



Til lands og til vands med Paulus

– rejseforhold i det første århundrede

I sidste nummer fik vi en indføring i rejseforholdene til lands. I dette nummer er vi til vands.

Af Jerome Murphy-O'Connor, O.P.

En stor del af Paulus' anden missionsrejse blev foretaget med skib. Efter at han var sejlet fra Troas, satte han første gang foden på europæisk jord i Neapolis, Filippis havneby, som i dag hedder Kavála (ApG 16,11). Tilbagereisen fra Korinth via Efesos til Cæsarea er også foregået med skib (ApG 18,18-22).

I det østlige Middelhavsområde var det almindeligt at gøre noget af rejsen over land og noget over vand. I begyndelsen af det andet århundrede skrev Plinius den Yngre til kejser Trajan:

“Jeg er sikker på, at det vil interessere kejseren at høre, at jeg har rundet Kap Malea [sydspidsen af Grækenland] og er kommet til Efesos med hele mit følge efter at være blevet forsinket af modvind. Jeg agter nu at rejse videre til min provins [Bitynien] dels med en båd langs kysten og dels med et køretøj. Den intense varme hindrer mig i udelukkende at rejse over land, og de konstante etesiske vinde [nordenvind som blæser fra juli til september] gør det umuligt at gøre hele rejsen med skib.”

SOMMER- OG VINTERSEJLADS

Som romersk embedsmand kunne Plinius kræve skibe og køretøjer stillet til sin rådighed. Paulus måtte klare sig med, hvad der var at få. Da han forlod Troas, er det sandsynligt, at han blot tog det første skib, der sejlede til Makedonien – uden at interessere sig videre for dets specifikke bestemmelsessted. →

Eftersom det var sommer, kunne han være sikker på at finde et skib. Det kunne han imidlertid ikke være resten af året. Om vinteren var Middelhavsområdet praktisk talt lukket for sejlads. Lukas bemærker, at "det ikke længere var sikkert at sejle, fordi fastedagen [Yom Kippur, som fejres omkring efterårsjævndøgn] tilmed allerede var ovre" (ApG 27,9). Og Plinius oplyser, at "foråret åbner havet for rejsende".

Der blæste som regel kraftige storme om vinteren, og disse stormes voldsomhed er veldokumenteret. Paulus' rejse til Rom begyndte så sent på året, at et uvejr, han var ude i, varede næsten tre uger (ApG 27,19.27). Josefus beretter i *Den jødiske Krig* om et tilfælde, hvor et skib, sendt af sted om vinteren på en presserende militærmission, kom i ud i et uvejr, der varede i tre måneder. Det var med god grund, man betragtede sejlads mellem marts og maj og september og oktober for særdeles risikabel. Men mellem november og februar var det ekstremt farligt. Vi kan sagtens forstå, hvorfor Paulus efter sit skibbrud overvintrede på Malta i stedet for at fortsætte rejsen (ApG 28,11), og hvorfor han overvejede at blive i Korinth vinteren over (1 Kor 16,6).

VANSKELIG NAVIGATION

Storme var ikke den eneste grund til, at havene som regel var lukkede om vinteren. Søfolkene udstak deres kurs såvel ud fra sol og stjerner som landmærker. Om vinteren hindrede tåge eller skydække dem i at bruge disse orienteringspunkter, hvilket nemt kunne føre til skibbrud. Derfor foregik sejladsen sædvanligvis langs kysten. Ikke mindst i et tætbesjlet øhav foretrak søfolk at bevæge sig frem fra ét orienteringspunkt til et andet i dagslys. Således tilbragte Paulus' skib på rejsen fra Troas til Neapolis natten i Samothrake (ApG 16,11), og på rejsen fra Troas til Milet (ApG 20,6-16) lagde skibet til flere steder – i Assos, Mitylene, et sted ud for Kios og endelig Samos. Cicero beskriver en lignende rejse i år 51 f.Kr.:

"Selv i juli er sørejse en kompliceret sag. Jeg kom fra Athen til Delos på seks dage. Den sjette forlod vi Piræus med kurs mod

Kap Zoster. Da vi havde vinden imod os, blev vi tvunget til at blive der den syvende. Den ottende nåede vi Kea under behagelige omstændigheder. Vi havde en gunstig vind til Gyaros. Derfra til Syros og videre til Delos, rejsens mål, hver gang hurtigere, end vi ville have ønsket os. Du kender de primitive rhodiske både; ingen ligger i søen så dårligt som dem. Jeg har ingen intention om at skynde mig og planlægger ikke at forlade Delos, før jeg kan se hele Kap Gyrae [sydspidsen af Tinos]."



Ciceros vanskelige sørejse, som han beskriver den i et af sine skrifter.

VINDFORHOLD

Den konstante vind i sejsæsonen blev kaldt den etesiske vind. Den blæste for det meste fra nordvest, hvorfor enhver sørejse mod sydøst sædvanligvis var behagelig. Da Agrippa I (10 f.Kr. til 44 e.Kr.) vendte tilbage til Palæstina for at overtage sin onkel Filips plads som fjerdingsfyrste, rådede kejser Caligula ham til ikke at rejse over land til Syrien, men – som citeret af Filon:

"Han skulle vente på de etesiske vinde og tage den korte vej over Alexandria. Caligula fortalte ham, at skibene er første classes fartøjer og deres skippere de mest erfarne, der er at få; de driver deres fartøjer frem som væddeløbsheste og holder nøje kursen."



Freehand

Freehand.dk | idé | markedsføring | illustration | design | web

AXELS RADIO OG TV

SALG/SERVICE: RADIO · TV · VIDEO
MARINEELEKTRONIK · TYVERIALARM M.M.

Nørresundby. Tlf. 98 17 31 67.

SKIBSTYPER

De skibe, der refereres til, er de store klippere, der fragtede egyptisk korn til Rom. Det var tidens største og bedste fartøjer. En samtidig beskrivelse angiver længden til 60 meter, dæksbredden til 17 meter og dybden fra dækket til bunden af lastrummet til 15 meter. Fra Rom til Egypten medbragte de ofte passagerer; skibene kunne tage adskillige hundrede. Rejsen fra Rom til Alexandria varede 10 til 20 dage.

Det var noget andet på returrejsen fra Egypten til Rom. På den tid tillod riggen ikke skibene at sejle tæt op mod vinden; kølen stak ikke dybt nok, og skibene havde ingen fokmæster. Derfor kunne de ikke sejle ad samme rute som på udrejsen, men blev tvunget mod nord og øst mod Lilleasiens sydkyst. De var nødt til at ligge for anker, når vinden var imod, og så være klar til at slå til, når forholdene blev gunstige.

PAULUS I MODVIND PÅ VEJ MOD ROM

Det er indlysende, hvorfor Paulus aldrig af egen fri vilje tog et skib, når han skulle vestpå. Når rejsen gik fra Mellemøsten til Europa, lagde han altid vejen over land gennem Lilleasien og undgik derved frustrationerne over at blive tvunget til at vente i en havn på grund af ugunstige vinde. På tilbagevejen rejste han imidlertid altid med skib. Når man havde Rhodos agter, var det ligeud mod den fønikiske kyst (ApG 21,1-3). Det sparede ham for ugevis af møjsommelig rejse til fods.

Plinius den Ældre hævdede, at "søsyge forårsaget af skibets vippen og huggen i søen er godt for mange dårligdomme i hoved, øjne og bryst"! Det er dog usikkert, om Paulus var enig i denne vurdering.



Paulus sejlede måske med et skib som dette. Relieffet er fundet på et mausoleum i den italienske by Pompeji og afbilder et typisk skib fra det første århundrede. Foto: © Biblical Archaeological Review.

Paulus sejlede kun mod vest én gang – for at blive stillet for kejseren (ApG 25,12; 27,1). Officeren, der ledsagede Paulus, kendte helt klart vindforholdene. I havnene på Lilleasiens sydkyst kiggede han efter et skib, der skulle til Rom; i Myra i Lykien fandt officeren et kornskib (ApG 27,5). Selv om vi ikke får at vide, at det var et egyptisk kornskib, kan vi udlede det af antallet af passagerer, 276 i alt (27,37). Lukas giver en malende beskrivelse af vanskelighederne forårsaget af vindene, som var imod dem (27,7-8), og den kortvarige eufori frembragt af en gunstig brise (27,13).

På Paulus' tid var der ingen regelmæssig passagerskibsfart. Fragtskibe medtog passagerer, alt efter hvor meget plads der var til rådighed. Det var almindeligt, at der skulle tinges om prisen med skibsrederen eller hans repræsentant, som var fast besluttet på at få den bedste pris, som markedet tillod. Man ser ud til at have været lige så opsat på at få maksimal udnyttelse af udstyret, som man er i dag. Skibets afgang var afhængig af såvel gunstige vinde som gunstige varsler, og derfor kunne beslutning om at lægge fra land tages på et øjeblik. Passagererne måtte derfor holde sig klar og kunne ikke risikere at gå alt for langt væk fra skibet.

INGEN SERVERING UNDERVEJS

Eftersom passagerer blot repræsenterede en bifortjeneste for ejeren, var den service, man ydede dem, minimal. Bortset fra vand forventedes passagerne at medbringe deres egen forplejning til sørejsen. Maden måtte de selv tilberede, hvilket betød, at de måtte skiftes til at bruge ildstedet – efter at besætningen havde spist. Ilden blev ofte slukket af en pludselig bølge ind over skibet, og den ublide sejlads kunne også betyde, at man måtte kvæle ilden, før passagerne var færdige med at lave mad, eftersom brændende kul på meget kort tid kunne anrette uoprettelige skader på et træskib.

Sejladsen foregik for passagerernes vedkommende på dækket; der var ingen kahytter på de fleste kystfartøjer.

Bortset fra lidt skygge under storsejlet var der ingen læ. De mere erfarne rejsende medbragte selv små telte til at beskytte sig selv og den medbragte proviant. →

NYT

NYT FLOT WEBSTED FOR TURISTER

Overvejer du en rejse til Israel? Så kunne det være en ide at kigge forbi www.seetheholyland.net, der er et nyt sted på nettet, der samler information og fotos omkring de vigtigste steder at besøge. Der er også almindelige rejsetips og andet.





Neapolis var Filippis havneby. Her endte den store hovedfærdsselsvej, Via Egnatia, og rejsende måtte sejle videre på deres færd. Foto: © www.bibleplaces.com.

Teltene var også nyttige, når skibet ankrede op for natten; ofte var der ingen herberger i havnen. Det skete også tit, at skibet ankrede op i en lille vig, hvor der var en kilde med klart vand.

Hvis Paulus behøvede ledsagere på vejen af hensyn til den smule beskyttelse, de kunne give, var en ven lige så nødvendig om bord. Det ville være vanskeligt for én person at bære den proviant om bord, som en længere sørejse krævede, og det var absolut nødvendigt at have en til at holde øje med den. Den kendsgerning, at telte var i brug både på kysten og om bord, gav Paulus en mulighed for at tjene til i det mindste nogle af rejseudgifterne.

SKIBSFORLIS

En sørejse var en ubekvem rejseform, men også noget man frygtede. Man rejste kun med skib, når der ikke var noget alternativ. I den verden, Paulus levede i, betragtede man havet som noget fremmed og



Athens havneby Piræus, som den ser ud i dag. Foto: © www.bibleplaces.com.

farligt. Når der blev taget afsked forud for en sørejse, var det ofte med en frygt for ikke at skulle ses igen.

Og der var god grund til at føle frygt, for skibbrud var almindelige. Paulus fortæller, at han "har lidt skibbrud tre gange, jeg har drevet rundt på det åbne hav et helt døgn" (2 Kor 11,25). Den malende beskrivelse, Lukas giver af et forlis i ApG 27, bekræftes af andre rejsende. Hør for eksempel, hvad Dio Chrysostomos (40-120 e.Kr.) siger:

"Det skete, at jeg sidst på sommeren sejlede fra Kios sammen med nogle fiskere i en meget lille båd, da et så kraftigt uvejr rejste sig, at vi havde den allerstør-

Paulus' "selvbiografi"

"... jeg har fået pisk tre gange, er blevet stenet én gang, har lidt skibbrud tre gange, jeg har drevet rundt på det åbne hav et helt døgn. Ofte på rejser, i fare på floder, i fare blandt røvere, i fare fra mit eget folk, i fare fra hedninger, i fare i byer, i fare i ørkener, i fare på havet, i fare blandt falske brødre. Jeg har arbejdet og slidt, ofte haft søvnløse nætter, lidt sult og tørst, ofte fastet, døjet kulde og manglet klæder. Hertil kommer det, som dagligt trykker mig: bekymringen for alle menighederne. Hvem er magtesløs, uden at jeg også er magtesløs? Hvem falder fra, uden at det svier i mig?"

(2 Kor 11,25-29)

ste vanskelighed med at nå sikkert frem til Euboia. Besætningen lod deres båd løbe på land på en ujævn strand under klinterne, hvor den blev slået i stykker."

Kun de mest presserende siger ville retfærdiggøre Dios risikable rejse på åbent hav mellem øen Kios og den vilde, forrevne østkyst på Euboia. Han overlevede kun, fordi det lykkedes at manøvrere det lette fiskerfartøj ind gennem brændingen. En større båd ville være blevet slået til pindebrænde længere ude på havet, og kun nogle få – om overhovedet nogen – ville have kunnet redde sig i land. Forholdene har måske ikke været helt så voldsomme ud for Maltas kyst, hvor det skib, der medførte Paulus, gik ned; for det lykkedes alle at komme i land enten ved at svømme eller ved at klamre sig til planker eller andre vragester (ApG 27,41-44).

PAULUS' SKIBBRUD

Ved mindst én lejlighed befandt Paulus sig drivende rundt på det åbne hav et helt døgn (2 Kor 11,25) – tilsyneladende som følge af en ulykke. På det åbne hav risikerede en lille båd at blive vædret af en større eller at blive splintret i mødet med større stykker drivtømmer. De overlevende efter en ulykke som denne havde naturligvis ingen mulighed for at sende et SOS. Selv om et andet fartøj fik øje på dem, gjorde de antikke skibes ringe manøvre-



Ruiner ved Troas, der på Paulus' tid var en af havnebyerne i Lilleasien, der udskibede folk og varer til Grækenland og Italien. Foto: © www.bibleplaces.com.



Sejlad i Middelhavet var en farlig beskæftigelse, og mange skibe nåede aldrig frem, men gik ned med mennesker og last. En dykker undersøger her lasten i et skib, som gik ned omkring 1300 f.Kr. ud for Tyrkiets kyst (ved Uluburun). Lasten bestod bl.a. af store kobberplader. © Archaeology Odyssey 1999/4.

dygtighed det vanskeligt for et skib at ændre kurs for at samle dem op. Menneskeliv var billige; hvis det var for vanskeligt eller simpelthen for ubelejligt at samle overlevende op, blev de efterladt, hvor de var. Vi ved ikke, om Paulus blev reddet af et forbipasserende skib, eller om en gunstig strøm skyllede ham i land. Uanset omstændighederne var det heldigt, at Paulus kun havde tilbragt 24 timer i vandet. Og han ville være mindre end menneskelig, hvis han ikke følte større uro forud for sin næste sørejse.

PAULUS' REJSEFORHOLD SOM MISSIONÆR I DET FØRSTE ÅRHUNDREDE

Jeg har forsøgt at vise noget af den virkelighed, der ligger bag Paulus' lidenskabelige ord i 2 Korintherbrev 11,25-27. Når vi kender denne virkelighed, forstår vi bedre Paulus' engagement. Jeg tror, at vores beundring for hans udholdenhed ville

være endnu større, hvis vi vidste mere om de farer, han udsatte sig for, og om hans bestræbelser for at tjene til sit eget behov for ikke at ligge menighederne til last.

Nogle af de egne, Paulus rejste igennem, var overordentlig smukke; alligevel synes det ikke på nogen måde at have påvirket ham. På den anden side har hans oplevelser som ensom rejsende afgjort påvirket hans teologi. Hans pessimistiske syn på menneskenaturen har måske nok

På Malta spiller beretningen om Paulus' skibbrud og miraklerne omkring ham på øen naturligvis en stor rolle. Her et maleri fra en kirke. Foto: © www.bibleplaces.com.



været noget, der lå i tiden, men det blev forstærket af, hvad han mødte på herbergerne og i havnene i Grækenland og Lilleasien. Hans egen fattigdom tvang ham til at omgås de mest underkuede og rå elementer i samfundet. Han må bestemt også selv have følt de kræfter, der gjorde disse mennesker til, hvad de var. Hans egen kamp mod den snigende selvskhed vil have skærpet hans bevidsthed om synden og på samme tid have styrket ham i hans arbejde for at række frelsen til dens ofre. "Hvem er magtesløs, uden at jeg også er magtesløs? Hvem falder fra, uden at det svier i mig?" (2 Kor 11,29). ■

Med denne artikel afrundes vores Paulus-serie. Se de tidligere artikler i de tre forgående numre. På www.bibelskarkaeologi.dk har vi samlet alle tidligere artikler i TEL med fokus på Paulus. Fortsat god læsning!



Middelhavets bund er fyldt med skibsvrag fra alle perioder, men ikke mindst fra romersk tid (100 f.Kr.-300 e.Kr.). Mere end 1200 vrag kendes i dag. Disse vinkrukker (amforaer) ligger på havets bund og stammer fra et romersk skib, som forliste mellem Sicilien og Tunesien kort før år o. Mange skibe nåede ikke deres bestemmelsessted. © Archaeology Odyssey 2003/1.