

Schiffe im Koran

Dass Schiffe im Koran auftauchen angesichts von Nacherzählungen biblischer Berichte in denen Schiffe eine ausdrückliche Rolle spielen, muss nicht verwundern. So kommt es in den Berichten von Noah^[1], Jona^[2] und auch Moses^[3] zur Erwähnung von Schiffen. Zudem werden Schiffe erwähnt im Kontext allgemeinem religiösen Agierens, welches kritisiert wird: „Wenn sie ein Schiff besteigen, beten sie zu Gott, indem sie sich in ihrem Glauben ganz auf ihn einstellen. Aber nachdem er sie an Land gerettet hat, haben sie nichts Eiligeres zu tun, als (ihm andere Götter) beizugesellen.“ (Sure 29,65) oder auch: „Euer Herr ist es, der für euch die Schiffe auf dem Meer dahintreibt, damit ihr danach strebt, daß er euch Gunst erweist. Er verfährt barmherzig mit euch. Wenn ihr in Seenot kommt, entswinden die (falschen Götter), zu denen ihr betet, außer ihm. Aber nachdem wir euch an Land gerettet haben, wendet ihr euch ab. Der Mensch ist (eben) undankbar.“ (Sure 17, 66f)^[4]

Dass Schiffe aber auch in anderen Kontexten im Koran auftauchen verwundert etwas, da Mekka immerhin zirka 70 Kilometer vom Meer entfernt liegt und Medina zirka 180 Kilometer. Natürlich bedeuten diese Entfernungen nicht, dass Mekkaner und Medinenser das Meer nicht kannten, denn Handel treibende Händler hatten sicherlich Kontakte an das Rote Meer. Dennoch dürfte das Denken der Menschen auf der Arabischen Halbinsel nicht täglich auf das Phänomen „Schiff“ gerichtet gewesen sein.

Koranzitate^[5]

Schiffe erwähnt der Koran zum Beispiel im Zusammenhang mit der Schöpfung:

„Und er hat die Schiffe in euren Dienst gestellt, damit sie - auf seinen Befehl - auf dem Meer fahren, ... „.(Sure 14,32)

1 Vgl. dazu die Suren 7,64; 10,73; 11,37; 11,41.44; 23,27f; 26,119; 29,15; 54,13;

2 Vgl. dazu Sure 37,140;

3 Vgl. dazu Sure 18,71;

4 Siehe auch Sure 10,22-23;

5 Die Koranzitate sind der digitalen Fassung der Übersetzung von Theodor A. Khoury entnommen, Kohlhammer-Verlag.

„Hast du denn nicht gesehen, daß Gott (alles), was auf der Erde ist, in euren Dienst gestellt hat, desgleichen die Schiffe, damit sie - auf seinen Befehl - auf dem Meer fahren, und (daß er) den Himmel (oben) hält, so daß er nicht - außer mit seiner Erlaubnis - auf die Erde fällt? Gott ist gegen die Menschen mitleidig und barmherzig.“ (Sure 22,65)

„Und (er ist es) der ... geschaffen, und der euch Schiffe und Herdentiere gemacht hat, um sie zu besteigen, ...“ (Sure 43,12)

„Gott ist es, der das Meer in euren Dienst gestellt hat, damit die Schiffe - auf seinen Befehl - darauf fahren, und damit ihr danach strebt, daß er euch Gunst erweist. Vielleicht würdet ihr dankbar sein.“ (Sure 45,12)

Oder aber Schiffe ziehen ihre „Furchen“ im Meer:

„Und er ist es, der das Meer in euren Dienst gestellt hat, damit ihr frisches Fleisch daraus esset und Schmuck daraus gewinnt, um ihn euch anzulegen. Und du siehst die Schiffe darauf Furchen ziehen. Dabei sollt ihr danach streben, daß er euch Gunst erweist. Vielleicht würdet ihr dankbar sein.“ (Sure 16,14)

„Und du siehst die Schiffe darauf Furchen ziehen, damit ihr danach strebt, daß er euch Gunst erweist.“(Sure 35,12)

Schiffe können ein Zeichen Gottes sein:

„Und zu seinen Zeichen gehört es, daß er die Winde schickt, damit sie frohe Botschaft bringen und er euch von seiner Barmherzigkeit spüren läßt, und damit die Schiffe - auf seinen Befehl fahren, und damit ihr danach strebt, daß er euch Gunst erweist. Vielleicht würdet ihr dankbar sein.“ (Sure 30,46)

„Hast du denn nicht gesehen, daß die Schiffe durch die Gnade Gottes auf dem Meer fahren, damit er euch etwas von seinen Zeichen sehen läßt? Darin liegen Zeichen für jeden, der Geduld übt und sich dankbar erweist.“ (Sure 31,31)

„Und zu seinen Zeichen gehören die, die auf dem Meer fahren wie Wegzeichen. Wenn er will, bewirkt er, daß der Wind sich legt, worauf sie unbeweglich auf der Oberfläche des Meeres bleiben. Darin liegen Zeichen für jeden, der Geduld übt und sich dankbar erweist.“

(Sure 42,32f)

Sie weisen auf die Einzigkeit Gottes hin, wie in Sure 2,163-164^[6] oder sie belegen die Huld Gottes gegenüber seinem Geschöpf Mensch – wie in Sure 17,70^[7].

Es kann aber auch deutlich werden:

Am Beispiel von Menschen, die Schiffe besteigen, kann ersichtlich werden, wie verlogen der Mensch Gott gegenüber sein kann: „Wenn sie ein Schiff besteigen, beten sie zu Gott, indem sie sich in ihrem Glauben ganz auf ihn einstellen. Aber nachdem er sie an Land gerettet hat, haben sie nichts Eiligeres zu tun, als (ihm andere Götter) beizugesellen (w. gesellen sie (ihm) auf einmal (andere Götter) bei), 66 um undankbar zu sein für das, was wir ihnen gegeben haben, und (ihr Dasein, das ihnen für eine kurze Zeit zugemessen ist) zu genießen (oder: Mögen sie undankbar sein für das, was wir ihnen gegeben haben, und (ihr Dasein ...) genießen)! Sie werden (dereinst schon noch zu) wissen (bekommen, was mit ihnen geschieht).“^[8]

Oder auch: „Er ist es, der euch auf dem Festland und auf dem Meer reisen läßt. Wenn ihr dann auf den Schiffen seid und diese (w. sie) mit ihnen (d.h. den Reisenden) mit einem guten Wind (dahin)fahren und sie (d.h. die Reisenden) sich darüber freuen, kommt ein stürmischer Wind auf (w. überkommt sie (d.h. die Schiffe) ein stürmischer Wind), und die Wellen kommen über sie (d.h. die Reisenden) von überallher, und sie meinen, daß es um sie geschehen sei (w. daß es sie umfaßt habe), - (da) beten sie zu Gott, indem sie sich in ihrem Glauben ganz auf ihn einstellen (mit den Worten): ‚Wenn du uns aus diesem (Ungemach) errettet, werden wir bestimmt dankbar sein (und dir allein die Ehre geben).‘ 23 Aber nachdem wir sie dann gerettet haben, haben sie nichts Eiligeres zu tun, als (überall) im Land in unberechtigter Weise Gewalttaten zu verüben.“^[9]

Im Zusammenhang der Jonaerzählung heißt es von Jona: „Auch Jonas war (oder: ist) wirklich einer der (von Gott) Gesandten. 140 (Damals) als er (vor uns floh und) auf das gedrängt volle Schiff davonlief!“^[10]

Die häufigste Nennung von einem Schiff ist im Zusammenhang mit Noah (arabisch: Nuh) und der Arche verbunden:

6 Text: „Euer Gott ist einer allein. Es gibt keinen Gott außer ihm, dem Barmherzigen und Gnädigen. In der Erschaffung von Himmel und Erde; im Aufeinanderfolgen von Tag und Nacht; in den Schiffen, die zum Nutzen der Menschen auf dem Meer fahren.“

7 Text: „Und wir waren gegen die Kinder Adams huldreich und haben bewirkt, daß sie auf dem Festland (von Reittieren) und auf dem Meer (von Schiffen) getragen werden ...“

8 [Sure 29. Die Spinne: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 713 (vgl. Sure 29, 65-66) (c) Verlag W. Kohlhammer]

9 [Sure 10. Jonas: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 407 (vgl. Sure 10,22-23) (c) Verlag W. Kohlhammer]

10 [Sure 37. Die in Reih und Glied stehen: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 795 (vgl. Sure 37, 139-140) (c) Verlag W. Kohlhammer]

„Da ziehen sie ihn der Lüge. Aber wir erretteten ihn und diejenigen, die mit ihm im Schiff waren, und ließen diejenigen ertrinken, die unsere Zeichen als Lüge erklärten (oder: erklärt hatten). Sie waren alle blind.“^[11]

„Da ziehen sie ihn der Lüge. Aber wir erretteten ihn und diejenigen, die mit ihm im Schiff waren, und setzten sie als Nachfolger (früherer Generationen auf der Erde) ein und ließen diejenigen ertrinken, die unsere Zeichen als Lüge erklärten (oder: erklärt hatten). Schau nur, wie das Ende derer war, die gewarnt worden sind!“^[12]

„Und verfertige unter unseren Augen und so, wie wir es (dir) eingeben, das Schiff und lege bei mir keine Fürsprache für diejenigen ein (oder: sprich mich nicht hinsichtlich derer an), die gefrevelt haben! Sie werden (unweigerlich) ertränkt werden.“^[13]

„Er verfertigte also das Schiff. Und sooft Vornehme aus seinem Volk an ihm vorbeikamen, spotteten sie über ihn. Er sagte: ‚Wenn ihr (jetzt) über uns spottet, spotten wir (später) ebenso über euch.“^[14]

„Und als dann schließlich unsere Entscheidung eintraf und der Ofen kochte, sagten wir: ‚Belade es (d.h. das Schiff) mit einem Paar von jeder Gattung (w. von jedem) und mit deiner Familie außer dem, gegen den der Ausspruch (der Vorherbestimmung) bereits vorliegt, und mit denjenigen, die (sonst noch) gläubig sind!‘ Aber nur wenige waren mit ihm gläubig.“^[15]

„Und das Wasser nahm ab und die Angelegenheit war erledigt. Und das Schiff (w. es) saß auf (dem Berg) al-Dschudi auf.“^[16]

„Da gaben wir ihm (die Weisung) ein: ‚Verfertige unter unseren Augen und so, wie wir es (dir) eingeben, das Schiff! Und wenn unsere Entscheidung eintrifft und der Ofen kocht, dann laß ein Paar von jeder Gattung (w. von jedem) in es (d.h. in das Schiff) hineingehen, und (ebenso) deine Familie, außer demjenigen von ihnen, ...“^[17]

„Wenn du dann mit denen, die mit dir sind, auf dem Schiff Platz genommen hast (w. dich zurechtgesetzt hast), dann sag: Lob sei Gott, der uns von dem Volk der Frevler gerettet hat!“^[18]

11 [Sure 7. Die Höhen: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 331 (vgl. Sure 7, 64) (c) Verlag W. Kohlhammer]

12 [Sure 10. Jonas: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 417 (vgl. Sure 10, 73) (c) Verlag W. Kohlhammer]

13 [Sure 11. Hud: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 430 (vgl. Sure 11, 37) (c) Verlag W. Kohlhammer]

14 [Sure 11. Hud: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 431 (vgl. Sure 11, 38) (c) Verlag W. Kohlhammer]

15 [Sure 11. Hud: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 431 (vgl. Sure 11, 40) (c) Verlag W. Kohlhammer]

16 [Sure 11. Hud: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 432 (vgl. Sure 11, 44) (c) Verlag W. Kohlhammer]

17 [Sure 23. Die Gläubigen: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 616 (vgl. Sure 23, 27) (c) Verlag W. Kohlhammer]

18 [Sure 23. Die Gläubigen: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 617 (vgl. Sure 23, 28) (c) Verlag W. Kohlhammer]

u.a.m.

Die Reise des Moses

Eine Sure verwundert etwas: In Sure 18 wird in Vers 65 berichtet, dass Moses und sein Begleiter einen „unserer Knechte“ (Khoury: „einen von unseren Dienern“) trifft. Dieser Knecht/Diener ist ein Gesandter Gottes. In der islamischen Tradition wird er oftmals mit einem Engel gleichgesetzt oder mit Al Cidre („dem Grünen“, einer islamischen Art von Hl. Georg). Mit diesem Knecht brechen sie auf und u.a. gehen sie auf ein Schiff: „Da machten sich die beiden auf den Weg. Als sie schließlich das Schiff bestiegen, machte er darin ein Loch.“^[19] Moses erschrickt und fragt seinen Begleiter: „Wie konntest du ein Loch darin machen, um seine Besitzer (oder: seine Besatzung?) ertrinken zu lassen? Da hast du etwas Schreckliches begangen.“^[20] Später erhält er dann als Erklärung für sein Tun zur Antwort: „Was das Schiff angeht, so gehörte es armen Leuten, die (damit) auf dem Meer (oder: Fluß) ihrem Erwerb nachgingen (w. tätig waren). Ich wollte es nun schadhaft machen. Ein König war nämlich hinter ihnen her, der jedes Schiff mit Gewalt (an sich) nahm.“^[21] Die Erzählung enthält zwei weitere Aktionen des Begleiters von Moses, die Moses irritieren: die Tötung eines Jugendlichen und den Schutz einer Mauer in einer Stadt; auch hierzu erhält Moses später Erklärungen. Soweit mir Literatur zur Verfügung stand, war auffällig, dass die Korankommentatoren sich weitgehend dazu ausschweigen. Allein Christoph Luxenberg, ein Pseudonym für einen arabischstämmigen Islamkenner, geht auf die Fragestellungen um diese Verse der Sure 18 ausführlicher ein und macht darauf aufmerksam, dass es sehr unlogisch ist, ein Boot (Schiff) dadurch vor Kaperung zu schützen, indem man es versenkt, denn für die Besitzer ist durch das Versenken das Ergebnis das Gleiche wie bei einer Kaperung: das Boot ist weg. In seinem Versuch eine „aramäische Lesart des Koran“ herbeizuführen, kommt er, nachdem er aramäische und arabische Textvergleiche vorgenommen hat, zu dem Ergebnis: „Vergeblich wäre demnach der Versuch gewesen, das Boot „schadhaft zu machen“, um dem zu entgehen. Aus dem Vorwurf seines Begleiters ist daher zu schließen, daß er das Boot eher nur zur Tarnung teilweise versinken lassen wollte, so daß es aus der Ferne als solches nicht mehr zu erkennen wäre. Daß das Boot im übrigen nicht total versunken ist, beweist nicht zuletzt der Umstand, daß Moses diese Erklärung gegenüber seinem Begleiter erst nach diesem wohl

19 [Sure 18. Die Höhle: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 549 (vgl. Sure 18, 71) (c) Verlag W. Kohlhammer]

20 [Sure 18. Die Höhle: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 550 (vgl. Sure 18, 71) (c) Verlag W. Kohlhammer]

21 [Sure 18. Die Höhle: Digitale Bibliothek Band 46: Der Koran, S. 551 (vgl. Sure 18, 79) (c) Verlag W. Kohlhammer]

überstandenen Abenteuer abgeben konnte.“^[22] Dennoch bleibt die Erzählung miraculös und schwer verständlich.

Der Hafen Mekkas

Die islamische Tradition berichtet davon, dass der vorislamische Hafen Mekkas al-Shu‘ayba gewesen sein soll. Zudem berichtet sie, dass der Kalif Uthman, im Jahre 646, wegen der besseren Entfernung zu Mekka, diesen Hafen aufgegeben haben soll und als neuen Hafensstandort Dschidda gewählt habe. Der Historiker Qutb al-Din berichtet so: „The people of Mecca requested Uthman to transfer the port of Mecca from Shu‘ayba, which was Mecca’s port in the Era of Barbarism, to Jidda, which is still its port today, because of its closeness to Mecca.“^[23] F. E. Peters allerdings meint, wie auch einige andere, dass „... Shu‘ayba, although its existence is not otherwise attested, ...“^[24]. Da bislang eine Existenz dieses vorislamischen Hafens nicht eindeutig belegt werden konnte, könnte die Überlieferung von Qutb al-Din auch eher einer Huldigung an den dritten rechtgeleiteten Kalifen geschuldet sein, der auch den Ruhm trug den heiligen Koran in allen Teilen zusammengetragen zu haben. Die Gründung Dschiddas hingegen fällt, so zumindest die Legende, weit in die vorislamische Zeit. Eva, die Mutter der Menschheit soll die Stadt gegründet haben und später auch hier beerdigt worden sein: „The most common one is „Jedda“, and this means grandmother. Which refers to Mother Eve (Bible) and Maa‘a Hawwa (Quran). There’s a legend that she landed in Jeddah and moved to meet Adam (Bible) and Adham (Quran) in the Holy city Makkah. Another legend is that she is buried here just outside the historical area of the old city of Jeddah which is called „the Graveyard of Eve, ...“^[25]. Sicher überliefert ist dagegen, dass Nomaden des Stammes der Qadaa um 500 v. Chr. Dschidda wegen seiner natürlichen Bucht hinter einem Korallenriff als sicheren Fischereihafen nutzten. 1000 Jahre später wurde Dschidda Pilgeranlaufstation für Mekka und wichtigster Hafen am Roten Meer.

22 Christoph Luxenberg, Die syro-aramäische Lesart des Koran, Berlin, 2004, S. 204;

23 F. E. Peters, Mecca, Princeton, 1994, S. 109; Diese Tradition wird auch heute noch weitergegeben, so zum Beispiel von E. Van Donzel, Islamic Desk Reference, Leiden/New York/Köln, 1994, S. 189: „In 646 Caliph Uthman choose it [Jidda] as the port of Mecca in place of the older port of Shu‘ayba.“

24 F. E. Peters, a.a.O., S. 109; So auch C. E. Bosworth, u.a. (Hsg), The Encyclopaedia of Islam, (Vol. V), Leiden, 1986, o.S.: „... as the port of Makka, al-Shu‘ayba, can be pinpointed with any certainty.“ Adererseits wird von Einigen an diesem Hafensort festgehalten, zum Beispiel bei Timothy Power, The Red Sea from Byzantium to the Caliphate, Cairo/New York, 2012, S. 92: „A first – maritime – hijra to Ethiopia is said to have set sail from al-Shu‘ayba in 615, with most muhajirun returning in 622 and a second wave in 628.“

25 Ajai Sharma, The culinariy epic of Jeddah, Chetpet, 2018, o.S.;

Schifffahrt im Roten Meer

Zur Zeit der Entstehung des Islam war der Schiffsverkehr im Roten Meer breit ausgebaut. Schon um 1000 v. Chr. verkehrten bereits die Phönizier „im Roten Meer und fuhren von dort, der Bibel zufolge, nach Ophir an der südostafrikanischen Küste und nach dem südarabischen Saba. Sie müssen notwendig auch gewußt haben, daß man von der Nilmündung durch den von Sethos I. und Ramses dem Großen um 1325 v. Chr. gegrabenen ersten Vorläufer des Suezkanals ins Rote Meer zu gelangen vermochte ...“^[26]. Dieses Kanalprojekt wurde mehrfach restauriert: „Tatsächlich wurde das Projekt von einem „Barbaren“ realisiert: von Darius I., dem Vorgänger des Xerxes auf dem persischen Thron. Inzwischen war Ägypten unter persische Herrschaft gekommen. Sowohl aus wirtschaftlichen Gründen, aber auch um des Prestiges willen realisierte Dareios 495 v. Chr. den seit den Zeiten Ramses II. vorhandenen Traum von einer direkten Verbindung zwischen Nil und Rotem Meer. ... Die Länge des Kanals betrug in Luftlinie etwa 180 Kilometer, das bedeutete, samt Krümmungen, eine Nettofahrzeit von 4 Tagen. Die großzügige Breite (45 Meter) erlaubte es, dass zwei Dreiruderer nebeneinander fahren konnten. Die Tiefe betrug durchschnittlich 5 Meter. ... Immerhin nahmen sowohl ptolemäische Könige als auch römische Kaiser wie Traian (98-117 n. Chr.) Ausbesserungsarbeiten vor, was eine kontinuierliche Bedeutung des Kanals nahelegen scheint.“^[27] So gab es im Roten Meer zeitgleich Schifffahrt mit dem Mittelmeer und mit all den Ländern des Ostens, bis nach Indien. „Zum Schutze des Handels gegen arabische Seeräuber wurde eine Kriegsflotte auf dem Roten Meer unterhalten.“^[28] Bereits in vorislamischer Zeit, dann aber in der Zeit der Ausbreitung des Islam, war die Schifffahrt auf dem Roten Meer auch ein Zubringdienst für die Haddsch nach Mekka.

Die Legende von Bākūm, dem Kapitän und Zimmermann

„Wakidy ... erzählt: „Es kam ein Schiff auf dem Meere, auf welchem Leute von Rum^[29] waren. Der Kapitän

Bākūm^[30] war zugleich Architekt. Der Wind trieb das Schiff nach Scho‘ayba ... und es litt Schiffbruch. Walyd b. Moghyra begab sich mit anderen Korayschiten zum Wrack, sie kauften das Holz und bewogen auch den Kapitän, mit ihnen nach Makka zu gehen. ... [Sie forderten Bākūm] auf, die Ka‘ba nach der Bauart christlicher Kirchen zu errichten.“^[31] Traditionell wird überliefert, dass diese Erneuerung der Kaaba im 35. Lebensjahr Muhammads realisiert worden sei. „Die Kuraiš verwandten dazu das Holz eines gestrandeten Schiffes, im übrigen zogen sie einen Zimmermann und Baumeister Bākūm heran, der Fahrgast dieses Schiffes gewesen war. Die Wände des Neubaus wurden aus wechselnden Lagen von Stein und Holz aufgeführt, derart, daß sich 16 Steinlagen und 15 aus Holz entsprachen; ... Azraki^[32] fügt hinzu, daß Decke, Wände und Pfeiler Darstellungen ... der Propheten, von Bäumen und Engeln enthielten. Die Säule, die dem Eingang zunächst stand, trug das Bild Abrahams, eine andere das Marias mit dem Jesusknaben auf dem Schoß. ... [zudem wird deutlich], daß die besondere Bauweise, der Wechsel von Stein- und Holzlagen, im holzarmen Hiğāz nicht heimisch sein konnte. Sie begegnet in Abessinien, das an Hoch- und Galleriewäldern reich war und noch ist.“^[33] Franz Altheim macht zudem darauf aufmerksam: „Im Dezember 1960 beobachteten wir an der Außenseite der Unterkirche von Abu Serge in Fustat^[34] die gleiche Bauweise. ... Es fällt auf, dass die in den Stelen des heidnischen Aksum erstmals bezeugte Bauweise in wechselnden Stein- und Holzlagen nicht nur, wie zu erwarten, in den Burgen Yemens und Aksum`s weiterlebte, sondern daß sie auch bei Kirchen und bei einem Kultbau wie der Ka‘ba angewandt wurde, ...“^[35].

30 „Dem Mawahib S. 30 zufolge war Bākūm Nabty, d.h. der Nabatäer, ein Client oder freigelassener Sklave des Sa‘yd b. Al‘Aciy und derselbe, welcher später für Mohammad die Minbar (Kanzel) verfertigte.“ A. Sprenger, Das Leben und die Lehre des Mohammad, 2. Bd., Berlin, 1869, S. 345, FN 1; Dort wird auch darauf hingewiesen, dass in der Überlieferung des Ibn Ishak Bākūm ein koptischer Zimmermann gewesen sei. Dort auch der Hinweis, dass es auch die Überlieferung gibt, Bākūm habe von sich aus mit den Korayschiten verhandelt und ihnen Holz und einen Zimmermann angeboten. Zudem auch der Hinweis „Arabien, und besonders Makka, ist so arm an Bauholz, dass es ihnen schwer gefallen wäre die neue Ka‘ba mit einem Dache zu versehen, wenn sie nicht durch diesen Zufall zu Holz gekommen wären.“ In der Überlieferung des Ibn Hisham war das Schiff Eigentum eines Griechen und der Zimmermann ein in Mekka lebender Nabatäer – siehe Abd el-Malik Ibn Hisham, Das Leben Mohammed`s nach Mohammed Ibn Hisham, Aus dem Arabischen übersetzt von Dr. Gustav Weil, Bd. 1, Stuttgart, 1864, S. 92;

31 A. Sprenger, a.a.O., S. 344f;

32 Von ihm stammt eine Geschichte Mekkas.

33 Franz Altheim, Geschichte der Hunnen, Bd. 5, Berlin, 1962, S. 187f;

34 Heute: Kairo.

35 Franz Altheim, a.a.O., S. 187 ff; Dieser überliefert zudem eine Untersuchung von E. Littmann „... der im Namen des Zimmermanns und Baumeisters Bākūm eine Abkürzung vom äthiop. Ēnbākōm „Habakkuk“ erkannte.“ a.a.O., S. 188;

26 Prof. Dr. Richard Hennig, Abhandlungen zur Geschichte der Schifffahrt, Jena, 1928, S. 12; Unter Pharao Necho II. wurde diese Verbindung erneuert: „Dieser lebte am Ende des 7. Jahrhunderts v. Chr. und plante, einen Kanal vom Nildelta zum Roten Meer zu bauen. Der Pharao schien sehr wasseraffin zu sein, den er umsegelte 609 v. Chr. als Erster ganz Afrika. Unter seiner Herrschaft wurde am sogenannten Bubartiskanal als Verbindung von Nil und Rotem Meer gearbeitet.“ Thorsten Kroene, Hausboot Smalltalk, Books of Demand, 2015, o.S.;

27 Holger Sonnabend, Wie Augustus die Feuerwehr erfand, Stuttgart, 2016, o.S.;

28 Julius Beloch, Griechische Geschichte (Vol. 1), Cambridge, 2012, Nachdruck von 1925, S. 284;

29 Damit sind „Römer“, also Lateiner, gemeint.

Muhammads Vertrag mit Yuhanna bin Ru'ba

„In the name of God the Compassionate and Merciful. This is a Guarantee from God and Muhammad the prophet, the apostle of God, to Yuhanna b. Ru'ba and the people of ,Ayla, for their ships and their caravans by land and sea. They and all that are with them, men of Syria, and the Yemen, and seamen, all have the protection of God and the protection of Muhammad the prophet. Should any one of them break the treaty by introducing some new factor then his wealth will not save him; it is the fair prize of him who takes it. It is not permitted that they shall be restrained from going down to their wells or using their roads by land or sea.“^[36] Dieser Vertrag zwischen dem Gesandten Gottes und dem Bischof von Aqaba aus dem Jahre 630 regelt die freie Nutzung aller Land- und Seewege gegen Zahlung der Schutzsteuer für Mitglieder der „ahl al kitab“ (Schriftbesitzer). Muhammadaische Truppen hatten die Hafestadt am Roten Meer ohne Widerstand eingenommen. Zehn Jahre zuvor war die römische Garnison der Stadt abgezogen, die Stadt war ohne Verteidigungsanlagen – ihr Übernahme war ohne Blutvergießen möglich gewesen und der christliche Bischof war der einzige, der irgend eine Form von Instanz in der Stadt vorstellte. Ibn Hisham hatte den Bischof deswegen als „Herrscher“ beziehungsweise als „König“^[37] tituliert. Die Aufrechterhaltung der Handelsmöglichkeiten für alle am Roten Meer siedelnden Menschen war von grundlegender Bedeutung und im Interesse aller Beteiligten. „Auf dem Wasserweg über das Rote Meer war auf offenbar günstige Weise fast jeglicher Luxus zu importieren, der gerade unter den Herrschenden gefragt war. Dazu gehörte u.a. Weihrauch aus Südarabien, Gold, Straußenfedern und lebende Tiere aus dem Sudan und benachbarten Ländern und überdies Sklaven. Der Handel mit dem Raum um das Rote Meer versprach traditionell wegen des attraktiven „Warenkorbs“ hohe Gewinne, war aber auf dem Landweg sehr aufwändig, wie sich am Beispiel Weihrauchstraße belegen lässt, die mindestens seit dem Jahre 1000 an der Ostküste des Roten Meeres verlief.“^[38]

Fazit:

Die Schiffe im Koran kommen dort nicht nur vor weil biblische Berichte dazu nötigen. Sie kommen auch vor, weil sie im Bewußtsein der handelsgewohnten Menschen jener Tage präsent waren und in dieser Präsenz einen entsprechend hohen Stellenwert hatte. Für den Gesandten Muhammad sind sie ein Moment an dem

deutlich werden kann wie gnädig und barmherzig Gott, der Schöpfer und Herr aller Welten, zu seinen Geschöpfen, den Menschen steht. Zugleich dienen sie ihm als Exampel für die Schwäche menschlichen Glaubens und Vertrauens in Gott, wenn er schildert wie Menschen in Seenot inbrünstig beten und nach ihrer Rettung zurückkehren zur Gottvergessenheit. Es darf davon ausgegangen werden, dass Muhammad auf dem Hintergrund seiner eigenen Erfahrungen im Handel diese Schiffe in seine Offenbarungen einbrachte.

Stand: Mai 2019

³⁶ Timothy Power, *Muhammad and the origins of Islam*, New York, 1994, S. 241;

³⁷ Vgl. Timothy Power, *Muhammad*, a.a.O., S. 241;

³⁸ Wolfgang Vollmer, *Altorientalische Wirtschaftswelten*, Berlin, 2012, S. 159f.;