νήσου (Apg 28,7). Dieser Titel ist für Malta durch eine Inschrift sicher bezeugt, für Kephallenia kann man nur sagen, dass man nicht ausschließen kann, dass es auch dort einen πρῶτος τῆς νήσου gegeben hat.

10. Die Insel Μελίτη muss in der Nähe der Schifffahrtsroute Alexandrien-Rom liegen, da die Schiffbrüchigen auf Μελίτη auf einen alexandrinischen Getreidefrachter umgestiegen sind, der dort überwintert hat (Apg 28,11). Malta kann mit Sicherheit nicht als eine Station des Seeweges von Alexandrien nach Rom gelten, der Weg führt jedoch unbestreitbar nicht weit nördlich davon vorbei, schließlich musste man durch die Straße von Messina. Dass es das Schiff im Sturm von diesem Weg nach Malta verschlagen hat, ist also möglich. Ob die Route über Kephallenia oder in der Nähe davon vorbei geführt hat, kann man nur vermuten, aber mit weniger Sicherheit sagen als bei Malta.

Ein eindeutiges Ergebnis, welche Insel nun mit Μελίτη identifiziert werden kann, ist leider nicht möglich. Für Malta spricht der eindeutige Inselname, der Wind εὐρακύλων, die Bezeichnung βάρβαροι, der nachweisbare Titel πρῶτος τῆς νήσου und die Lage in der Nähe der Alexandrien-Rom-Route. Für Kephallenia spricht die eindeutige Lage im Adriatischen Meer und die nachweisbare Existenz der ἔχιδνα. Die restlichen Punkte gelten für beide Inseln gleichermaßen. Meine Tendenz geht deswegen zur Identifikation von Μελίτη mit Malta, wobei ich jedoch gegen die meisten Ausleger die Strandungsstelle eher in der Mellieha-Bucht als in der St. Pauls-Bucht suchen würde. Eine Sicherheit gibt es für keine der Alternativen.

Bereits hier wird deutlich, dass es in der lukanischen Darstellung der Seereise des Paulus Widersprüche und Unklarheiten gibt. Wie nautisch plausibel ist der lukanische Seefahrtsbericht überhaupt?

Den reinen Seefahrtbericht erhält man, wenn man die eingefügten Paulusszenen herausnimmt. Dann bleiben für den Seefahrtbericht übrig: Apg 27,1–8.11-20.27–32.37–28,2.10–14.

In den Paulusszenen rückt Lukas den Gefangenen Paulus in den Mittelpunkt des Geschehens. Äußerlich ist er ein Gefangener, in Wahrheit ist er aber derjenige, der den Gang des Geschehens bestimmt[229]. Zu ihm spricht Gott und verheißt ihm die Rettung aller an Bord befindlichen Personen. Er sorgt dafür, dass die Schiffsinsassen wieder Mut und Hoffnung fassen. Löst man diese Paulusszenen heraus, so bleibt ein

[229] *Roloff*, Apostelgeschichte, S. 359.

„lückenloser Erzählzusammenhang von überraschender Folgerichtigkeit“[230], jedoch ein relativ trockener Bericht.

Der Bericht über den Schiffbruch des Apostels Paulus wird oftmals als der „genaueste und umfangreichste Bericht über eine Schiffskatastrophe“[231] bezeichnet. Tatsächlich finden sich hier so viele nautische Fachausdrücke wie sonst nirgends in der Bibel, was allerdings noch kein Indiz für Plausibilität ist. Der Bericht (ohne die Paulusszenen) erscheint relativ nüchtern, ohne zusätzlich Spannung hervorrufen zu wollen, was ihm zusätzliche Glaubwürdigkeit verleiht.

Die Fahrt von Caesarea nach Myra ist unbestritten. Aufgrund der Windverhältnisse war das Schiff gezwungen, Zypern nördlich zu passieren, was nicht ungewöhnlich war. Einen alexandrinischen Getreidefrachter in Myra zu finden, ist sehr wahrscheinlich, da die Route Alexandrien-Rom in diese Richtung entlang der kleinasiatischen Küste führte. Ein Weg über das offene Meer war aufgrund der entgegenwehenden Winde nicht möglich. Nun folgte man der Küste Kleinasiens, was sich wegen des entgegenwehenden Windes als schwierig gestaltete, passierte Rhodos nördlich, und nahm schließlich die Route südlich an Kreta vorbei, um den entgegenwehenden Winden zu entkommen und den Windschatten von Kreta ausnutzen zu können.

Eine erste Schwierigkeit ergibt sich bei der Frage, ob es wirklich nötig war, Καλοὶ λιμένες zu verlassen, um einen geeigneteren Ort zum Überwintern zu suchen. Zu dieser Jahreszeit war der Schirokko, ein südöstlicher Wind, besonders gefürchtet, gegen den die nach Süden und Osten offene Bucht keinerlei Schutz bot. Deswegen wollte man den Hafen Φοῖνιξ weiter westlich an der Südküste Kretas aufsuchen, der weitaus geschützter zu sein schien. In dieser Situation, kurz vor *mare clausum*, würde man sich mit Sicherheit nicht auf eine weite Reise vorbereiten, Φοῖνιξ muss also relativ nahe gelegen haben. Einen kurzen Sprung für einen sichereren Hafen zu wagen, ist leicht einsehbar.

Der einsetzende Südwind schlug allerdings zu schnell in einen Ostnordostwind um, und das Schiff wurde von diesem Sturm ergriffen. Solche plötzlichen Umschwünge sind nicht außergewöhnlich, Schmidt[232] beschreibt das Wetter im östlichen Mittelmeerraum im Winter als „im stärkeren Maße unbeständig und wechselhaft“. Da das Schiff im Sturm nicht mit dem Bug in den Wind gebracht werden konnte, blieb nur die Möglichkeit, es mit dem Heck im Wind treiben zu lassen, Möglichkeiten, die auch heute noch im Sturm angewandt werden.

---

[230] *Roloff*, Apostelgeschichte, S. 358.

[231] *Hellenkemper*, S. 159.

[232] *Schmidt*, Sp. 2212.

Das Beiboot wurde immer noch hinter dem Schiff hergezogen. In der Antike war es üblich, das Beiboot stets für einen Notfall parat zu haben, darum wurde es stets im Schlepptau hinterher gezogen. Doch nun kam die Gefahr auf, vor allem da der Wind das Schiff von Achtern traf und das Beiboot in Achtern war, dass das Beiboot und das Schiff kollidieren und sich gegenseitig beschädigen. Aus diesem Grund wurde es eingeholt. Eine völlig plausible Maßnahme, aber ohne Zweifel mitten im Sturm nur mit Schwierigkeiten zu bewältigen. Genauso verhielt es sich mit dem Umgürten des Schiffes. Die Maßnahme an sich ist plausibel, aber die Durchführung im Sturm relativ schwierig. Vom Einholen des Beibootes wird noch berichtet, dass es nur mit Mühe geschehen konnte, von der Umgürtung wird nichts dergleichen gesagt. Der Verfasser hat wohl an dieser Stelle etwas untertrieben. Die Gefahr, in die Syrte getrieben zu werden, bestätigt noch einmal die Windrichtung Ostnordost. In dieser Situation Treibanker auszubringen, ist nicht in Frage zu stellen.

Nicht nachvollziehbar ist, warum Ladung und Schiffsgerät ins Wasser geworfen wurden, es wird auch nur der Sturm als Begründung genannt. An dieser Stelle hätte der Verfasser etwas genauer sein können, so wird die Notwendigkeit nicht ersichtlich. Aber vermutlich sah man damals die Gefahr des von den Wellen Überrolltwerdens am drohendsten.

Weiterhin wird auch nicht erklärt, wie das Schiff mit einem Ostnordostwind in die Adria getrieben werden konnte. Anders als mit einer Windrichtungsänderung ist dies nicht denkbar, außer man setzt die weite Definition Hemers für die Adria an. Eine Richtungsänderung des Windes wird aber im Gegensatz zu V. 13f. nicht erwähnt. Allerdings muss man einräumen, dass innerhalb von 14 Tagen eine Winddrehung durchaus denkbar ist, man kann kaum davon ausgehen, dass der Wind die ganze Zeit aus derselben Richtung gekommen ist.

Im selben Vers fällt noch eine weitere Unebenheit auf: Wie konnte die Schiffsbesatzung mitten im Sturm bei Nacht Land wahrnehmen? Dass der Sturm noch relativ stark war, geht aus der Kraft der Wogen in V. 41 hervor. Man konnte also nur mit Mühe eine Brandung hören. Eine Brandung zu sehen war bei Wellengang noch schwieriger. Man kann mit Sicherheit davon ausgehen, dass Beobachtungsposten aufgestellt waren, die vor genau dieser Gefahr warnen und danach Ausschau halten sollten. Vielleicht fielen beide Eindrücke, das Sehen und das Hören, zusammen, und um zunächst einmal sicher zu gehen lotete man die Wassertiefe. Das Schiff muss sich aber bereits relativ nah an Land befunden haben, was die Angst auf Klippen zu laufen nur noch bestätigen würde. Diese Stelle ist wiederum eine kleine Ungenauigkeit im Reisebericht.

Als letzte Unebenheit tritt die Zeitangabe von 3 Monaten Aufenthalt auf Μελίτη in Erscheinung. Die Ankunft auf Μελίτη kann großzügig gerechnet auf Ende Oktober/Anfang November festgelegt werden, damit würde das dort überwinternde Schiff bereits Ende Januar/Anfang Februar wieder abreisen. Eine Weiterreise zu dieser Zeit ist jedoch fast undenkbar. Hier muss ein echter Fehler vorliegen, oder eine grobe Verschätzung. Ein ein Monat längerer Aufenthalt wäre nautisch weitaus eher denkbar.

Aus heutiger nautischer Sicht sind die einzigen Unstimmigkeiten im Bericht des Lukas über die Romreise das Überbordwerfen der Ladung und der Schiffsgeräte, die Verbindung zwischen dem Ostnordostwind εὐρακύλων und der Adria, und die Zeitangabe von 3 Monaten Aufenthalt auf Μελίτη. Ansonsten scheint der Bericht sehr plausibel und detailliert. Ich kann deswegen nicht in das Urteil Beckers einstimmen, der behauptet: „Historisch ist also an diesem Kapitel praktisch nichts verwertbar.“[233]

[233] *Becker*, S. 504.

# 5 Schlussbemerkungen

Nach langem Herumirren haben wir nun herausgefunden, dass Paulus nach 14-tägigem Herumtreiben auf der Adria schließlich auf der Insel Μελίτη, die ich mit der Insel Malta identifiziere, gestrandet ist, nach meiner Meinung in der Bucht Mellieha.

Wir haben aber gesehen, dass diese Identifikation nicht, wie die meisten Exegeten meinen, von vorne herein klar ist. Es gibt immer noch Punkte im Seefahrtbericht des Lukas, die im Widerspruch zur Insel Malta stehen, wie z.B. die Schlange ἔχιδνα oder auch die Lokalisation der Insel im Adriatischen Meer. Zu einem eindeutigen Ergebnis wird man wohl nie gelangen, es gibt keine Insel im gesamten Mittelmeer, auf die alle Punkte des in der Apostelgeschichte genannten Berichtes genau zutreffen, ohne dass einer zu einem Widerspruch führt.

Klar geworden ist jedenfalls zum Einen, dass der Seefahrtbericht des Lukas in der Apostelgeschichte einer der detailliertesten, wenn nicht sogar der detaillierteste Bericht über die Fahrt und den Schiffbruch eines alexandrinischen Getreidefrachters ist, auch wenn er einige Widersprüche in sich trägt. Die nautischen Details des Berichtes scheinen größtenteils plausibel und ergeben ein Gesamtbild, das eine eindrucksvolle und gut nachvollziehbare Schilderung der Geschehnisse auf der vermutlich letzten Reise des Apostels Paulus darstellt.

Zum Zweiten kann man besonders an diesem Bericht sehen, dass man nicht voreingenommen auf ihn zugehen sollte, sondern alle Fakten objektiv prüfen sollte. So gibt zum Beispiel Thornton[1] zu bedenken, dass möglicherweise auch andere Inseln als nur Malta und Mljet in Betracht zu ziehen sein könnten, und man diese nicht vorschnell außer acht lassen sollte[2], nur weil sie z.B. aufgrund einer weit hergeholten Namensidentifikation unplausibel scheinen. Doch in jedem Fall kann man im Endeffekt immer nur eine tendenzielle Entscheidung mit Sicherheit treffen, da es für jede Möglichkeit immer Unsicherheitsfaktoren geben wird.

---

[1] *Thornton, Claus-Jürgen*, Der Zeuge des Zeugen. Lukas als Historiker der Paulusreisen, Tübingen 1991, S. 325f.

[2] Warum Thornton hier Kephallenia nicht mit aufzählt, weiß ich nicht. Er kennt aber die Arbeit von Warnecke bereits. Stattdessen schlägt er eine Insel an der tunesischen Küste vor, die im 19. Jahrhundert ebenfalls den Zweitnamen Melita getragen hat, die ich aber aus meiner Betrachtung deshalb ausgeschlossen habe, weil diese Insel außerhalb der Reichweite liegt und ein alexandrinisches Getreideschiff wohl kaum so weit abseits der Route zu finden gewesen sein könnte. Ein Gegenbeispiel wäre allerdings das Mahdia-Schiff, dass von seinem wahrscheinlichen Weg Athen-Rom in diese Gegend verschlagen worden ist.

In all diesen Unsicherheiten sollte man sich die Worte des Paulus aus Apg 27,26 in Erinnerung rufen, die er mitten im Sturm ohne jegliche Landsicht und Hoffnung auf Rettung voller Zuversicht und festem Glauben der Schiffsbesatzung zugesprochen hat: „Wir werden aber auf irgendeine Insel verschlagen werden.“ Diese Zuversicht und ständige Ermunterung und selbstlose Hilfe vonseiten des Paulus ist ein roter Faden, der sich durch die gesamte Passage der Romreise hindurch zieht, und mit der er schließlich auch Recht behält.

Und so wie in der Einleitung mit den Worten des Ambrosius begonnen wurde, so soll auch mit seinen Worten wieder geendet und sie allen gegenwärtigen und zukünftigen Seefahrern mit auf den Weg gegeben werden:

> „Das verleihe uns der Herr: Glückliche Fahrt bei günstigem Winde, Landung im sicheren Porte, Verschontbleiben von Anfechtungen der bösen Geister, die unsere Kräfte übersteigen, Freibleiben von Schiffbruch im Glauben, den Besitz tiefen Friedens und, sollte je ein Fall die dräuenden Fluten dieser Welt wider uns erregen, den Herrn Jesus als Steuermann, der für uns wacht, mit seinem Worte gebeut, den Sturm stillt, die Ruhe des Meeres wiederherstellt! Ihm ist Ehre und Ruhm, Lob und Unsterblichkeit von Ewigkeit und jetzt und immerdar und in alle Ewigkeit der Ewigkeiten. Amen.“[3]

[3] *Ambrosius*, Hexameron, 3,5,24.

# 6 Erklärung der nautischen Begriffe

Die Erklärungen sind entnommen aus: *Dreyer, Rolf*, Sportküstenschifferschein + Sportbootführerschein See. Mit amtlichen Fragenkatalogen, Bielefeld $^{6}$2004.

**Achtern:** Mit Achtern wird der hintere Teil des Schiffes bezeichnet. Es ist allerdings eher eine Richtungsangabe als eine feste Bezeichnung eines bestimmten Schiffsabschnittes.

**Backbord:** Backbord bezeichnet die in Fahrtrichtung linke Seite des Schiffes.

**Bilge:** Die Bilge ist der Raum unter den Bodenbrettern, d.h. der Raum zwischen der Rumpfverschalung und dem Laderaum.

**Bug:** Der Bug ist das vordere Schiffsende des Schiffes.

**Fall:** Unter einem Fall versteht man diejenigen Taue, die vom Segeltopp an Bord laufen und mit deren Hilfe man die Segel setzt.

**Klüse:** Eine Klüse ist eine Öffnung in der Bordaußenwand, meist eine runde Öffnung am Bug oder am Heck, durch die die Taue oder die Ankerkette geführt werden.

**Knoten:** Die Geschwindigkeitsangabe „1 Knoten“ entspricht der zurückgelegten Distanz von einer Seemeile (1852 Meter) in einer Stunde.

**Landwind:** Landwind ist ein Phänomen, das vor allem nachts auftritt. Das Land kühlt sich stärker ab als das Wasser, wodurch über dem Wasser die erwärmte Luft aufsteigt. Das dadurch entstehende Bodentief wird durch Landwind (Wind von Land) ausgeglichen.

**Laufendes Gut:** Das laufende Gut ist all das Tauwerk eines Schiffes, das zum Bedienen der Segel verwendet wird. Es ist nur an einem Ende festgemacht, das andere Ende ist beweglich befestigt. Zum laufenden Gut gehören Schoten, Fallen, und Flaggleinen.

**Lee:** Lee ist die dem Wind abgewandte Seite.

**Log:** Das Log misst die Geschwindigkeit, die das Fahrzeug durch das Wasser hat. Es kann auch der Fahrtwind damit gemessen werden.

**Luv:** Luv ist die dem Wind zugewandte Seite.

**Luvgierigkeit:** Luvgierigkeit ist das Bestreben eines Schiffes, bei seitlichem oder vorlichem Wind ohne Hilfe des Steuers den Bug in den Wind zu drehen.

**Rah:** Die Rah ist die obere Querstange, an der das viereckige Segel befestigt ist und mit deren Hilfe es gesetzt und entsprechend dem Wind in die richtige Stellung gebracht wird.

**Seewind:** Seewind ist ein Phänomen, das vor allem tags auftritt. Das Land erwärmt sich stärker als das Wasser, wodurch über dem Land die erwärmte Luft aufsteigt. Das dadurch entstehende Bodentief wird durch Seewind (Wind von See) ausgeglichen.

**Stehendes Gut:** Das stehende Gut ist all das Tauwerk, das allein zur Versteifung des Mastes dient. Es ist an beiden Enden festgemacht und leitet die auf die Segel wirkenden Kräfte auf den Rumpf über. Zum stehenden Gut zählen alle Wanten, Stage und Salings.

**Steuerbord:** Steuerbord bezeichnet die in Fahrtrichtung rechte Seite des Schiffes.

**Takelage:** Die Takelage eines Schiffes ist alles, was zur Befestigung und Stellung der Segel benötigt wird, dazu gehören die Masten, die Rahen bzw. Bäume und das Gut, sowohl das laufende als auch das stehende Gut. Das Prinzip der Takelage heißt Takelung. Kaiserzeitliche Schiffe haben eine Rahtakelung.

# 7 Abbildungsverzeichnis


| Nr. | Titel | Quelle | Seite |
|---|---|---|---|
| 1 | Handelsschiff der römischen Kaiserzeit | *Casson*, Reisen, S. 151 | 3 |
| 2 | Schalenbau, Skelettbau und Mischbauweise, erste Bauphase grau, zweite Bauphase weiß | *Höckmann*, S. 53 | 13 |
| 3 | Großes Handelsschiff unter vollen Segeln, 2. Jh. n.Chr. | *Casson*, Ships, Abb. 156 | 14 |
| 4 | Schema eines Frachtseglers aus dem 1. Jh. n. Chr. mit deutschen, griechischen und lateinischen Bezeichnungen der Schiffsteile | *Höckmann*, S. 154 | 17 |
| 5 | a. und b. Lateinsegel, c. Spritsegel, d. Gaffelsegel | *Casson*, Ships, Abb. 173 | 19 |
| 6 | Methoden der Segelstellung für das Segeln hart am Wind | *Casson*, Ships, Abb. 188 | 23 |
| 7 | Stockanker | *Breusing*, S. 108 | 24 |
| 8 | Liegen vor zwei Ankern. Oben: Zwei Buganker. Unten: Verkattete Anker | *Breusing*, S. 114 | 25 |
| 9 | Das Mittelmeer mit den im Frühjahr vorherrschenden Strömungen (Pfeile) und Windrichtungen (Keile) | *Höckmann*, S. 12 | 28 |
| 10 | Die Horizontteilung und Rose des Aristoteles | *Böker*, Sp. 2347 | 29 |
| 11 | Schematische Darstellung der Windrose von Thugga | eigener Entwurf | 30 |
| 12 | Antike Schifffahrtsrouten im Mittelmeer | *Gelsdorf*, S. 753 | 33 |
| 13 | Der Seeweg des Paulus von Caesarea bis Kreta | *Warnecke*, Paulus, S. 50 | 40 |

| **Nr.** | **Titel** | **Quelle** | **Seite** |
|---|---|---|---|
| 14 | Die Insel Kreta | *Warnecke*, Paulus, S. 52 | 44 |
| 15 | Grenzen der Meere im zentralen Mittelmeerbecken während des Altertums | *Warnecke*, Paulus, S. 25 | 55 |
| 16 | Der Meeresraum im Südwesten Kephallenias | *Warnecke*, Paulus, S. 95 | 64 |
| 17 | Die St. Pauls Bay im Nordwesten Maltas | *Breusing*, S. 204 | 65 |

# 8 Literaturverzeichnis

Die Abkürzungen folgen dem Abkürzungsverzeichnis von *Schwertner, Siegfried*: IATG$^2$. Internationales Abkürzungsverzeichnis für Theologie und Grenzgebiete. Zeitschriften, Serien, Lexika, Quellenwerke mit bibliographischen Angaben. Berlin/New York $^2$1992 = Theologische Realenzyklopädie Abkürzungsverzeichnis, Berlin $^2$1994.

## 8.1 Primärliteratur


*Ambrosius von Mailand*, Exameron, übersetzt von Dr. Joh. Ev. Niederhuber, Kempten/München 1914.

*Augustus*, Meine Taten. Res Gestae Divi Augusti. Lateinisch-griechisch-deutsch, hg. von Ekkehard Weber, Darmstadt $^6$1999.

*Hippolytus*, Refutatio Omnium Haeresium, hg. von Miroslav Marcovich, PTS 25 (1986).

*Josephus, Flavius*, Lebensbeschreibung. Aus dem Griechischen übersetzt, mit einer Einleitung und mit einem Anhang von Anmerkungen versehen von Leo Haefeli [Hg.], NTA XI, 4. Heft, Münster 1925.

*Josephus, Flavius*, Vita, in: *Niese, Benedictus* [Hg.], Flavii Iosephi Opera, Vol. IV, Berlin 1955, S. 321–389.

*Lukian*, Das Schiff oder Die Wünsche, in: *Konrad, Heinrich* [Hg.], Klassiker des Altertums. Lukian Sämtliche Werke. Mit Anmerkungen. Nach der Übersetzung von C.M. Wieland bearbeitet und ergänzt von Dr. Hanns Floerke, 1. Band, München/Leipzig 1911, S. 242–270.

*Lukian*, πλοῖον ἢ εὔχαι, in: *Dindorf, Guilelmus* [Hg.], Luciani Samosatensis Opera, Vol. III, Lipsiae 1858, S. 111–129.

*Nestle, Erwin/Aland, Kurt und Barbara*, Novum Testamentum Graece, Stuttgart $^{27}$1994.

*Philo*, Flaccus, in: *Colson, F.H., u.a.* [Hg.], Philo in ten volumes and two supplementary volumes, Vol. IX, Cambridge 1960, S. 293–403.

*Prokop*, Vandalenkriege, hg. und übersetzt von Otto Veh, Prokop Werke Band IV, München 1971.

*Strabonis* Geographica, hg. von August Meineke, Volumen 1–3, Lipsiae 1866.

*Strabo´s* Erdbeschreibungen. Übersetzt und durch Anmerkungen erläutert von Dr. A. Forbiger, Bd. 1, Buch I–II, Stuttgart 1856; Bd. 2, Buch III–V, 1957; Bd. 3, Buch VI–VIII, 1957; Bd. 4, Buch IX–X, 1958; Bd. 5, Buch XI–XII, 1958; Bd. 6, Buch XIII–XV, 1959; Bd. 7, Buch XVI–XVII, 1960; Bd. 8, Register, 1962.

## 8.2 Hilfsmittel

*Bauer, Walter/Aland, Kurt und Barbara*, Griechisch-deutsches Wörterbuch zu den Schriften des Neuen Testaments und der frühchristlichen Literatur, Berlin/ New York $^{6}$1988.

*Bornemann, Eduard/Risch, Ernst*, Griechische Grammatik, Frankfurt am Main $^{2}$1978.

*Die Bibel*. Nach der Übersetzung Martin Luthers. Mit Apokryphen, revidierte Fassung 1984, Ausgabe in neuer Rechtschreibung 1999, Deutsche Bibelgesellschaft, Stuttgart 2002.

*Metzger, Bruce M.*, A Textual Commentary On The Greek New Testament, second edition, Stuttgart $^{3}$2000.

*Seekarte Nr. 294*, INT 302, Mittelmeer. Östlicher Teil, hg. vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Hamburg/Rostock 2007, berichtigt bis N.f.S.-Ausgabe 02/2007, 1. Ausgabe 1983.

*Seekarte Nr. 311*, Malta und Ghawdex (Gozo), hg. vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Hamburg/Rostock 2006, berichtigt bis N.f.S.-Ausgabe 02/2007, 1. Ausgabe 1912.

## 8.3 Kommentare

*Barrett, Charles K.*, The Acts Of The Apostles Vol. II. Introduction and Commentary on Acts XV–XXVIII, A critical and exegetical commentary, London/New York 2002.

*Conzelmann, Hans*, Die Apostelgeschichte, HNT 7, Tübingen $^{2}$1972.

*Haenchen, Ernst*, Die Apostelgeschichte, KEK, Göttingen $^{16}$1977.

*Jervell, Jacob*, Die Apostelgeschichte, KEK 3, Göttingen [17]1998.

*Pesch, Rudolf*, Die Apostelgeschichte, 2. Teilband Apg 13–28, EKK Bd. V, Neukirchen-Vluyn, 1986.

*Roloff, Jürgen*, Die Apostelgeschichte, NTD 5, Göttingen 1981.

*Schille, Gottfried*, Die Apostelgeschichte des Lukas, ThHK V, Berlin 1983.

*Schmithals, Walter*, Die Apostelgeschichte des Lukas, ZBK, Zürich 1982.

*Schneider, Gerhard*, Die Apostelgeschichte I. Teil. Einleitung. Kommentar zu Kap. 1,1–8,40, HThK V/1, Freiburg/Basel/Wien 1980.

*Schneider, Gerhard*, Die Apostelgeschichte II. Teil. Kommentar zu Kap. 9,1–28,31, HThK V/2, Freiburg/Basel/Wien 1982.

*Weiser, Alfons*, Die Apostelgeschichte. Kapitel 13–28, ÖTK 5/2, Würzburg 1985.

*Zmijewski, Josef*, Die Apostelgeschichte, RNT 5, Regensburg 1994.

## 8.4 Sonstige Literatur

*Alonso-Núñez, José Miguel*, Art. Schiffahrt. III. Klassische Antike, DNP 11 (2001), Sp. 161–165.

*Assmann, Ernst*, Art. Segel, PRE II A (1923), Sp. 1049–1054.

*Balmer, Hans*, Die Romfahrt des Apostels Paulus und die Seefahrtskunde im römischen Kaiserzeitalter, Bern-Münchenbuchsee 1905.

*Balz, Horst*, Art. βάρβαρος, EWNT I (1980), Sp. 473–475.

*Balz, Horst/Schneider, Gerhard*, Art. σανίς, EWNT III (1983), Sp. 544.

*Balz, Horst/Schneider, Gerhard*, Art. σκευή, EWNT III (1983), Sp. 597.

*Becker, Jürgen*, Paulus. Der Apostel der Völker, Tübingen [3]1998.

*Böker, Robert*, Art. Winde. B. Die geophysischen Windtheorien im Altertum/D. Windnamen/E. Windrosen/F. Meteorologische Instrumente, PRE VIII A.2 (1955), Sp. 2215–2265.2288–2387.

*Bornkamm, Günther*, Paulus, Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz 1969.

*Breusing, Artur*, Die Nautik der Alten, Bremen 1886.

*Casson, Lionel*, Die Seefahrer der Antike, übersetzt aus dem Englischen nach der 6., neubearbeiteten Auflage des Originalwerkes „The Ancient Mariners“, München 1979.

*Casson, Lionel*, Reisen in der Alten Welt, übersetzt aus dem Englischen von Otfried R. Deubner, Originaltitel: „Travel in the ancient world“, München 1976.

*Casson, Lionel*, Ships and Seamanship in the ancient world, Princeton, New Jersey 1971.

*Casson, Lionel*, The Isis and Her Voyage, TPAPA 81 (1950), S. 43–56.

*Fluss, Max*, Art. Melite. Abs. 15–16, PRE XV (1932), Sp. 547–548.

*Foerster, Werner*, Art. ἔχιδνα, ThWNT 2 (1935), S. 815.

*Gelsdorf, Friedrich*, Antike Schiffahrtsrouten im Mittelmeer, in: *Hellenkemper Salies, Gisela/v. Prittwitz und Gaffron, Hans-Hoyer/Bauchhenß, Gerhard* [Hg.], Das Wrack. Der antike Schiffsfund von Mahdia, Bd. 2, Köln 1994, S. 751–758.

*Göttlicher, Arvid*, Die Schiffe der Antike, Berlin 1985.

*Gundel, Hans*, Art. Winde. C. Seestürme, PRE VIII A.2 (1955), Sp. 2265–2288.

*Haenchen, Ernst*, Acta 27, in: *Dinkler, Erich* [Hg.], Zeit und Geschichte. Dankesgabe an Rudolf Bultmann zum 80. Geburtstag, Tübingen 1964, S. 235–254.

*Hartmann, Richard*, Art. Hypozoma, PRE Suppl. IV (1924), Sp. 776–782.

*Hellenkemper, Hansgerd*, Der Weg in die Katastrophe. Mutmaßungen über die letzte Fahrt des Mahdia-Schiffes, in: *Hellenkemper Salies, Gisela/v. Prittwitz und Gaffron, Hans-Hoyer/Bauchhenß, Gerhard* [Hg.], Das Wrack. Der antike Schiffsfund von Mahdia, Bd. 1, Köln 1994, S. 153–163.

*Hemer, Colin J.*, Euraquilo and Melita, JThS 26 (1975), S. 100–111.

*Höckmann, Olaf*, Antike Seefahrt, München 1985.

*Honigmann, Ernst*, Art. Melite. Abs. 8–9, PRE XV (1932), Sp. 541–542.

*Hünemörder, Christian*, Art. Winde. [2] (meteorologisches Phänomen) I. Meteorologie, DNP 12/2 (2003), Sp. 516–518.

*van der Kolf, Marie Christina*, Art. Melite. Abs. 1–7, PRE XV (1932), Sp. 540–541.

*Köster, August*, Das antike Seewesen, Berlin 1923, Nachdruck Berlin 1969.

*Kroll, Wilhelm*, Art. Melite. Abs. 10.13–14, PRE XV (1932), Sp. 542–543.

*Kroll, Wilhelm*, Art. Schiffahrt, PRE II A (1923), Sp. 408–419.

*Lasserre, François*, Art. Winde, Windrosen, KP V (1975), Sp. 1375–1380.

*Maurer, Christian*, Art. σκεῦος, ThWNT 7 (1964), S. 359–368.

*Meinardus, Otto F.A.*, Melita Illyrica or Africa: An Examination of the Site of St. Paul´s Shipwreck, OS 23 (1974), S. 21–36.

*Partsch, Josef*, Art. Adria, PRE I (1894), Sp. 417–419.

*Plümacher, Eckhard*, Art. σκεῦος, EWNT III (1983), Sp. 597–599.

*Reiser, Marius*, Von Caesarea nach Malta. Literarischer Charakter und historische Glaubwürdigkeit von Act 27, in: *Horn, Friedrich Wilhelm* [Hg.], Das Ende des Paulus. Historische, theologische und literaturgeschichtliche Aspekte, BZNW 106, Berlin/New York 2001, S. 49–74.

*Roloff, Jürgen*, Einführung in das Neue Testament, Reclam Nr. 9413, Stuttgart 1998.

*Ruge, Walter*, Art. Melite. Abs. 12, PRE XV (1932), Sp. 547.

*Schmidt, Gerhard*, Art. Winde. A. Allgemeine Windverhältnisse des östlichen Mittelmeergebietes, PRE VIII A.2 (1955), Sp. 2211–2215.

*Schulz, Raimund*, Die Antike und das Meer, Darmstadt 2005.

*Seppelfricke, Agnes*, Paulus war nie auf Malta, Die Zeit, Nr. 52 vom 23. Dezember 1988, S. 33–34.

*Seul, Peter*, Rettung für alle. Die Romreise des Paulus nach Apg 27, 1–28, 16, BBB 146, Berlin/Wien 2003.

*Suhl, Alfred*, Gestrandet! Bemerkungen zum Streit über die Romfahrt des Paulus, ZThK 88 (1991), S. 1–28.

*Suhl, Alfred*, Zum Titel πρῶτως τῆς νήσου (Erster der Insel) Apg 28,7, BZ 36 (1992), S. 220–226.

*Thornton, Claus-Jürgen*, Der Zeuge des Zeugen. Lukas als Historiker der Paulusreisen, Tübingen 1991.

*Wachsmuth, Dietrich*, Art. Seewesen, KP V (1975), Sp. 67–71.

*Warnecke, Heinz*, Der Lebensnerv Roms. Der antike Seeweg über das Ionische Meer, in: *Kinsky, Rüdiger* [Hg.], Offenheit und Interesse. Studien zum 65. Geburtstag von Gerhard Wirth, Amsterdam 1993, S. 271–291.

*Warnecke, Heinz*, Paulus im Sturm. Über den Schiffbruch der Exegese und die Rettung des Apostels auf Kephallenia, Nürnberg $^{2}$2000.

*Wehnert, Jürgen*, Gestrandet. Zu einer neuen These über den Schiffbruch des Apostels Paulus auf dem Wege nach Rom (Apg 27–28), ZThK 87 (1990), S. 67–99.

*Wehnert, Jürgen*, »... und da erfuhren wir, daß die Insel Kephallenia heißt«. Zur neuesten Auslegung von Apg 27-28 und ihrer Methode, ZThK 88 (1991), S. 169–180.

*Wehnert, Jürgen*, Vom neuesten Schiffbruch des Paulus. Wie „Die Zeit“ auf ein haarsträubendes Buch hereinfiel, LM 28 (1989), S. 98–100.

*Weiss, Jürgen*, Art. Melite. Abs. 11, PRE XV (1932), Sp. 543–547.

*Windisch, Hans*, Art. βάρβαρος, ThWNT 1 (1933), S. 544–551.

# 9 Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Zulassungsarbeit selbständig und ohne fremde Hilfe verfasst habe. Dabei versichere ich, dass ich nur die angegebene Literatur und die angeführten Hilfsmittel verwendet habe.

Unterferrieden, den 11.04.2007