

DER SEEWURF IM BUCH JONA

Viola HEUTGER

Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Luzern

1. Einleitung

Ganz zu Anfang der Erzählung über das Geschick des Propheten Jona im gleichnamigen Buch flieht dieser auf ein Schiff. Im Folgenden soll die Fluchtetappe der Narration genauer in den Blick genommen werden. Es geht um die Zeitspanne von Jonas Ankommen am Hafen bis zu seinem Wurf ins Meer. Mein besonderes Interesse liegt auf den Handlungen und dem Verhalten der Leute an Bord bei Sturm. Auf seiner Flucht gerät Jona auf ein Schiff, welches in einem Unwetter hin und her gerissen wird (Jona 1,4). Die Seeleute werden die Segel gerefft haben, man wird die Ladung und die an Bord befindlichen Personen gesichert haben, und man wird Wasser, welches in das Schiff gelaufen ist, geschöpft haben. Man wird versucht haben, einen Treibanker auszubringen, und dennoch bleibt die Situation bedrohlich. Schließlich wollen die Mitfahrenden nur noch ihr eigenes nacktes Leben retten und werfen in ihrer Angst alles Unnötige über Bord.

Man bangt um das Leben und sieht nur Rettung für das Schiff und die Fahrenden durch eine Massnahme, die in der juristischen und maritimen Fachsprache Seewurf genannt wird. Schwere Gegenstände, Material, Amphoren, Gepäck, Handelsware werden geholt und bewusst über Bord geworfen, um so das Schiff zu leichtern und in den Wogen zu stabilisieren. Dieser Vorgang, das Opfern von Ware zur Rettung von Schiff und Fahrenden, ist also ein sogenannter Seewurf. So ein Seewurf kommt in der Erzählung über Jona vor noch bevor man Jona selber über Bord wirft.

Die Juristin interessiert sich vor allem für das Überbordwerfen von Waren, ist dies doch ein Fall, der häufiger vorkommt.¹ Angesichts der Regel, dass ein freier Mensch,²

¹ Olivia Remie CONSTABLE: The problem of jettison in medieval Mediterranean maritime law. *Journal of Medieval History*, vol. 20., no. 3. (1994), 2007–220., 208.

² Dig. 14.2.2.2.

so wie Jona, nicht in Geld bestimmbar ist, so hätte man gar keine Schadensersatzregel aufstellen können.³ Daher werde ich hier nur den Seewurf der Waren behandeln.

Aus der Kinderbuchliteratur ist uns vor allem Jona im Bauch eines grossen Fisches bekannt. Biologen stellten Forschungen zum Rizinusstrauch an und Theologen diskutieren vor allem Gottes Auftrag für Ninive. Aber auch Musiker wurden durch Jona inspiriert. So schuf Giacomo Carissimi (1605–1674) ein Jonas Oratorium. In der Kunst gibt es unzählige an Jona erinnernde Abbildungen. Das Buch Jona ist ein vielseitiges Buch mit einer Geschichte voll Humor. Juristen beugten sich bislang noch nicht über Jona.

Im Blickfeld meiner Betrachtungen soll der Beginn des Jonabuches stehen, jener Teil, der in den meisten Kommentaren recht kurz abgehandelt wird, da er scheinbar für den theologischen Diskurs nicht so viel Stoff bietet, wie der Rest des Buches. Dabei ist gerade im 1. Kapitel des Jonabuches etwas Einmaliges im Alten Testament mit der Erzählung vom Seewurf zu finden. Auf dieses kleine Detail des literarischen Meisterwerkes möchte ich im Folgenden eingehen.⁴

2. Der Ausgangstext

Hier nun noch einmal der Ausgangstext in der Lutherbibel.

2.1. Jonas Berufung und Flucht vor Gott

Der Prophet Jona (jona 1)

1. Es geschah das Wort des HERRN zu Jona, dem Sohn Amittais. 2. Mache dich auf und geh in die große Stadt Ninive und predige wider sie; denn ihre Bosheit ist vor mich gekommen. 3. Aber Jona machte sich auf und wollte vor dem HERRN nach Tarsis fliehen und kam hinab nach Jafo. Und als er ein Schiff fand, das nach Tarsis fahren wollte, gab er Fährgeld und trat hinein, um mit ihnen nach Tarsis zu fahren, weit weg vom HERRN. 4. Da ließ der HERR einen großen Wind aufs Meer kommen, und es erhob sich ein großes Ungewitter auf dem Meer, dass man meinte, das Schiff würde zerbrechen. 5. Und die Schiffsleute fürchteten sich und schrien, ein jeder zu seinem Gott, und warfen die Ladung, die im Schiff war, ins Meer, dass es leichter würde. Aber Jona war hinunter in das Schiff gestiegen, lag und schlief. 6. Da trat zu ihm der Schiffsherr und sprach zu ihm: Was schläfst du? Steh auf, rufe deinen Gott an! Vielleicht wird dieser Gott an uns gedenken, dass wir nicht verderben. 7. Und einer sprach zum andern: Kommt,

³ Wurden Sklaven transportiert, die weiterverkauft werden sollten, so liesse sich eine Ersatzpflicht konstruieren.

⁴ Zur literarischen Qualität des Buches Jona, Peter WEIMAR: *Jona*. Freiburg, Herder, 2017. 35. ff.

wir wollen losen, dass wir erfahren, um wessentwillen es uns so übel geht. Und als sie losten, traf's Jona. 8. Da sprachen sie zu ihm: Sage uns, um wessentwillen es uns so übel geht? Was ist dein Gewerbe, und wo kommst du her? Aus welchem Lande bist du, und von welchem Volk bist du? 9. Er sprach zu ihnen: Ich bin ein Hebräer und fürchte den HERRN, den Gott des Himmels, der das Meer und das Trockene gemacht hat. 10. Da fürchteten sich die Leute sehr und sprachen zu ihm: Was hast du da getan? Denn sie wussten, dass er vor dem HERRN floh; denn er hatte es ihnen gesagt. 11. Da sprachen sie zu ihm: Was sollen wir denn mit dir tun, dass das Meer stille werde und von uns ablasse? Denn das Meer ging immer ungestümer. 12. Er sprach zu ihnen: Nehmt mich und werft mich ins Meer, so wird das Meer still werden und von euch ablassen. Denn ich weiß, dass um meinetwillen dies große Ungewitter über euch gekommen ist. 13. Doch die Leute ruderten, dass sie wieder ans Land kämen; aber sie konnten nicht, denn das Meer ging immer ungestümer gegen sie an. 14. Da riefen sie zu dem HERRN und sprachen: Ach, HERR, lass uns nicht verderben um des Lebens dieses Mannes willen und rechne uns nicht unschuldiges Blut zu; denn du, HERR, tust, wie dir's gefällt. 15. Und sie nahmen Jona und warfen ihn ins Meer. Da wurde das Meer still und ließ ab von seinem Wüten. 16. Und die Leute fürchteten den HERRN sehr und brachten dem HERRN Opfer dar und taten Gelübde.⁵

2.2. Seereise und Seewurf

Kurz zusammengefasst können wir von einer Personenbeförderung auf einem hochseetauglichen Schiff gegen Entgelt sprechen. Der flüchtende Jona findet ein Schiff, welches über eine lange Seestrecke sein Wunschziel ansteuert und Passagiere mitnimmt. Er zahlt einen Fahrpreis und setzt seine Flucht auf diesem Schiff fort. Man gerät in ein Unwetter und dem Sturm wird nach den Mitteln der Zeit professionell entgegnetreten. Man kann sagen, dass das Buch Jona uns beispielhaftes Handeln im Bereich des antiken Seerechts überliefert. Die Seeleute tun, was sie können.

Als Randerzählung seiner Flucht werden uns Details über die damaligen Zustände bei einer Seereise überliefert. Seeleute aus verschiedener Herkunftsländer reisen gemeinsam durch die Welt und bei Unwetter gibt es deutliche Verhaltensregeln.

Die Sehnsucht des Menschen nach dem Meer gibt es schon lange, und Handelsrouten zu Wasser⁶ und zu Lande⁷ sind uns auch bekannt und werden bis

⁵ *Die Bibel nach Martin Luthers Übersetzung*. Revidiert 2017. Stuttgart, Deutsche Bibelgesellschaft, 2017.

⁶ Ünsal YALÇIN – Cemal PULAK – Rainer SLOTTA (hgs.): *Das Schiff von Uluburun. Welthandel vor 3000 Jahren*. Bochum, Deutsches Bergbau-Museum, 2005. Der Fernhandel des assyrischen Reiches zwischen dem 14. und dem 11. Jh. v. Chr. (AOAT 256), Münster 2001.

⁷ Siehe Thomas STAUBLI: *Karawanen. bibelwissenchat.de*, <https://www.bibelwissenschaft.de/stichwort/23196/>

heute immer weiter erforscht. Zur Zeit der Geschichte des Jonabuches gab es bereits einen einheitlichen Wirtschaftsraum. Ab dem 8. Jh. v. Chr. entstand dieser durch die Westexpansion des assyrischen Reiches und der ihm nachfolgenden Großreiche der Neubabylonier und Perser.⁸

3. Jona – Kapitel 1 Ein Vergleich mit den Bestimmungen der Lex Rhodia de iactu

Zur Datierung der erzählten Geschichte

Verschiedene Quellen sind uns aus der biblischen Zeit überliefert: Neben Schriftstücken, sind versunkene Schiffe und Grabbeigaben zu nennen, die dazu beitragen, ein Bild von den Zuständen und Gebräuchen der damaligen Zeit zu skizzieren. Einiges ist nachgewiesen, wieder anderes kann man nur hypothetisch vermuten.

Lassen Sie mich mit einigen kurzen und sicher unvollständigen Ausführungen zur Datierung der Jonageschichte beginnen, wobei wir zwischen erzählter Zeit und der Zeit des Erzählers zu unterscheiden haben.

3.1. Der biblische Text

Die Jonaerzählung spielt in der Zeit vor der Zerstörung Ninives, welche im Jahr 612 vor Christus stattfand. Einige Autoren gehen allerdings aufgrund der Paralleltexthe und der Nennung im Buch der Könige von einer Datierung im 8. Jahrhundert vor Christus aus.⁹

Es ist davon auszugehen, dass die Aufzeichnung des Buches Jona erst viele Jahre nach der Zeit stattfand, in der die Geschichte spielt. Sprachwissenschaftlich lässt sich nachweisen, dass das Jonabuch zu den späten Schriften des Alten Testaments gehört. Es wird etwa 200 vor Christus aufgezeichnet worden sein.¹⁰ Somit differieren erzählte Zeit und Erzählzeit um mehrere Jahrhunderte.

3.2. Die juristischen Texte

Parallel zu diesen Texten haben wir auch juristische Gewohnheiten und Regeln, die uns in verschiedenen Quellen überliefert wurden. Wie auch unsere biblische

⁸ Siehe Thomas NAUMANN: *Handel /Händler (AT). Das wissenschaftliche Bibellexikon im Internet. bibelwissenschaft.de*, <https://www.bibelwissenschaft.de/de/stichwort/20473/>

⁹ Weitere Nachweise auf die masoretische Einordnung bei Meik GERHARDS: *Jona/Jonabuch. bibelwissenschaft.de*, <http://www.bibelwissenschaft.de/stichwort/22740/>, konsultiert am 18.4.2017 sowie Friedrich Wilhelm BAUTZ: *Biographisch-Bibliographisches Kirchenlexikon. bbkl.de*, JONA. israelitischer Prophet zur Zeit Jerobeams II. Band III. 629–632., , <http://new.bbkl.de/public/index.php/frontend/lexicon?letter=J&child=Jo&article=Jona.art>

¹⁰ Siehe weitere Nachweise bei Meik GERHARDS: *Jona/Jonabuch. bibelwissenschaft.de*, erstellt: April 2008., <http://www.bibelwissenschaft.de/stichwort/22740/>

Geschichte wurden sie später aufgeschrieben, nachdem sie als Regel bereits bekannt waren und angewendet wurden. Die Juristen schrieben diese seerechtlichen Regeln sogar noch viel später als die überlieferten biblischen Texte auf. Wo die Theologen auf Texte aus dem 2. vorchristlichen Jahrhundert zurückgreifen können, so können wir Juristen nur mit Texten aus dem 2. nachchristlichen Jahrhundert aufwarten.

3.2.1. *Wo steht etwas zum Seewurf im römischen Recht?*

Der Jurist Paulus, Ende 2. Jahrhundert/Anfang 3. Jahrhundert nach Christus, überliefert uns den Seewurf in den Digesten, jener umfassenden Kompilation von Kaiser Justinian aus dem 6. Jahrhundert nach Christus.¹¹ Der Jurist Paulus verweist zurück auf eine Lex Rhodia, also auf ein Gesetz des Insel Rhodos,¹² die die Kontribution der Seefahrenden bei einem Seewurf regelt. In den 50 Büchern der Digesten findet sich der Seewurf unter dem Titel 14.2.

In der Rechtsliteratur geht man davon aus, dass die rhodischen Gesetze bereits seit mindestens dem 7. Jahrhundert vor Christus bekannt sind.¹³ So richtig zur Aufzeichnung kommen sie erst in nachchristlicher Zeit.¹⁴ Dann allerdings in mehrfacher Form. Die sowohl in den lateinischen als auch griechische Gesetzen¹⁵ zu findenden Ausführungen zum Seewurf haben ihren Niederschlag bis heute als Haverie in unseren Gesetzen nicht nur in Deutschland gefunden. Auch internationale Regeln bieten Lösungsansätze für dieses Problem.

¹¹ Dig. 14.2.1.

¹² [...] beherrschte Rhodos mit seiner unvergleichlichen Flotte die Ägäis. Das überliefert uns Polybios IV. 47, cf. V.90, 51.

¹³ Siehe Encycloepadia Britannica. Rhodian Sea Law. <https://www.britannica.com/event/Rhodian-Sea-Law>. Auch eine Datierung im 9. bis 8. Jahrhundert ist denkbar, <http://www.duhaime.org/LawMuseum/LawArticle-383/Lex-Rhodia-The-Ancient-Ancessor-of-Maritime-Law--800-BC.aspx>.

¹⁴ Herbert Wagner: Die lex Rhodia de iactu. (2001) In: Giuliano GRIFFO (ed.): *XIII Convegno Internazionale in Memoria di André Chastagnol*. Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2001. 761–775.

¹⁵ Walter ASHBURNER: *Nomos Rhodion nautikos, the Rhodian sea-law*. Oxford, Clarendon, 1909.

3.2.2. Kurze inhaltliche Zusammenfassung

Für die Lösung des Problems des Seewurfs enthält das Corpus Iuris Civilis, eben jenes Werk, in dem die Digesten eines von vier Teilen sind, unter dem Titel 14.2 die Regelungen zum Seewurf. Ein Verweis auf ein rhodisches Gesetz findet sich auch in einer Bittschrift des Eudaimonos aus Nicomedia an Kaiser Antoninus in Dig. 14.2.9, überliefert vom Juristen Volusius Maecianus.

Die Bestimmungen des Titels *De Lege Rhodia de iactu* sehen unter bestimmten Voraussetzungen im Fall eines Seewurfes eine Kontribution aller an der Seereise Beteiligten vor.

Wie auch heute erschien es unbillig, den Schaden bei der geschädigten Person zu belassen, durch deren Verlust die anderen gerettet wurden. Wichtig war für die Schadensausgleichszahlung, dass das gerettete Schiff seine Reise fortsetzen konnte und der Seewurf kausal für diese Reisefortsetzung war.¹⁶ Seeleute, Mitreisende und der Kapitän bilden eine Gefahrengemeinschaft, die dann auch zu einer Gemeinschaft der Schadensregulierung wird.

4. Jona und die Seereise

Im Buch Jona finden wir als Handlung den Seewurf, ausgeführt durch die Seeleute. Von möglichen Rechtsfolgen wird nicht gesprochen, da Jonas Flucht im Mittelpunkt steht. Begleiten wir nun Jona auf seiner Schiffsreise, beginnend damit, wie er zu einem Hafen hetzt und ein ablegendes Schiff findet (Jona 1,3). Schauen wir uns nun noch einmal die Etappe von Jafo bis aufs Schiff nach Tarsis unter Hinzuziehung der biblischen und juristischen Textvorlagen an. Zunächst mit der Frage: Wie kommt Jona auf das Schiff, welches weit weg von Ninive fährt?

4.1. Sein Verhalten gegenüber Gott und den Menschen

Jonas Fluchtverhalten wirkt überlegt. Er versucht Gott und seinem von Gott gewollten Ziel auszuweichen. Er will sich auf einen Auftrag von Gott nicht einlassen und schon gar nicht zu den Menschen in Ninive gehen. So verhält er sich Gott gegenüber abweisend und probiert alles Erdenkliche, um weit von Gott entfernt zu sein.

Gegenüber seinen Mitmenschen legt der Prophet aber ein ganz anderes Verhalten an den Tag. Er sucht ein Schiff und zahlt Fährgeld. Dass er Geld bei sich hatte, lässt aber auch vermuten, dass er vorbereitet ist und nicht nur mit seinem Leib und Leben auf der Flucht ist.¹⁷ Er scheint ein etablierter Prophet zu sein, der über beträchtliches Vermögen verfügt und dieses auch noch in grösserem Umfang bei sich hat.

Auf seiner Flucht ist er bereit für eine Leistung eine Gegenleistung zu geben. Die Seereise wird er mit einem üblichen Zahlungsmittel bezahlt haben.

Das Fährgeld

¹⁶ Hermogenian, Dig. 14.2.5.

¹⁷ Weiterführende Gedanken zum Fährgeld bei WEIMAR aaO. 102.

Eine Reise zu einem entlegenen Punkt in der Welt wird auch damals schon ein beträchtliche Summe Geld gekostet haben. So unkorrekt Jona sich gegen Gott benimmt, umso so korrekter tritt er nun hier auf und zahlt sein Fährgeld. Er investiert in seine Flucht und ist bereit dafür grosse Summen zu zahlen.

Das verwendete Wort (*sachar*) für Fahrgeld, Lohn, Preis für eine Schiffspassage, ist in dieser Verwendung nur bei Jona zu finden. Es ist als ein Lohn für das Schiff anzusehen, denn es ist als feminine Form auf das Schiff bezogen. So liegt es nahe, von Fährgeld zu sprechen, da dieser Begriff die intendierte Verwendung der Summe wiedergibt. Auch die römischen Quellen kennen einen Frachtvertrag, bei dem Schiffsraum für Ware gemietet wird, also ein Entgelt für das Schiff gezahlt wird. In den *Digesten* wird uns aber auch ein Beförderungsvertrag für Personen überliefert.¹⁸ Die Jonaerzählung hat hier also eine Parallele.

4.2. Zur Geographie der Seereise des Jona

Jona erhielt den Auftrag nach Ninive zu gehen, der Hauptstadt des Neuassyrischen Reiches am linken Tigrisufer, etwa gegenüber vom heutigen Mossul.¹⁹ Die Entscheidung zur Flucht vor dem Auftrag ist sowohl im Blick auf die Fluchtroute - statt auf dem Landweg zu reisen, greift Jona sogar zu einem anderen Element und wählt den Wasserweg – als auch auf das Fluchtmittel bemerkenswert.

Als Hafen, in dem das Schiff ablegt, wird Jafa genannt, das heutige Jaffa, welches noch immer eine Hafenstadt ist. Ninive liegt von dort aus nordöstlich. Aber auf dem Landweg. Nach Ninive will Jona auf keinen Fall. Jona hingegen wählt genau die andere Richtung, nach Südwesten, wohin es am besten auf dem Wasserweg geht.

Das Mittelmeer war auch damals schon recht befahren. Es erstaunt daher nicht, dass Jona ein Schiff in die gewünschte Richtung fand. Man fuhr recht küstennah und suchte nach Navigationspunkten, um sich zu orientieren, da der damalige Bautypus der Schiffe und die Navigationskenntnis eine komplett freie Hochsee-Segelreise nicht zuliesse. Dennoch gab es schon verschiedene Schiffstypen, die eine weite Fahrt bewerkstelligen konnten. So könnte man von einem Tarsisschiff sprechen, eben einem Schiffstyp, der zur weiten Reise auf dem offenen Meer tauglich war.

Die Ägypter bauten bereits im 3. Jahrtausend seetüchtige Schiffe, die sogar schwere Obelisken transportieren konnten. Schiffsfunde am Nil belegen Schiffe aus dem 4. Jahrtausend vor Christus. Die Phönizier²⁰ und Bewohner von Kreta bauten Handelsschiffe. Die Bauweise war relativ rund, um viel Platz für Waren zu haben. Modelle sind uns bis ins 13. Jahrhundert vor Christus überliefert worden.

4.2.1. *Tarsis – Ein ferner gefährlicher Weg*

¹⁸ Es standen zur Durchsetzung von Ansprüchen auch eigene Klagearten zur Verfügung. Siehe *Dig.* 14.2.2-

¹⁹ Siehe Paul MAIBERGER: *Das Alte Testament in seinen grossen Gestalten*. Mainz, Matthias Grünewald, 1990. 110–113.

²⁰ Zu den Phöniziern mit ihren hochseetüchtigen Schiffen 1Kön 10,22; 1Kön 22,49; Jes 2,16; Jes 60,9.

Genannt wird als Ziel der Flucht, wie auch als Zielhafen und eventuell auch Herkunftshafen des Schiffes Tarsis.²¹ Das könnte ein Ort im heutigen Spanien sein,²² der als Tartessus bekannt war, aber genauso gut könnte es eine Andeutung für einen Ort weit weg sein, ohne dass dieser bestimmt sein muss. Auch ein Tarsus in Syrien ist bekannt, das angesichts des Interesses der Erzählung an einem möglichst weit entfernten Fluchtort kaum in Frage kommt.

Tarsis kann im übertagenden Sinn stellvertretend für einen weitwegliegenden Ort stehen. Ein Ort, an dem Gott noch nicht bekannt ist (vgl. auch Jesaja 66,19).²³ so Tarsis als ein weit entferntes Land ist uns überliefert in der Chronik. Eine Reise nach Tarsis ist gleichgesetzt mit einer gefährvollen Reise von langer Dauer (2 Chr 9,21)²⁴ mit fehlender Ankunftsgarantie.²⁵ So bereitet bereits die Nennung des Ortes Tarsis das spätere Motiv der Gefährdung vor.

Eine positive Konnotation begegnet in Jes 60,9: Die Tarsisschiffe²⁶ werden Zions Söhne aus der Ferne (zurück)bringen samt Silber und Gold zum Ruhme Gottes.

Das ist der Eindruck, den Bibelstellen vermitteln, wo auch von Tarsis-Schiffen gesprochen wird. Die meisten Textstellen zeigen Schwierigkeiten und Gefahren auf. Im Kontext der alttestamentlichen Rede von Tarsis signalisiert die Jona-Erzählung gleich zu Beginn mit der Erwähnung des Zielortes der Flucht, dass derjenige, der ein Schiff nach Tarsis nimmt, kaum eine Chance hat anzukommen.

4.2.2. Eine Richtung fern von Gott

Der alttestamentliche Text sieht in Tarsis, anders als in 2 Chronik 9,21, nicht den Ort, an dem man erstrebte Güter zum Import erwirbt, sondern eher den Ort der Fremde, mehr noch, den der Gottesferne,²⁷ unabhängig von seiner geographischen Lokalisierung.

4.2.3. Eine Seereise für Jona

Das Jonabuch spricht in Bezug auf die Anwesenden auf dem Schiff nur von Jona, Seeleuten und einem Schiffsführer. Jona ist der einzige, der auf dem Schiff bei

²¹ WEIMAR aaO. 99.

²² Das südostspanische Tarsisch erscheint im Alten Testament als das westlichste Ende der Welt (Jer 10,9; Ez 27,12; Jon 1,3; Jon 4,2).

²³ Zum symbolischen Aspekt WEIMAR aaO. 98.

²⁴ Die von Salomo nach Tarsis gesandten Schiffe benötigten 3 Jahre für den Hin- und Rückweg.

²⁵ Nach Ps 48,8 zertrümmert der Ostwind die Tarsisschiffe. Der Gefährdungsaspekt im Zusammenhang mit Tarsisschiffen wird auch in Jes 23,1 sichtbar.

²⁶ Siehe *Bibelkommentare*, <https://www.bibelkommentare.de/?page=studybible&strong=H591&word=Tarsis-Schiffe>.

²⁷ Siehe weitere Nachweise bei GERHARDS aaO.

seinem Namen genannt wird. Seeleute und Kapitän erhalten keine Namen.²⁸ Von weiteren Passagieren ist nicht die Rede. Es ist jedoch fraglich, ob es wirklich nur die Seeleute sind, die an Bord sind und sich fürchten. Nur einmal werden diese als solche benannt, ansonsten werden sie mit *sie, ihnen, die Männer* angedeutet. In diesen Formulierungen könnten auch weitere Mitfahrende, wie zum Beispiel Kaufleute eingeschlossen sein. Legt man den Text so aus, so würde es sich nicht um ein kleines leichtes Boot handeln, sondern um ein Handelsschiff mit vielen Mitreisenden und Ladung.²⁹

4.3. Die Ausstattung des Schiffes

Ein Schiff nach Tarsis ist ein Hochseeschiff,³⁰ das eine weite Entfernung zurücklegen kann. Es wird sich um ein Segelschiff handeln. Dem Erzähler ist nur die Jonas Geschichte wichtig, daher schreibt er nichts über den Schiffstypus. Wir können annehmen, dass es sich um ein Handelsschiff handelte, welches zur Güterbeförderung eingesetzt wurde. Es ist nicht vorstellbar, dass ein Schiff ohne Beladung eine so weite Reise antritt und reine Passagierschiffe gab es zur damaligen Zeit nicht. Bei einer wirklichen Seereise in der damaligen Zeit wären wohl auch noch Händler mit ihren Waren mit an Bord gewesen.

Auch ein grösseres Schiff war versehen mit einem Ruder, das zum Lenken eingesetzt wird. Da aber nur leichte Boote sich zum Rudern eignen und diese wiederum wegen ihrer Lage im Wasser nicht hochseetauglich sind, wird es keine Ruderer und Ruder, die zur reinen Fortbewegung eingesetzt wurden, an Bord gegeben haben. Das wäre bei einem Schiff für eine weite Reise unpraktisch. Die Ruderer müssten ernährt werden, sie müssten ihren Arbeitsplatz auf oder knapp über der Wasserlinie haben und würden somit genau dort sitzen, wo doch eigentlich Waren und Lebensmittel verstaut werden sollen. Ausserdem kommt Ruderkraft nicht gegen Segelkraft an. Bei der zurückzulegenden Entfernung hätte man zu viele Männer und einen anderen Bautyp von Schiff gebraucht. Ein Schiff nach Tarsis wird also kein schnelles leichtes Ruderboot gewesen sein, sondern ein schweres Handelsschiff.³¹ Das zur Flucht des Jona vorgestellte Schiff wird ein Segelschiff gewesen sein. Einige Übersetzungen sprechen in Jona 1 jedoch von rudern den Seeleuten. So auch Luther: *Jona 1, 13 Doch die Leute ruderten, dass sie wieder ans Land kämen; aber sie konnten nicht, denn das Meer ging immer ungestümer gegen sie an.* Hier könnte aber auch gemeint sein, das im Unwetter viel Kraft aufgewendet wurde, um das Steuerruder umzuschlagen und so wieder Richtung Land zu fahren.

²⁸ Ursula STRUPPE: *Neuer Stuttgarter Kommentar. Altes Testament. Die Bücher Obadja. Jona.* Stuttgart, Katholisches Bibelwerk, 1996. 58.

²⁹ Dieser Ansicht auch WEIMAR aaO.135.

³⁰ Zu diesem Gedanken Alfons DESSLER: *Zwölf Propheten II. NEB.* Würzburg, Echter, 1984., 155. Ausführungen zu den Seeleuten und die Berufsbezeichnungen Eva STRÖMBERG-KRANTZ: *Weg.* Aalborg, CWK Gleerup, 1982. 182.

³¹ Ich danke Nicolaus Heutger für die schiffsbautechnischen Hinweise.

Der hebräische Text ist hier keineswegs eindeutig. Das verwendete Verb, welches mit Rudern übersetzt wird, kommt so nur bei Jona vor. Es könnte auch 'Loch hauen, durchbohren, Fluten durchbrechen' bedeuten.³² So ist es kein klarer Hinweis darauf, dass sich auf dem Schiff wirkliche Rudervorrichtungen befanden. Es wird ein Steuerruder gegeben haben und ganz eventuell noch eine marginale Rudervorrichtung zur Fortbewegung im Hafen, die allerdings unbrauchbar zur Hochseereise war.

So sollte das *Rudern* wohl eher mit *Schiff wenden* übersetzt werden. Man stelle sich ein seitliches Ruder vor, das man in die Gegenrichtung umschlagen muss, um wieder zurück an Land zu kommen.

4.3.1. Die Innenwelt des Schiffes

Jona 1, 5 [...] Aber Jona war hinunter in das Schiff gestiegen, lag und schlief.

Schaut man hier auf die Luther-Übersetzung, die auch viel Auslegungsraum lässt, so wird von hinab in die Innenwelt des Schiffes gesprochen. In einen entlegenen Winkel. Laderaum, hinterer Teil. Extra wurde im Hebräischen ein anderer Begriff als Schiff verwendet, welches oft zuvor verwendet wurde, also wollte man etwas Anderes andeuten, was für den Laderaum spricht. Ein Schiff also mit verschiedenen Decks. Jona hat sich in einen abgelegenen Teil des Schiffes verkrochen, unter Deck und weit weg von den Seeleuten. Sein Abstieg von Gott hat begonnen mit dem Weg hinab zum Hafen und setzt sich nun fort hinab im Schiff.

4.3.2. Der Kapitän

An der verwendeten Terminologie für den Kapitän, wie wir heute sagen würden, ist auch erkenntlich, dass es sich um ein Segelschiff handelt. Man könnte auch von Grossmatrose spreche, eben jener, der die Stricke bedient und jener, der die Takelage bedient.³³

Der Kapitän, auch Oberster der Schiffsbesatzung³⁴ genannt, kommt nur kurz ins Spiel. Er fordert Jona auf zu seinem Gott zu beten. Seine genaue Funktion bleibt uns unbekannt, er wird wohl der magister navis sein. Jona verweigert sich der Aufforderung, und zeigt daher noch einmal seine bewusste Abwendung von Gott³⁵ und jeglicher Obrigkeit, egal ob weltlich oder geistlich, und setzt mit dieser Handlung seine Flucht vor Gott fort.

³² Weitere Nachweise bei WEIMAR aaO.116.

³³ Ibid. 113.

³⁴ Ibid. 113.

³⁵ Ibid. 121.

4.3.3. Die Seeleute

Der Text berichtet von sorgenvollen Seeleuten, die schriegen. Das wirkt erst einmal nicht so sehr professionell, ist aber Angesichts der ausgelieferten Situation, in der die Seeleute sich befanden, durchaus berechtigt. Man hatte Angst, dass das Schiff brechen würde und warf daher Ladung über Bord.

Die Seeleute riefen jeder zu seinem Gott. Dieser Hinweis im Text, dass es eine Pluralität von Göttern war, zu denen die Seeleute rufen, ist auch ein Hinweis darauf, dass gemischtreligiöse Besatzungen von Schiffen in spätalttestamentlicher Zeit nicht unüblich war

Die Seeleute werden nur einmal mit ihrer Berufsbezeichnung benannt, dann sind es nur noch die Männer.

Das Wort *mallaḥim*, womit die Mannschaft bezeichnet werden, wird meist mit Seeleute oder Matrosen übersetzt. Der Ausdruck könnte von der Wurzel *mallaḥ*, salzen, abgeleitet sein und könnte Bezüge zum Phönizischen und Aramäischen haben. Es wäre allerdings auch an die Salzlache oder salzige Gewässer zu verbinden, dass hiesse die Seeleute, die über das Salzwasser oder eben das Mittelmeer fahren.³⁶ Die genaue Bedeutung des Wortes bleibt offen.

5. Der Seewurf

Das drohende Zerbrechen des Schiffes durch den Gottessturm ist wie ein göttliches Gerichtshandeln. Blicken wir aber noch einmal zurück auf die Leichterung des Schiffes. Das Schiff gerät durch die starken Winde in Seenot.

[...] und warfen das Gerät, das im Schiff war, ins Meer, daß es leichter würde [...]³⁷

Der hebräische Text bleibt leider unklar, wenn es um die inhaltliche Bestimmung dessen geht, was in das Meer geworfen wird. Das hebräische Wort *kelim* könnte zum einen das Schiffszubehör meinen, aber auch die Bevorratung des Schiffes in Gefäßen.³⁸ Es könnte ebenso die Gesamtheit der auf dem Schiff anwesenden Dinge bezeichnen. So gehen Darstellungen der Jonageschichte in der bildenden Kunst davon aus, dass alles, was auf dem Schiff war, über Bord geworfen wurde. Die Seeleute entledigten sich sogar ihrer Kleidung. Deshalb werden Jona und die Seeleute auf Darstellung sehr häufig nackt abgebildet.³⁹

³⁶ Hinweis auf diese mögliche Übersetzung von Veronika Bachmann, Luzern. Sieh auch mallach II, Ludwig KÖHLER – Walter BAUMGARTNER: *Hebräisches und Aramäisches Lexikon zum Alten Testament*. Leiden–Boston, Brill, 2004. Band 1., wie auch mallach II Wilhelm GESENIUS: *Hebräisches und Aramäisches Handwörterbuch über das Alter Testament*. New York, Springer, 182013.

³⁷ Lutherbibel 1912.

³⁸ Auch für die bei einem Seewurf über Bord geworfenen Lebensmittel und Gefäße besteht eine Ersatzpflicht. Dig. 14.2.2.2.

³⁹ Bezalel NARKISS: *The Sign of Jonah*. *Gesta*, vol 18., no.1. (1979), 63–76.

5.1. Wessen Güter?

Aus juristischer Perspektive wäre es durchaus interessant zu wissen, wessen Güter über Bord geworfen worden, ist es doch nicht gleichgültig, ob es um das Hab und Gut der Mitreisenden geht oder um das des Schiffers und der Seeleute. Handelt es sich hier um Waren, die an Bord waren und die über Bord geworfen wurden oder um Gerät, welches zum Schiff gehörte und dem Schiffer zuzurechnen war? Leider schweigt Jona 1 zu diesem Detail.

5.2. Auf Verlangen der Seeleute

Nach dem Seewurf kommt es bei einer erfolgreichen Fortsetzung der Reise unter bestimmten Voraussetzungen zur Schadensaufteilung unter den Mitreisenden. Als Schaden sind sowohl die durch Seewurf geopfert Güter der Reisenden ersatzfähig als auch die Schäden am Schiff, wie zum Beispiel das Kappen des Mastes, was als Aufopferungen des *magister navis* beschrieben wird. Als Opfer des Schiffers finden wir das Kappen eines Mastes, Seewurf von Schiffsgeräten und allgemeine Beschädigungen. Diese Aufwendungen des Schiffers sind aber nur von den Mitreisenden zu erstatten, wenn sie auf Veranlassung der Passagiere und aus Furcht vor irgendeiner Gefahr herbeigeführt wurden.⁴⁰

5.2.1. Normalfall: Mitreisende Händler und ihre Waren

Es ist anzunehmen, dass Handelswaren sich an Bord befanden.⁴¹ Wäre es auch auf dem Schiff von Jona so gewesen, dass dort Handelsreisende mit Waren anwesend waren, deren Waren geopfert wurden, so könnte man von einem grösseren Schiff ausgehen.

5.2.2. Proportional nach Ladungsanteil: Wert oder Gewicht?

Die Schadensaufteilung erfolgte dem Ladungsanteil entsprechend proportional.⁴² Anspruchsgrund für die Warenverteilung war der Wert der Ware und nicht ihr Gewicht.⁴³ Allerdings stellt sich hier noch die Frage, ob der Einkaufs- oder Verkaufswert der Ware ersetzt werden soll. Die Römer waren für eine Ersetzung des Schadens und nicht für den Ersatz des entgangenen Gewinns.⁴⁴ Die Ersatzbemessung

⁴⁰ Dig. 14.2.2.1.

⁴¹ Im Koran wird deutlich von Ladung und einem vollen Boot gesprochen. <http://www.islamreligion.com/de/articles/2548/der-prophet-jona/>. Zur Auslegung Olivia Remie CONSTABLE: The problem of jettison in medieval Mediterranean maritime law. *Journal of Medieval History*, vol. 20., no. 3. (1994), 207–220.

⁴² Dig. 14.2.2.

⁴³ Dig. 14.2.2.9.

⁴⁴ Dig. 14.2.2.4. Die proportionale Beitragsberechnung geht bei der Schätzung der geretteten Ware vom Verkaufspreis aus.

richtete sich also nach dem tatsächlichen Preis zu Beginn der Reise. Eine andere Lösung sieht der babylonische Talmud vor, der eine Ausgleichsforderung aufgrund der Bewertung des Gewichts der Waren vornimmt.⁴⁵ Der palästinensische oder Jerusalem Talmud sieht dagegen wiederum eine Kompensation nach Wert vor.⁴⁶

5.3.3. *Iactus mercium kausal für den Schiffserhalt*

In den Quellenstellen gilt der Erhalt des Schiffes als Voraussetzung für die Schadensverteilung des Seewurfs.⁴⁷ Der Schadensausgleich wurde nicht gewährt, wenn das Schiff an Ort und Stelle des Seewurfs unterging. Auch wurde kein Ausgleich gewährt, wenn nur das Schiff einen Schaden hatte und dieser unter Einsatz von Kosten repariert wurde.⁴⁸

5.2.4. *Der Kontributionsgedanke geht ins Rechtsdenken ein*

Der Kontributionsgedanke⁴⁹ ging später in die Geschichte als die Lex Rhodia ein. Die Regel ist ihrem Ursprung nach also nicht römisch. Sie wurde als ein Völkerhandelsrecht im gesamten hellenistischen Raum angewendet.

5.3. Eigene Handlung und Fremdhandlung

Für die Seestürme gewohnten Seeleute hat der Gottessturm bei Jona eine besondere Dramatik und Unberechenbarkeit. Sie vertrauen auch nicht mehr auf ihre Handlungen und die damit verbundene Leichterung des Schiffes, sondern auf die Gottheit(en) und deren Besänftigung. Die Prioritäten verschieben sich von eigener Handlung zu Fremdhandlung, es soll die Gottheit sein, die eingreift.

6. Abschliessende Würdigung

Das Buch Jona ist eine biblische Erzählung. Wir finden in ihr sehr genaue Angaben zu den damaligen Seereisen. So erfahren wir, dass die Seeleute schon damals wie heute eine kulturell bunt gemischte Gruppe sind. Auch gibt es eine Person, die das Sagen auf dem Schiff hat. Die Schwerpunktsetzung ist im Buch Jona jedoch anders als in den Rechtstexten. Das Handeln der Seeleute steht im Mittelpunkt und nicht die Rechtsfolgen ihres Tuns.

⁴⁵ Babylonian Talmud, Bava Qamma 116 b. Siehe dazu die Ausführungen von Stephen M. PASSAMANECK: Traces of rabbinical maritime law and customs. *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis – Revue d'Histoire du Droit – The Legal History Review*, vol. 34., no. 4. (1966), 525–551., 536. ff.

⁴⁶ Weitere Nachweise bei CONSTABLE aaO. 207–220., 219. f.

⁴⁷ Hermogenian, Dig. 14.2.5.

⁴⁸ Dig. Julian, Dig. 14.2.6.

⁴⁹ Paulus, Dig. 14.2.1. Die Ansprüche müssen gegenüber dem Kapitän eingeklagt werden, dieser kann dann von den Eigentümern der geretteten Waren einen Ausgleich fordern. Paulus, Dig. 14.2.2.

Der Seewurf, welcher im Alten Testament nur an dieser einen Stelle bei Jona zu finden ist, findet sich als gesetzliche geregelte Handlung mit genau ausgearbeiteten Rechtsfolgen in juristischen Texten seit der Antike bis heute.

Bei zukünftigen Übersetzungen von Jona 1 könnte der interdisziplinäre Blick helfen. Dies gilt besonders für die in der Lutherübersetzung zu findenden Begriffe wie der *Laderaum oder hinterster Winkel*, die *Seeleute oder die Männer*, die *Ladung oder Gerät oder Gefässe* und das *Rudern oder die Wellen teilen*. Zieht man gerade bei diesen vier Begriffen die juristischen Texte hinzu und gleicht diese mit den von damals bekannten Bootsfunden ab, so kommt man zum Ergebnis, dass es für die Übersetzung zwei plausible Möglichkeiten gibt.

Zum einen kann man von der unwahrscheinlichen Variante ausgehen, dass es sich um ein leichtes Ruderboot handelt. In diesem Fall wäre nur Platz für Jona, Seeleute, Kapitän und Proviant. Das hiesse, dass keine Ladung über Bord geworfen wird, sondern Schiffsgerät und Proviant. Ausserdem könnte man tatsächlich von Rudern sprechen. Statt in den Laderaum, den es bei einem Ruderboot so nicht gibt, denn da sitzen ja die Ruderer, müsste Jona sich dann in den hintersten Winkel verziehen. Diese Variante ist jedoch eher unwahrscheinlich, da bei hohem Wellengang ein Ruder nicht genügend greift und man nicht vorankommt.

Geht man zum anderen von einem Handelsschiff aus, so wären nicht nur Jona, Seeleute und Kapitän an Bord, sondern man kann unter den erwähnten Männern auch an anwesende Kaufleute denken. Ausserdem würden dann bei einem Seewurf tatsächlich Waren, also Ladung, über Bord geworfen. Statt in den hintersten Winkel kann Jona hier im Laderaum ruhen. In diesem Fall sollte allerdings nicht mit *rudern* übersetzt werden, sondern das Ruder mit aller Macht umschlagen oder eine andere Richtung ansteuern.

Vier Begriffe, die Schiffsbesatzung und Mitreisende, die Schiffsbeladung und den Schiffsbau betreffend, die im Hebräischen viel Auslegungsraum bieten, könnten so ganz gezielt übersetzt werden und den vorhandenen Schiffstypen angepasst werden. Sicher ging es dem biblischen Erzähler keineswegs um das Schiff, sondern um Gottes Plan mit Jona. Eine kohärente Übersetzung, passend zu dem einen oder anderen Schiffstyp, würde dennoch die Aussagekraft des Textes unterstützen. Dass es nur den einen oder anderen Schiffstypus gegeben haben wird, das hat uns die Darstellung des Jona bereits in der Kunst vorgemacht. Dort finden wir entweder das kleine wendige Ruderboot oder das grosse Segelschiff. Mischtypen mit Laderaum und Ruderern, wie es uns einige Übersetzungen suggerieren, gibt es dort nicht. Folgen wir doch einfach diesen Vorbildern aus der Kunst, die sich ja auch wissenschaftlich unterbauen lassen, in den zukünftigen Übersetzungen und passen uns terminologisch an.

Erkenntnisse verschiedener Disziplinen sollten daher bei zukünftigen Übersetzungen mit eingearbeitet werden. Eine interdisziplinäre und interreligiöse Arbeitsgruppe könnte sicher mit neuen Ansätzen wichtige Arbeit liefern.