

PROGRAMM
des
GROSSHERZOGLICHEN GYMNASIUMS
ZU OLDENBURG.

O s t e r n 1 8 9 5.

Inhalt: Abhandlung des Oberlehrers Dr. Joh. Segebade: Vergil als Seefahrer.
Schulnachrichten. Vom Direktor Dr. H. Stein.



1895. Progr. Nr. 695.

Oldenburg.
Druck von Gerhard Stalling.
1895.

906
1 (1895)

695.



PROGRAMM

GROSSHERZOGLICHEN GYMNASIUMS

IN DÜSSELDORF

1894

Verlegt bei der Universitäts- und Landesbibliothek in Düsseldorf
Druck von J. Neumann, Neudamm

1894

Verlegt bei der Universitäts- und Landesbibliothek in Düsseldorf

1894

Vergil als Seemann.

Ein Beitrag zur Erklärung und Würdigung des Dichters

von

Dr. J. Segebade.

I.

Mit der Thatsache, daß das Interesse unseres Volkes sich in den letzten Jahrzehnten in wachsendem Maße der Entwicklung unserer Flotte und des Seewesens überhaupt zugewendet hat, hängt es wohl zusammen, daß auch das Seewesen der Alten neuerdings mit besonderer Vorliebe zum Gegenstande der Untersuchung gemacht wird. Seitdem Böckhs¹⁾ divinatorische Begabung eine Reihe von Fragen teils beantwortet, teils der endgiltigen Beantwortung erheblich näher geführt hatte, hat nichts der Untersuchung einen so kräftigen Anstoß gegeben wie die Forschungen des jüngst verstorbenen Breusing.²⁾ Es war in erster Linie sein Verdienst, wenn man sich bewußt wurde, wie unendlich vieles nach dieser Seite hin noch der Erledigung harret, in wie vielen Fällen man geglaubt hatte, eine Sache erklärt zu haben, wenn man ihr einen Namen gab, und sich dann, zufrieden mit überkommenen Begriffen, damit begnügte, diese Namen den nachfolgenden Geschlechtern unberührt zu überliefern. Die Berechtigung vieler von diesen Benennungen und Deutungen hat Breusing vorurteilsfrei und sachkundig geprüft und in zahlreichen Fällen mit Erfolg bestritten. Seine scharfkantige Natur brachte es mit sich, daß er fest zugriff und mit seinen Widersachern, den verhassten „Stubennautikern“, nicht eben glimpflich verfuhr. Die Folge war, daß ein erbitterter Streit entbrannte, in dem hüben wie drüben mit, ich möchte sagen, seemännischer Derbheit gefochten wurde, und der auch jetzt noch keineswegs ausgetobt hat.

Es gehört mithin schon ein gewisser Grad von Mut dazu, sich auf diesen heißen Boden zu wagen. Dasjenige, was mir diesen Mut giebt, ist zunächst der Umstand, daß ich durch Familientradition und eigene Neigung seit langer Zeit zur Beschäftigung mit diesen Dingen geführt bin und mir durch wiederholten längeren oder kürzeren Aufenthalt auf Schiffen und auf See einen Einblick in diese Verhältnisse habe verschaffen können. Denn hier, wenn irgendwo, gilt Alkmans περί τῶν μαθησίων ἀρχή. Sodann aber liegen gerade die Punkte, die den heftigsten Streit entfacht haben, abseits von meinem Wege.

Zu den antiken Schriftstellern, die mit besonderer Vorliebe und, um es sogleich zu sagen, mit besonderer Sachkenntnis seemännische Dinge behandeln, gehört Vergil. Leider ist letztere Eigen-

¹⁾ Urkunden über d. Seewesen d. athen. Staates. Berlin 1840.

²⁾ D. Nautik d. Alten, Bremen 1886. D. Lösung des Trierenrätsels etc. Bremen 1889. Außerdem kleinere Aufsätze in Fleckeisens Jahrb.

schaft der Mehrzahl der Herausgeber des Dichters nicht nachzurühren; auch die jüngsten Erklärer gleiten an solchen Stellen entweder in verlegenem Schweigen behutsam vorüber oder umschreiben die grotesken Einfälle alter Kommentatoren, obwohl diese sich meist auf den ersten Blick als *χερσαῖοι* verraten. Ich will daher versuchen, die zahlreichen, gelegentlichen Hinweise auf Schiffe und Schifffahrt zusammenzufassen, und darf hoffen, durch ihre gegenseitige Verknüpfung manches in ein richtigeres Licht zu rücken.

Der Versuch, Vergil von dieser Seite zu beleuchten, ist schon früher gemacht von A. Jal, *historiographie de la marine impériale*, in seiner 1843 erschienenen und 1861 (Paris, Firmin Didot frères) mit Unterstützung Napoléons von neuem herausgegebenen Studie: *Virgilius nauticus*. Jal hat, meines Wissens zum ersten Male, auf das hohe Maß von Sachkenntnis hingewiesen, das Vergil in der Behandlung seemännischer Stoffe überall auszeichnet, und S. 267 ff. sehr ansprechend dargelegt, daß der Verlauf von Vergils Leben ihm wiederholt Gelegenheit zu genauerer Bekanntschaft verschafft habe. Leider hat er sich aber durch die Freude über diesen neuen Vorzug, den er an dem Dichter entdeckt hat, zu dem Versuche verführen lassen, aus der Aeneis eine Art Kompendium der angewandten Nautik zu machen. Daraus, daß Vergil manche Manöver außerordentlich sachgemäß darstellt, schließt er ohne weiteres, daß man bei ihm, dem *poète mathématicien et marin*, berechtigt sei, jeden hierher gehörenden Ausdruck, wie *puppis*, *carina* u. a., im allereigentlichsten Sinne zu verstehen. Diese doktrinaire Konsequenzmacherei, die zum Teil auch durch die Unzulänglichkeit seines philologischen Wissens verschuldet ist, hat Jal zu allerlei gewaltsam zurechtgemachten und einseitigen Deuteleien verführt. Wenn dadurch der Wert seiner Untersuchungen erheblich beeinträchtigt wird, so ist doch andererseits zweifellos, daß er manche Stelle richtiger erklärt als spätere Herausgeber.

Von sonstiger Litteratur kommt vor allem in Betracht Afsmanns vortrefflicher Artikel „Seewesen“ in Baumeisters Denkmälern des klassischen Altertums, zweifellos die beste Verarbeitung des spröden und weitschichtigen Stoffes. In der Hauptsache sich an ihn anlehnend, hat mit erstaunlicher Beherrschung der Litteratur Luebeck in zwei Programmen des Hamburger Johanneums 1890 und 1891 eine wertvolle Zusammenstellung des gesamten Materials geliefert. Allerdings trägt die citatenreiche Arbeit, weil er nicht energisch genug das Scholiengestrüpp ausgerodet hat, einen etwas musivischen Charakter an sich. Auch legt er, ebenso wie Afsmann, den bildlichen Darstellungen aus dem Altertume wohl zu große Bedeutung bei. Wer einerseits die technischen Unvollkommenheiten in der Ausführung gerade der für uns wichtigsten Denkmäler berücksichtigt und andererseits bedenkt, wie schwer noch jetzt manche Künstler bei Marinebildern sündigen, wird die übertriebene Wertschätzung, die bei manchen geradezu an Ikonolatrie grenzt, nicht teilen. — Selbständig und mit aner kennenswerter Sachkenntnis hat ferner Bauer in Iwan Müllers Handbuch der klassischen Altertumswissenschaft, Band 4, die Untersuchung wieder aufgenommen und in manchen Punkten gefördert.

Ganz neuerdings hat F. Kunz im Programm von Wiener-Neustadt 1894 (*Realien in Vergils Aeneis*) Seite 15—17 die von Vergil verwendeten technischen Ausdrücke nebst ihren Attributen zusammengestellt, auf eine Verarbeitung des Materials aber verzichtet. Sehr geringwertig endlich sind M. Rühlmanns Beiträge zur Geschichte, Kultur und Technik der Schifffahrt, die der Verfasser als Einleitung zum 5. Bande seiner allgemeinen Maschinenlehre gesondert herausgegeben

hat (Leipzig 1891). Rühlmann kommt, weil es ihm an philologischen Kenntnissen durchaus gebricht, in seinem breit und höchst inkorrekt geschriebenen Buche selten über ein kritikloses Zusammenhäufen von Rohmaterial hinaus und erschwert die Benutzung durch allerhand weit hergeholtte Abschweifungen und Bemerkungen persönlicher Art. Dabei findet sich Schiefes, Halbrichtiges und Ungenaueres in großer Menge, selbst da, wo er sich, wie meistens, bemüht in Breusings Fahrwasser zu segeln.

II.

Die Angaben des Dichters über den *Bau* neuer Schiffe (*classem molimur* III 5 f.;¹⁾ *formabat classem* IX 80; *Italo texamus robore navis* XI 326), der meistens in den *navalia* (IV 593. XI 329) stattfand, sowie über die Ausbesserung nach Havarie sind sehr spärlich (*quassatam ventis subducere classem et silvis aptare trabes et stringere remos* I 551 f.; *frondentis ferunt remos et robora silvis infabricata* IV 399 f.;²⁾ *transtra novant flammisque ambesa reponunt robora navigiis, aptant remosque rudentisque* V 752 f.). Das Baumaterial ist Holz,³⁾ erwähnt werden *abies* (V 663. VIII 91. G. II 68), *almus* (IX 87. G. I 136. II 451), *pinus* (V 153. IX 85. 116. X 206. 230. ecl. IV 38. G. I 256. II 443. Cul. 137). Aber auch Erz findet Verwendung (XI 329), besonders am Bug (I 35. IX 121. X 214. 223); einige Stellen (*classis aerata* VIII 675. *aerata Tigris* X 166. *aerea puppis* V 198.) lassen vermuten, daß Vergil sich die ganze Außenwand bis zur Wasserlinie mit einer Metallhaut beschlagen denkt, die die Planken gegen den Bohrwurm schützen soll. Diese Sitte ist zweifellos dem heroischen Zeitalter fremd gewesen; daß man sie aber später geübt hat, weist Breusing (Nautik 36) nach. Vergil würde also auch hier die Sitte seiner Zeit in die Vergangenheit übertragen haben. — Die Nähte oder Fugen werden mit Werg *kalfatert* (V 681 f.) und mit Pech ausgegossen, die ganze Schiffswand *geteert* (so ist IV 398 *uncta carina* und VIII 91 *abies uncta* zu verstehen). — Aber auch hiermit ist das Schiff noch nicht seetüchtig. Wenn auch der Zimmermann seine Arbeit gethan hat, vom Tauwerk das stehende Gut angebracht und das Schiff seinem Elemente bereits anvertraut ist, muß noch für das laufende Tauwerk, für Ruder, Steuer und Segel gesorgt werden (*classem armare* IV 299; *armet rates* X 165; *classem aptent* IV 289; *arma parent* IV 290; *classem velis aptare* III 472; *remigioque aptat, socios simul instruit armis* VIII 80).

Über das *Aussehen* der Schiffe erhalten wir ebenfalls nur gelegentliche und ganz allgemeine Angaben. Dreizackige Schnäbel wühlen den Schaum des Meeres auf (V 143. VIII 690), Back und Schanze sind erhöht (*puppis alta* V 12. 175. 841. X 827; *celsa puppis* I 183. III 527).

¹⁾ Die Citate ohne nähere Angabe sind aus der Aeneis. Die kleineren Gedichte, wie *Ciris* etc., die mit mehr oder weniger Recht dem Vergil zugeschrieben werden, führe ich der Einfachheit wegen als vergilianisch an, da die Zahl der aus ihnen in Betracht kommenden Stellen gering ist.

²⁾ Die hier erwähnten *robora* können nur zu Rundhölzern und Spieren, nicht aber, wie Brosin meint, zu Schiffsbalken bestimmt gewesen sein, denn ohne diese wäre das Schiff überhaupt seeuntüchtig, zumal in der Zeit der Herbststürme. Sie dienten als Reservemasten und -rahen, sowie zu denselben Zwecken wie die *ferratae trudes et acuta cuspidi conti* (V 208. VI 302). Vgl. Breusing Nautik 105 f. Afsmann 1621 b.

³⁾ Charons Nachen wird VI 413 f. *cumba utilis* genannt. Wir haben wohl an ein Fahrzeug von der Art zu denken, wie sie Herodot I 194 beschreibt.

IV 554. VIII 680. X 261; turrita puppis VIII 693; curva puppis VI 4 f.). Daher werden die Attribute alta u. ä. auch auf das ganze Schiff übertragen (navis alta Cic. 389; celsa navis IV 397 f.; celsa ratis VIII 107). — Der einfachste *Schmuck* besteht in der Bemalung (pictas puppis V 663; Scylla caerulea V 122; pictis phaselis G. IV 289; caerulea puppis VI 410; pictas carinas VII 431. VIII 93). Doch begnügen sich schon die troischen und italischen Helden nicht mehr hiermit allein, Gallionsbilder und Verzierungen an und auf der Schanze werden erwähnt (puppis, rostro Phrygios subiuncta leones, imminet Ida super X 156 ff.; aurato fulgebat Apolline X 171; quos patre Benaco velatus harundine glauca Mincius infesta ducebat in aequora pinu X 205 f.; hunc vehit immanis Triton et caerulea concha exterrens freta, cui laterum tenuis hispida nanti frons hominem praefert, in pristim desinit alvos X 209 ff.). — Zu *Namen* der Schiffe sind bei Vergil ausschließlich Tiernamen verwendet: Centaurus V 122. X 195, Chimaera V 118, Pristis¹⁾ V 116, Scylla V 122, Tigris X 166, Triton X 209.

Erheblich schwerer zu beantworten ist die Frage nach der *Größe* und der *Gattung* der Schiffe des Aeneas. Einen äußeren Anhaltspunkt werden wir zunächst in den Bezeichnungen für Schiff überhaupt suchen müssen. Jal hat (S. 363) navis 45, ratis 22, carina 23, biremis 2 Mal notiert. (Daneben finden sich alveus, classis, cumba, lembus, navigium, phaselus, prora, trabs.) Sein Lieblingsgedanke, der sich durch die ganze Abhandlung hindurchzieht, und von dessen konsequenter Durchführung er sich für die Auffassung vieler Stellen eine nahezu wunderthätige Wirkung verspricht, ist, wie schon angedeutet, der, daß Vergil stets genau zwischen den verschiedenen Bezeichnungen für Schiff unterschieden und z. B. niemals puppis synekdochisch gebraucht habe. Diese These hat bei ihm viel Unheil angerichtet, da er, um sie zu retten, oft auf die seltsamsten Grillen verfällt, ähnlich wie Kappes, wenn er sich damit abquält, nachzuweisen, daß die unvollendet gebliebenen Verse der Aeneis ein mit bewußter Absicht vom Dichter verwendetes künstlerisches Mittel seien. Ich darf mir die leichte Mühe der Widerlegung um so eher ersparen, als kein deutscher Erklärer ihm gefolgt ist. Es wird dabei bleiben müssen, daß Vergil sich, um im Ausdrucke zu wechseln, auch in diesem Falle des Vorrechtes bedient, Bezeichnungen, die derselben Begriffssphäre entnommen sind, promiscue zu gebrauchen. Denn daraus, daß Vergil in Fällen, wo nicht von dem ganzen Schiffe, sondern von einem bestimmten Schiffsteile die Rede ist, den betreffenden technischen Ausdruck setzt, läßt sich doch wohl nur schließen, daß Vergil nicht anders verfährt als jeder Mensch mit gesunden Sinnen, dem es darauf ankommt, nicht seine Leser irrezuführen, sondern seine Darstellung zu veranschaulichen.

Aus welcher Gattung von Schiffen bestand nun aber die Troerflotte? Da die Flotte nur den Zweck hat, die flüchtenden Trojaner in das verheissene Land zu befördern, nicht aber Seeschlachten zu liefern, so könnte man zunächst an Transportschiffe denken, als welche ja auch die Schiffe der homerischen Griechen erscheinen. Der Unterschied zwischen Schiffen mit friedlicher und solchen mit kriegerischer Bestimmung war schon im Altertume sehr beträchtlich, besonders die Größenverhältnisse waren sehr verschieden. Bei den Kauffahrteischiffen, die vorwiegend oder aus-

¹⁾ Es ist gewiß kein Zufall, daß Vergil diesen Namen gerade einem Schiffe beilegt, daß sich durch besondere Schnelligkeit auszeichnet, und dessen Kapitän bei der Regatta von dem Dichter mit unverkennbarer Vorliebe behandelt wird. Bekanntlich werden πρῆστες auch kleine, besonders scharf gebaute Schiffe, unsern Avisos vergleichbar, genannt.

schließlich zum Segeln eingerichtet waren, brachte es die Sache selbst mit sich, daß man schon früh nach möglicher Erhöhung der Tragfähigkeit streben mußte, und thatsächlich sind denn auch schon einzelne Handelsschiffe, besonders Getreideschiffe, gebaut, die unseren Ostindienfahrern an Größe wenig oder gar nicht nachstanden. (Genauerer bei Breusing Nautik 157; Luebeck I 22 ff.) Wenn wir andererseits bedenken, daß zur Erbauung von Kriegsschiffen, zu deren Fortbewegung in erster Linie das Rudern diente, stets nur verhältnismäßig leichte Holzarten verwendet wurden, und daß mehrfach in erstaunlich kurzer Zeit große Massen von Kriegsschiffen hergestellt wurden (Afsmann 1600), so ergibt sich schon daraus, daß die Kriegsschiffe des Altertums der Hauptsache nach unseren Flussskähnen glichen und zu weiten Hochseefahrten weder geeignet noch bestimmt waren. Auch die Furcht vor Stürmen auf offener See, die oft zum Ausdruck kommt, sowie der völlige Untergang ganzer Flotten von unverhältnismäßig stark bemannten Schiffen beweisen dasselbe. Deutlich wird der Unterschied, wenn man danebenhält, daß heutzutage auch Schiffe mit 6—8 Mann Besatzung den schwersten Stürmen im Ocean standzuhalten wagen und vermögen. Die Kriegsschiffe des Altertums waren also verhältnismäßig kleine, schmal und lang gebaute, leichte Fahrzeuge von sehr geringem Tiefgange (Belege bei Bauer 369), unter Umständen so leicht, daß trotz aller Schnelligkeit dem Schiffe nicht einmal so viel Kraft verliehen werden konnte, wie nötig war, um die furchtbare Waffe des Sporns mit Erfolg zu verwenden (Caes. b. g. III 13). Damit stimmt denn auch überein, daß sich aus Thukyd. VII 12 bei stärkerer Abnutzung eine Lebensdauer von nur wenigen Jahren entnehmen läßt.

Berücksichtigt man alle diese Momente, so kann man nicht mehr zweifelhaft sein, daß Vergil sich die troischen Schiffe, trotzdem sie hauptsächlich Transportschiffe waren, doch als Kriegsschiffe gedacht hat. Das beweisen schon die Erwähnung des *rostrum* (V 143. VIII 690. IX 119) und die Stelle, wo von dem Aufrichten des Mastes die Rede ist (V 828 f.), denn bei den größeren Handelsschiffen waren natürlich die Masten wegen ihrer Größe und Schwere nicht zum Ausheben und Niederlegen eingerichtet, sondern befestigt. Daß der Dichter den Schiffen zum Teil Dimensionen leiht, die sich mit bestimmteren Maßangaben aus dem Altertume schwer vereinigen lassen (Genauerer bei Afsmann 1601 b und 1626 a), wird man dem Patrioten zu gute halten müssen (ingentem *Gyas ingenti mole Chimaeram* (agit) V 118; ingentem *remis Centaurum promovet*: ille instat *aquae saxumque undis immane minatur arduus et longa sulcat maria alta carina* X 195 ff.). Auch VIII 691 ff., wo Vergil von Schiffen seiner eigenen Zeit redet, übertreibt er stark: *pelago credas innare revolsas Cycladas aut montis concurrere montibus altos, tanta mole viri turritis puppibus instant*).

Wo von Kriegsschiffen des Altertums die Rede ist, pflegen wir in erster Linie an Trieren zu denken, die ja in den Perserkriegen und im peloponnesischen Kriege die typischen Schlachtschiffe gewesen sind. Später hat man es verschiedentlich mit einer Erweiterung des Polyerensystems versucht, ist aber immer wieder davon zurückgekommen, und während noch in den punischen Kriegen neben der Trier als Haupttypus die *Pentere* erscheint, gab der Sieg der leichten *Liburnendieren* des Octavian über die gewaltigen Polyeren des Antonius in der Schlacht bei Actium dieselbe Lehre, wie in unsern Tagen der Sieg der schnellen, japanischen Kreuzer über die schwergepanzten Hochseeschlachtschiffe der Chinesen an der Yalümündung.

Hiernach würde man also auch bei Vergil zunächst an Trieren denken, wie denn auch

Servius (zu V 119) kategorisch anmerkt: *onnes enim triremes fuerunt*. Nun läßt aber die Zusammenstellung auf S. 4 gerade das Wort *triremis* vermissen, von allen dort angeführten Ausdrücken bleibt allein das zweimal gebrauchte *biremis* als genauere, technische Bezeichnung übrig. I 182 nennt Vergil die Flotte der Troer, nach der Aeneas von einem Uferfelsen ausspät, *Phrygias biremis*; VIII 79 wählt Aeneas nach der Landung in der Tibermündung aus seiner Flotte *geminas biremis* aus. Dafs diese technischen Bezeichnungen im Verhältnis zu den allgemeineren so selten sind, kann nicht Wunder nehmen, oder doch nur den, der sich das Jalsche Axiom von der unbedingten Genauigkeit der nautischen Ausdrücke zu eigen macht. Was soll man daraus folgern? Ganz richtig sagt Jal, dafs Vergil als *capricieux* erscheinen würde, wollte man annehmen, er hätte das Wort *triremis*, das prosodisch ganz gleichwertig mit *biremis* ist und sich an beiden Stellen ohne Schwierigkeit dem Rhythmus des Verses fügen würde, grundlos verschmäht. Er schließt aus diesen Angaben, dafs Vergil bei der Wettfahrt im 5. Buche nicht an Trieren gedacht habe. Die Frage, ob dies für Vergil überhaupt gelten soll, läßt er unbeantwortet. Ich glaube aus dem oben angeführten Materiale folgern zu dürfen, dafs Vergil sich die troische Flotte überhaupt als aus Dieren bestehend gedacht hat.

Allerdings ergibt sich dabei eine Schwierigkeit. V 118 ff. heifst es *ingentemque Gyas ingenti mole Chimaeram (scil. agit), urbis opus, triplici pubes quam Dardana versu impellunt, terno consurgunt ordine remi*. Jeder Unbefangene mufs erkennen, dafs der Verfasser der beiden letzten Verse an eine Triere gedacht hat. Jal verzweifelt aber auch hier nicht, sondern erklärt (S. 362): *la jeunesse troyenne l'ébranle par trois coups de rames successifs, entre lesquels se font entendre trois acclamations*. Auf die Pfade solcher Interpretationskunststücke wird ihn indessen niemand begleiten. Doch, niemand ist zu viel gesagt. Es ist Jal wirklich gelungen, einen Eideshelfer an Ascensius zu finden. Doch wird auch dessen Autorität schwerlich jemand verleiten, diese Erklärung anzunehmen.

Sieht man sich unsere Verse etwas genauer an, so wird man vielleicht zu einem anderen Ergebnisse kommen. Die Worte *terno consurgunt ordine remi* hat zuerst Ribbeck als *pannus adsutus* ausgeschieden (Prolegg. 79). Gründe giebt er nicht an, es werden dieselben sein, die Brosin veranlaßt haben ihm zu folgen. Dieser erklärt sie mit Recht für eine „spätere Ausfüllung eines unvollendeten Verses durch eine müßige, auch in Ausdruck und Konstruktion bedenkliche Wiederholung des vorangehenden Gedankens.“ Ich glaube, wir müssen noch weiter gehen, denn auch die übrigen Worte in v. 119 f. bieten mehr als einen Anstofs. Mit *urbis opus* hat noch kein Erklärer etwas Gescheites anfangen können, so sehr auch die Schulausgaben, getreu dem apologetischen Charakter, der diesen Ausgaben eigen zu sein pflegt, sich damit abmühen, es dem Leser mündgerecht zu machen. Der Erklärung des Servius¹⁾: *ita magna, ut urbem putares* folgen die meisten Herausgeber, die es als „schwimmende Stadt“ deuten und ihr philologisches Gewissen mit der Parallele *urbis instar salviere*. Brosin sucht sich näher an den Ausdruck zu halten und sagt: das Schiff machte durch seine Gröfse den Eindruck, als hätte bei seiner Herstellung eine ganze Stadt ihre Kräfte eingesetzt. Beides ist gewaltsam und unbefriedigend. Auch das *quam* ist hart, und

¹⁾ Dafs schon dieser die Verse kennt, beweist ihre Echtheit nicht, da auch der Text, der ihm vorgelegen hat, keineswegs frei von Interpolationen gewesen ist.

dafs versu einer Erläuterung bedurfte, hat der gedankenarme und um den Ausdruck sehr verlegene Interpolator selbst gefühlt, wie die bereits von anderen ausgeschiedenen Worte beweisen. Kurzum, ich halte die Verse 119 f. für unecht, weil sie inhaltlich und sprachlich anstößig sind. Verfaßt sind sie wohl von einem Leser, der sich durch das nachdrücklich wiederholte ingens in v. 118 aufgefordert fühlte, dem Dichter und zugleich auch dem Verständnisse des Lesers durch eine genauere Angabe beizuspringen, dabei aber vergafs, dafs gerade ingens ein Lieblingswort seines Autors ist und oft von ihm in stark abgeblasster Bedeutung gebraucht wird.¹⁾

Sonach hätten wir bei der Trojanerflotte an Dieren zu denken, und vielleicht ist die Annahme nicht zu kühn, dafs auch hierbei, wie so oft, die Liebhaberei des Dichters für zeitgeschichtliche Parallelen mitgewirkt und ihn veranlafst hat, seinen Helden mit den Schiffen auszustatten, denen sein kaiserlicher Gönner den entscheidenden Sieg zu verdanken hatte. Denn der Umstand, dafs in Wirklichkeit Trieren erst im 7. Jahrhundert v. C. erbaut sein sollen, hätte natürlich den Dichter nicht gehindert, den Aeneas sich ihrer bereits bedienen zu lassen.

Für die Abschätzung der *Gröfse* der einzelnen Schiffe giebt nur X 207 f. (it gravis Aulestes centenaque arbore fluctum verberat adsurgens, spumant vada marmore verso) einen genaueren Anhalt. In diesen Worten wird das Schiff des Aulestes als Hekatontere (sit venia verbo!) charakterisiert, doch geht aus der Art der Erwähnung hervor, dafs dies eins der grössten Schiffe ist.

Über die *Takelung* der Schiffe, die Zahl der Masten und Rahen, fehlen bei Vergil nähere Angaben, wir werden sie uns also ebenso zu denken haben wie bei anderen Schiffen. Die Kriegsschiffe hatten zwei Masten, einen gröfseren in der Mitte des Schiffes und einen kleineren vorn. Der kleinere (ιστός ἀκάτειος, δόλων, ἀρτέμων) entspricht, da er stark vorübergeneigt war, dem heutigen Buggspriet und Klüverbaum. Beide Masten trugen je eine Rahe²⁾, jede Rahe ein rechteckiges Segel; die Schiffe, um die es sich bei uns handelt, führten nur Rahesegel.

¹⁾ Damit wird auch das hinfällig, was Assmann (Berl. philol. Wochenschr. X 1890, 642 f.) aus diesen Versen für seine und gegen Breusings Polymerentheorie folgert. Es würde mich zu weit führen, wollte ich hier auf diese schwierige und weitausgreifende Frage näher eingehen, ich will daher nur hervorheben, dafs das Zahlenverhältnis der für und wider Breusing anzuführenden fachmännischen Autoritäten sich doch nicht ganz so ungünstig für Breusing stellt, wie Assmann am Schlusse seines Aufsatzes anzunehmen scheint (vgl. Rühlmann S. VII u. 150 ff.). Assmann verweist auch auf V 271 mit den Worten: Vergil läfst die Trireme „nachdem die Riemen grösstenteils an einer Klippe zersplitterten, v. 271 ordine debilis uno, mit einer geretteten Reihe mühselig heimkehren.“ Er scheint also anzunehmen, dafs zwei Reihen von Remen (auf beiden Seiten des Schiffes?) gebrochen sind. Debilis c. abl. heifst indessen zweifellos „gelähmt an“, und es liegt daher näher anzunehmen, dafs Vergil hat sagen wollen: Sergestus verlor beim Auflaufen auf der einen (Backbord-)Seite alle Remen, von den Steuerbordremen brachen einige, teils beim Auflaufen, teils bei den Versuchen loszukommen. So mußte er die „lahme“ Seite notdürftig mit einigen Rudern von Steuerbord wieder betriebsfähig machen.

²⁾ Die Sitte, an dem Buggspriet eine Rahe zu führen, findet sich auch bei Schiffen des 16.—18. Jahrhunderts. Abbildungen bietet in guter Übersicht R. Werners Atlas des Seewesens, Leipzig 1871, Tafel 3, 5 und 7. Warnen will ich aber bei dieser Gelegenheit vor dem Penterenbilde auf Tafel 1, bei dem schlechterdings alle wichtigen Teile falsch dargestellt sind.

III.

Der normale *Aufenthaltort* für kleinere antike Seeschiffe ist, so seltsam dies klingen mag, das feste Land. Nach jeder Reise, womöglich in jeder Nacht, wird das Schiff aufs Land gezogen und bleibt dort bis zum Beginne einer neuen Fahrt. Wenn der Aufenthalt länger dauert und das Schiff im Heimathafen liegt, so sucht es einen verdeckten Schuppen auf (*νεώσιον*, navale IV 593. XI 329 bezeichnet navale nicht Schiffsgerät, wie einige Erklärer meinen, sondern Werfte und Helgen, dasselbe, was Homer Od. VI 265 *ἐπίσπιον* nennt). Die *Abfahrt* wird daher stets durch das Hinabziehen des Schiffes eingeleitet (*deducere* III 71. IV 397 f. G. I 255). Die Landfesten, d. h. die Trossen, mit denen das Schiff am Strande vertaut ist, werden losgeworfen (*funem deripere* III 267; *rumpere* III 639 f. X 659; *convellere* G. I 457; *classem resolvere* Cir. 459) oder in eiligen Fällen gekappt (*incidere funem* III 667. IV 575; *ferit retinacula ferro* IV 580¹⁾), wie es auch Odysseus auf der Flucht vor den Laestrygonen (Od. X 126 f.) thun muß. Dann wird das laufende Tauwerk, wie Brassen (Taue, die an den Nocken, d. h. Spitzen der Rahen befestigt sind, und mit denen diese um ihre vertikale Achse gedreht werden), Schoten (Taue, die in die unteren Zipfel des Rahesegels eingebunden sind und nach hinten fahren; sie dienen dazu, das vom Winde geschwellte Segel straff zu halten), Halsen (Taue, die in die unteren Zipfel des Rahesegels eingebunden sind und nach vorne fahren), Fallen (Taue, mit denen die Rahen geheißt werden), Geihtaue (Taue, mit denen die Segelfläche verkleinert wird), das bis dahin aufgeschossen (d. h. in Kreisform gelegt) und an Kavielnägeln (hölzernen Nägeln, die an der Innenseite der Riegelung zum Festlegen der Taue angebracht sind) aufgehängt war, von diesen abgenommen (*excudere* III 267. 682) und losgeworfen (*laxare* III 267), damit die Rahen und mit diesen die Segel geheißt werden können.

Ist der Augenblick der *Abfahrt* gekommen, sind die Witterungsanzeigen günstig (G. I 257 f. 252 ff.), ist die Mannschaft vollzählig (*remigium supplet* III 471), das Schiff mit Ballast (*saburra* G. IV 195) versehen, der Wind günstig (*placata venti dant maria et lenis crepitans vocat auster in altum* III 69 f., *placidi straverunt aequora venti, creber et adspirans rursus vocat auster in altum* V 763 f.), kurz, alles secklar (*naves paratae* I 362), so wird das Hinterdeck, auf dem auch die Bilder der Schutzgottheiten ihren Platz haben, bekränzt (IV 417 f. G. I 304). Bei besonderen Gelegenheiten, wie Wettfahrten, erscheint die Mannschaft festlich geschmückt (V 132 ff.), und der Kapitän bringt auf dem seewärts gerichteten Bug des Schiffes den Meergottheiten ein Opfer dar (V 774 ff.). Sonst ist der Aufenthaltsort des Kapitäns, der Seeoffiziere sowie etwaiger Gäste, wie noch jetzt, das Hinterdeck (III 519. 527. IV 555. V 132 f. VIII 680. X 261).

Nur in den allerseltensten Fällen ist es möglich, gleich unter Segeln den Hafen zu verlassen (wie z. B. III 549), meist wird das Schiff zunächst durch *Rudern* in freies Fahrwasser gebracht werden müssen. Der erste Befehl ist daher naturgemäfs an die Ruderer gerichtet (*considite transtris* IV 573. III 289; *considunt transtris intentaue braccia remis* V 136; *impellite remos* IV 594).

Besonders wird ihnen das gleichmäfsige Rudern im Takt, das, wo es anging, ihnen vorher sorgfältig eingeübt war, zur Pflicht gemacht (*pariter insurgite remis* III 560). Sind erst die Ge-

¹⁾ Die in Meergottheiten verwandelten Schiffe des Aeneas bedürfen, um vom Ufer loszukommen IX 117 ff. keiner menschlichen Hilfe.

fahren der Hafeneinfahrt überwunden, so können die Ruderer ihre Schuldigkeit thun, ohne durch häufige Schiffsmanöver in ihrer gleichmäßigen Arbeit unterbrochen zu werden. Wetteifernd erheben sie sich ein wenig von den Sitzen, beugen sich vorüber, um weiter ausholen zu können, und ziehen dann kräftig die Remen an (III 290. 668. IV 582 f. V 189. 197 f. 778. VI 320. VIII 108. 689 f. X 294. 299). Von Zeit zu Zeit wiederholte Rufe (*clamor nauticus* V 140 f.) erleichtern das Takthalten, und die Rudernden selbst sowie die Mitfahrenden suchen sich durch fröhlichen, fördernden Gesang die Fahrt zu verkürzen¹⁾.

Das Verlassen des Hafens ist aber keineswegs die einzige Gelegenheit, bei der die Thätigkeit der Ruderer in Anspruch genommen wird. Bei Flusssfahrten liegt die Sache ähnlich wie beim Passieren der Hafeneinfahrt; auch hier wird das Segel nur in Ausnahmefällen Verwendung finden können wegen der Krümmungen des Flußlaufes und der wechselnden Höhe und Beschaffenheit der Ufer, die bald den Winden freien Zutritt verstatten, bald durch Felsschluchten und Wälder ihn abschneiden oder wenigstens seine Stetigkeit und damit auch seine Verwendbarkeit mindern (*colli remigio noctemque diemque fatigant et longos superant flexus variisque leguntur arboribus viridisque secant placido aequore silvas* VIII 94 ff.). Besonders mühsam ist das Rojen stromaufwärts (*qui adverso vix flumine lembum remigiis subigit, si brachia forte remisit, atque illum praeceps prono rapit alveus amni* G. I 201 ff.), denn nicht jedem wird es so gut, daß der Flußgott selbst die Ruderfahrt unterstützt und die Hindernisse aus dem Wege räumt (VIII 57 f. 86 ff.). Aber auch auf See muß man oft zum Remen greifen. Bei Windstille ringt, wenn das Opfer und Gebet um Wind erfolglos geblieben ist (G. I 436 f.), das Ruder mühsam in der zähflüssigen Flut (*in lento luctantur marmore tonsae* VII 27 f.), und so sehr fällt für die dichterische Anschauung die Meerfahrt an sich mit dem Rojen zusammen, daß bei allgemeiner gehaltenen Wendungen allein das Rudern *a parte potiore* zu ihrer Bezeichnung erwähnt wird (*ante et Trinacria lentandus remus in unda* III 384; *sollicitant alii remis freta* G. II 503).

IV.

Auf offener See wird natürlich der Wind in den Dienst des Menschen gestellt²⁾. Der Mast wird aufgerichtet (*attollere* V 829) und an der Rahe das *Segel* angeschlagen, d. h. befestigt (*intendi brachia velis* V 829). Sind die Segel schon angeschlagen, aber festgemacht, d. h. nicht entfaltet, sondern aufgerollt und mit Tauen umschlungen, so bedarf es nur des Befehls, die Rahen

¹⁾ So verstehe ich *iter inceptum celerant clamore secundo* VIII 90, auch eine Stelle, an der *sagati togati* mit heißem Bemühen ihr Heil versucht haben.

²⁾ Nur, um zu zeigen, daß auch hier Vergil sich keineswegs immer des technischen Ausdrucks bedient, sondern eine erstaunliche Fülle verschiedener Wendungen zur Verfügung hat, stelle ich hier einiges zusammen: *cursus in altum vela vocet* III 454 f.; *aurae vela vocant* III 356 f.; *vocat auster in altum* III 70. V 764; *vocat carbasus auras* IV 417; *vela dare* III 191; *ventis dare vela* IV 546. VIII 708; *tibi vela dare* V 796 f.; *pelago dare vela* G. II 41; *dare lintea retro* III 686; *dare classibus austros* III 61; *vela facit* V 281; *velorum pandimus alas* III 520; *tendit iter velis* VII 7; *tendunt vela noti* III 268; *vela intendunt zephyri* V 32 f.; *vela ventis intendere* III 683; *inflatur carbasus austro* III 357, *sinuantur lintea coro* Cir. 460; *ventis implevit vela* VII 23; *pleno subit ostia velo* I 400. V 281.

am Maste zu heissen und die Segel zu entfalten (*solvite vela* IV 574). Ist die Brise flau, so gleitet das Schiff ruhig dahin, während der silberne Strahl des Mondes niederblinkt auf die unter dem leichten Lufthauche erzitternde Meeresfläche (*postquam alta quierunt aequora, tendit iter velis portumque relinquit, adspirant aerae in noctem nec candida cursus Luna negat, splendet tremulo sub lumine pontus* VII 6 ff.) und am Bug die Wellen murmeln (*spumea semifero sub pectore murmurat unda* X 212). Steht das Schiff gar unter unmittelbarer göttlicher Leitung, so schiesst es dahin, rascher als ein Wurfspieß (V 241 ff. X 246 ff. 687). Dann kann die Rudermannschaft sich ruhig auf den harten Bänken dem Schlafe überlassen (*placida laxabant membra quiete sub remis fusi per dura sedilia nautae* V 836 f.).

Als günstigster Wind wird der angesehen, der gleichmäßig weht (*aequatae spirant aerae* V 844) und gerade von hinten in die Segel fällt (*prosequitur surgens a puppi ventus euntis* III 130. V 777). Dann kann das Schiff mit vierkant gebrausten Rahen und Segeln „vor dem Winde“ fahren, d. h. mit solcher Segelstellung, daß Rahe und Segel eine vom Bug zum Heck gezogene Linie rechtwinklig schneiden. Von einer solchen Stellung ist IV 587 die Rede, wo es heisst: *regina vidit aequatis classem procedere velis*. Auch hier haben sich die Erklärer weidlich geplagt, obwohl schon J. S. 336 den Ausdruck richtig übersetzt und die Analogie von *aequo pede* (Ovid. fast. III 565) und ἀμφοῖν τοῖν ποδῶν (Belege bei Breusing Nautik 58 f.) sie auf das Richtige hätte führen müssen. — Auch III 682 ff. scheint die Lage ähnlich zu sein. Eine sichere Entscheidung ist freilich nicht möglich, denn die zweifellos verderbte Stelle ist trotz der zahlreichen Änderungsvorschläge, die gemacht sind (zuletzt von Friedrich in Fleckeisens Jahrb. 149, 1894, 349 ff.), noch immer nicht geheilt. Die Verse lauten bei Ribbeck:

praecipites metus acer agit quocumque rudentis	682
excutere et ventis intendere vela secundis.	
contra iussa monent Heleni, Scylla atque Charybdis,	
ni teneant cursus: — certum est dare lintea retro,	686
inter utramque viam leti discrimine parvo.	685
ecce autem Boreas . . . adest.	

Die Troer suchen sich um jeden Preis vor den verfolgenden Cyclopen zu retten. Um möglichst rasch in See zu kommen, überlassen sie die Segel den Winden und fahren „vor dem Winde“ (*ventis secundis*) einerlei wohin (*quocumque*). Erst als der Wind sie in die Nähe der Scylla und Charybdis treibt, fällt ihnen die Warnung des Helenus wieder ein, sie entschließen sich daher, unter allen Umständen zu wenden und südwärts zu fahren. In diesem Augenblicke springt der Wind nach Norden um und ermöglicht ihnen die Umkehr. Ursprünglich muß der Wind südlich oder südwestlich gewesen sein, denn bei einfachem Westwinde, an den man ja bei der Abfahrt von der Ostküste Siciliens wegen der Worte *ventis secundis* zunächst denken würde, hätten sie ja mit halbem Winde¹⁾ ebenso gut Süd wie Nord steuern, also die Gefahren der Meerenge meiden

¹⁾ Die Beziehungen zwischen dem Schiffskurse und dem Winde, sowie die darauf bezüglichen seemannischen Ausdrücke erläutert Breusing (Nautik 150 ff.) folgendermaßen: Der Seemann teilt den rechten Winkel in 8 Striche, so daß der ganze Umkreis des Horizontes und ihm entsprechend der Kompaß 32 Strich zählt. Kommt der Wind gerade von hinten, so machen Wind und Kurs einen Winkel von 16 Strich miteinander, und man sagt in diesem Falle: das Schiff segelt vor dem Winde oder platt vor dem Winde. Aber nicht nur der

können. Scylla atque Charybdis v. 684 ist Apposition zu iussa Heleni; der Sinn von 685 f. (zu einer Umstellung der Verse liegt kein Grund vor) muß sein: zwischen beiden droht der Tod bei der geringsten Abweichung vom Kurse. Nach meiner Überzeugung steckt der einzige Fehler in den Worten *viam leti*, statt deren ich einen Ausdruck wie „droht der Tod“ erwarte. Zu heilen weiß ich die Stelle nicht.

Bei günstigem Winde darf man sich ruhig Wind und Wellen überlassen oder der Flotte die Zügel schießen lassen (*classi immittit habenas* VI 1; *laxos immittere funis* VIII 708; *velis immitte rudentis* X 229). Daß dies vom Wettrennen entlehnte Bild inbezug auf den Wortlaut nicht glücklich gewählt ist, hat schon Hertzberg richtig bemerkt, mit dieser sachkundigen Bemerkung aber, was ungemein charakteristisch ist, bei seinen Nachfolgern keine Beachtung gefunden. Je straffer man die Schoten (nur von diesen kann hier die Rede sein) anzieht, desto mehr wird der Wind ausgenutzt und die Fahrt des Schiffes beschleunigt. Ähnlich sagt übrigens auch der deutsche Seemann, daß das Schiff in solchem Falle „mit fliegenden Schoten“ fährt. — Allerdings fängt bei mangelnder Aufmerksamkeit des Steuernden während der Fahrt vor dem Winde das Schiff leicht an

gerade, sondern auch jeder schräg von hinten kommende Wind ist dem Schiffer günstig, und von hinten kommt jeder Wind, der mit dem Kurse einen Winkel macht, der größer ist als 8 Strich. Von welcher Seite der Wind kommt, ist dabei gleichgültig. Segelt das Schiff mit einem seitlich von hinten kommenden Winde, so sagen wir: das Schiff segelt mit raumem Winde. Auch den quer einfallenden Wind, der mit dem Schiffskurse einen Winkel von 8 Strich oder einen rechten Winkel bildet, kann der Schiffer durch Schrägstellung der Segel zu einem günstigen machen. Wir sagen in diesem Falle: das Schiff liegt 8 Strich am Winde oder segelt mit halbem Winde. Um die Begriffe an einem Beispiele festzustellen, wollen wir annehmen, daß das Schiff einen Nordkurs steuert. Ist nun der Wind Süd, so segelt es vor dem Winde; läuft der Wind nach Südwest oder Südost um, so segelt es mit raumem Winde; läuft der Wind nach Ost oder West um, so segelt es mit halbem Winde oder halbwind. — Von einem Seitenwinde, der von hinten nach vorn hin umläuft (also ungünstiger wird), sagen wir, daß er schralt, d. h. abmagert; läuft er von vorn nach hinten hin um, so raumt er. — Mit demselben Winde können wir also nach zwei gerade entgegengesetzten Richtungen steuern. — Ändern wir, während der Wind derselbe bleibt, den Kurs des Schiffes, und wenden wir den Kopf näher dem Winde zu, so nennen wir dies anluven (die Windseite heißt Luv, die entgegengesetzte Leh) oder höher steuern; das Gegenteil, das Abwenden des Kopfes vom Winde, nennen wir niedriger steuern oder abhalten, und vom Schiffe sagen wir in diesem Falle, daß es abfällt. — Es ist nun für die Nautik eine wichtige Frage, wie hoch am Winde die Alten wohl haben steuern können. Der Bau unserer Schiffe und ihre vollkommenere Takelung lassen uns sogar noch einen Wind benutzen, der etwas von vorn kommt, so lange nur der Winkel mit der Kielrichtung von vorn gerechnet nicht kleiner als 6 Strich wird. Von einem Schiffe, das eine solche Lage gegen den Wind hat, sagen wir, daß es dicht am Winde, oder daß es bei dem Winde segelt. Gegen einen Westwind würden unsere Schiffe also sowohl Nordnordwest als auch Südsüdwest steuern können. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, daß sich ein Schiff durch Lavieren, d. h. dadurch, daß es beim Winde segelt und diesem bald die eine, bald die andere Seite bietet oder, wie wir sagen, sich bald über den einen, bald über den andern Bug legt, in einer Zickzacklinie der Richtung nähern kann, aus der der Wind weht. Daß die Schiffe im Altertume mit halbem Winde haben segeln können, würde auch dann nicht zweifelhaft sein, wenn wir auch nicht die vorhin angeführten Belegstellen dafür hätten. Ich habe mich aber in den alten Schriftstellern vergebens nach einer Stelle umgesehen, aus der mit Sicherheit hervorginge, daß sie ein Segeln bei dem Winde oder ein Lavieren in unserem Sinne gekannt haben. — Soweit Breusing. Ich will gleich hinzufügen, daß Buresch (Fleckeisens Jahrb. 135, 1887, 513 ff.) bei Aristot. und Achill. Tat. Stellen gefunden zu haben glaubt, die beweisen, daß schon die Alten das Lavieren kannten. Für uns ist diese Streitfrage ohne direktes Interesse, denn bei Vergil nötigt uns keine Stelle an Lavieren zu denken. Vgl. S. 12 Anm. 1.

zu gieren, d. h. es gerät, statt beständig einen und denselben Kurs zu verfolgen, ins Schwanken und bewegt sich in einer Schlangenlinie vorwärts. Darauf deutet Vergil V 867 (*pater amisso fluitantem errare magistro sensit*), wo nach dem Tode des Palinurus das Schiff des Aeneas ungesteuert vor dem Winde treibt.

Diese Gefahr ist indessen durch Aufmerksamkeit leicht zu vermeiden, schwieriger wird die Aufgabe, wenn der Wind ungünstig ist oder andere Umstände eine Kursänderung nötig machen. So liegt die Sache an zwei Stellen des 5. Buches, die ein etwas genaueres Eingehen erfordern. Aeneas ist mit günstigem Winde von Karthago nach Italien abgesegelt (*zephyros audis spirare secundos* IV 562; *regina vidit aequatis classem procedere velis* IV 586 f.). Da der Kurs etwa NO ist, so haben wir bei Zephyrus an südwestlichen oder westlichen, jedenfalls aber raumen Wind zu denken. Es ist noch derselbe, der V 2 mit *aquilo* bezeichnet wird.¹⁾ Nachdem Aeneas vor dem Winde bis auf die Höhe von Sicilien gesegelt ist, schrallt der Wind und wird nordwestlich (*mutati transversa fremunt et vespere ab atro consurgunt venti* V 19 f.). An sich würde es noch möglich sein, am Kurse NO festzuhalten, wie Palinurus auch wirklich thut, indem er nun die Raken in Leh, also in diesem Falle Steuerbord anbrassen läßt (*obliquat sinus in ventum* V 16) und mit halbem Winde weitersegelt. Aber dies ist nur möglich, solange der Wind nicht allzu heftig wird, weil das Schiff in dieser Lage schwer stampft²⁾. Als der Wind immer stärker wird, ermächtigt

¹⁾ Wie schwankend im Altertume die Bezeichnung des Windes sogar in Werken war, die auf wissenschaftliche Genauigkeit Anspruch erhoben, und wie unzutreffende Ansichten über die Windverhältnisse herrschten, hat Breusing (Nautik 23 ff.) dargethan. Wäre Jals Standpunkt richtig, so müßten wir auch hier Genauigkeit der Bezeichnungen bei Vergil erwarten. Es ist indessen leicht zu erweisen, daß die verschiedenen Namen der Winde in vielen Fällen nur den Zweck haben, den Ausdruck individueller zu färben, ohne daß damit eine bestimmte Richtung abgegrenzt werden soll. Es kommen, abgesehen von ganz allgemein gehaltenen Ausdrücken, wie *aura*, *flamen*, *flabrum*, *flatus*, *hiems*, *nimbus*, *procella*, *tempestas*, *tumultus*, *turbo* und *ventus*, hier in Betracht: *Aquilo*, *Auster*, *Afer*, *Africus*, *Boreas*, *Caurus*, *Eurus*, *Japyx*, *Notus*, *Zephyrus*. — IV 310 rüstet sich Aeneas *mediis aquilonibus* von Karthago aus nordwärts zu fahren und führt dies auch V 2 aus. Andererseits wird I 85 ff. bei der Aufzählung der entfesselten Winde weder der *aquilo* noch der *boreas* genannt, obwohl gerade der Nordwind nötig gewesen wäre, um die Trojaner nach dem Willen der Juno wieder an die Nordküste von Afrika zu treiben. Wohl aber wird der *aquilo* an zwei anderen Stellen genannt, wo von demselben Sturme die Rede ist, nämlich I 102 und I 391, wo Juno ihrem Sohne berichtet *classem relatam et in tutum versis aquilonibus actam*. Auch hier erfordert der Sinn den Nordwind, der natürlich durch *versis aquilonibus* nicht bezeichnet werden kann. Statt des zu erwartenden Nordwindes wird I 536 der *auster* als der Wind genannt, der die Trojaner an die afrikanische Küste treibt. III 61 segelt Aeneas beim *auster* von Thracien aus südwärts; VI 336 heißt es: *quos (Leucaspis und Orontes) obruit auster*, obwohl bei der Beschreibung desselben Sturmes im ersten Buche gerade der *auster* nicht mit genannt wird. I 575 ist es der *notus*, der die Trojaner nach Karthago verschlagen hat, und VII 411 ist Danae durch den *notus* von Laurentum nach Ardea, also südwärts getrieben. Aus III 70, wo der *auster* die Trojaner zur Fahrt nach Süden ruft, will Jals (S. 337 ff.) folgern, daß die Alten auch bereits das Lavieren gekannt haben. Selbst angenommen, dies wäre richtig (vgl. S. 11 Anm.), so kann man an unserer Stelle doch auf keinen Fall daran denken, denn wie könnte der Dichter den *auster* als „einladend“ (*vocat*) bezeichnen, da es sich doch um eine mühselige Lavierfahrt handeln würde? — Die angeführten Stellen werden genügen, um die obige Annahme als völlig unbedenklich zu rechtfertigen. Natürlich soll damit nicht gesagt sein, daß bei Vergil schlechterdings keine Bezeichnung eines Windes eine individuelle Bedeutung hat. Besonders ist unverkennbar, daß die Benennungen in den *Georgica* viel präziser gewählt sind, was ja auch bei dem Zwecke der Dichtung leicht begreiflich ist.

²⁾ Genaueres über das Gefährliche dieser Lage s. unten S. 16.

Aeneas daher den Palinurus, abzuhalten, d. h. das Schiff nach Osten abfallen zu lassen, um vor dem wachsenden Sturme Zuflucht in einem sicilischen Hafen zu suchen. Die Kursänderung tritt also erst bei V 32 (*petunt portus, et vela secundi intendunt zephyri*) ein.

Am Ende desselben Buches (V 827 ff.) finden wir Aeneas auf der Fahrt an der italischen Küste entlang. Günstige Winde treiben die Flotte (V 832), Aeneas befiehlt daher Segel zu setzen. Die Masten werden aufgerichtet, die Rahen geheißt, die Segel entfaltet und die Schoten straff angezogen. Dann werden bald die Backbord-, bald die Steuerbordschoten und -brassen losgeworfen (*pariterque sinistros, nunc dextros solvere sinus*) und dem entsprechend jedesmal die Schoten und Brassen auf der anderen Seite angezogen (*una ardua torquent cornua detorquentque*). Infolge dessen drehen sich die Rahenocken (*cornua*), sodaß sich bald die Backbord-, bald die Steuerbordnock dem Bug, bez. der Schanze des Schiffes nähert. Und wozu diese Manöver? Der Wind bleibt während der ganzen Reise unverändert günstig, man kann also nicht mit *Jal* (S. 334) an Umspringen des Windes und dadurch nötig gewordenes Lavieren denken. Denn es heißt *ferunt sua flamina classem*, nachdem die betreffenden Manöver erwähnt sind. Diese können mithin nur durch mehrfache Kursänderungen bedingt gewesen sein. Diese wiederum können wohl nur begründet sein durch die Absicht, den auf dem Wege liegenden Inseln auszuweichen und zugleich immer in der Nähe der Küste zu bleiben. Denn der Wunsch, einen geeigneten Ankerplatz zu entdecken, zwang die Trojaner, die Fahrt der Flotte allen Gestaltungen des Ufers genau anzupassen.¹⁾ Gegen Ende des Buches muß dann, wie der Zusammenhang dort ergibt, die Flotte wieder in freieres Fahrwasser gekommen sein.

Unter Umständen werden Segeln und Rojen mit einander verbunden, so heißt es V 280 f. von Sergestus: *tali remigio navis se tarda movebat; vela facit tamen et plenis subit ostia velis*. In der Regel hob man bei Ruderschiffen während des Ruderns den Hauptmast aus, unbedingt nötig war dies bei einer Ruderregatta, wo er den ohnehin beschränkten Raum für die Ruderer nur noch

¹⁾ Auch zu dieser Stelle haben die *ἀγαλλώσωτοι* in den Kommentaren allerhand Phantastereien vortragen. Ich widerstehe indessen auch hier der Versuchung, das Unzutreffende derselben im einzelnen nachzuweisen, und will nur auf Hertzbergs Übersetzung und Erklärung mit einem Worte eingehen. Hertzberg hat als „Bremenser“, wie Gebhardi ihn nennt, Gelegenheit gehabt, nautische Dinge aus eigener Anschauung kennen zu lernen, und infolge dessen auch manches richtiger verstanden als andere. Hier übersetzt er *torquent detorquentque* mit „toppen und vieren“ und fügt die Erklärung hinzu: „das Emporziehen eines Hornes (so daß die Raa sich der verticalen Stellung nähert) heißt toppen, das Gegenteil vieren.“ Das Manöver, an das Hertzberg denkt, wird gewöhnlich mit dem Namen *kaien* bezeichnet und besteht darin, daß man mittels der Toppenanten (d. h. der Taue, die von den Rahenocken schräg nach dem Top des Mastes hinauf und von dort an Deck fahren) die eine Rahenock hinauf-, die andere herabzieht. Nun ist es zunächst schon zweifelhaft, ob die Schiffe des Altertums, besonders die der allerältesten Zeit, schon Toppenanten gehabt haben. Denn es wäre schwer zu sagen, wozu sie gedient haben sollten. Das Manöver des *Kaiens* wird nämlich ausgeführt, wenn es darauf ankommt, daß das Schiff einen möglichst geringen Platz beansprucht, also in Docks, wo mehrere Schiffe unmittelbar längsseits von einander liegen. Hier wird der Klüverbaum eingeholt, und die unteren Rahen, die auch stark angebraust noch die Breite des Schiffsrumpfes überragen würden, werden gekait, weil sonst leicht Beschädigungen der Nachbarschiffe eintreten. Natürlich kommt dies aber nur bei Rahen in Frage, die am Maste befestigt sind, bei den Schiffen des Altertums liefs sich derselbe Zweck ja sehr viel einfacher durch vollständiges Herabfieren der Rale erreichen. Hier kann also jedenfalls an *Kaien*, das ohnehin während einer Segelfahrt ganz zwecklos wäre, nicht gedacht werden.

mehr eingeengt hätte. Der Vormast dagegen war so befestigt, daß er nicht ausgehoben werden konnte, und es lag daher nahe, das Vorsegel gegebenen Falles zu benutzen. Da Sergestus nun wegen seines Unfalls auf die ausgesetzten Preise notgedrungen Verzicht leisten mußte und es sich für ihn nur noch darum handelt, möglichst rasch und bequem wieder in den Hafen zu kommen, läßt er sein Vorsegel setzen. Daran, daß Vergil hier formelhaft den Plural (*plenis velis*) setzt, obwohl der Singular richtig wäre, wird man keinen Anstoß nehmen dürfen. Zweifellos haben wir nur an ein Segel zu denken, denn wenn bei der Ausfahrt auch der Großmast gestanden hätte, so wäre er unbedingt in dem Augenblicke, als das Schiff mit voller Kraft aufief, gebrochen und über Bord gefallen. Vergil hätte diesen wichtigen Vorgang sicher nicht unerwähnt gelassen, ebenso wenig das etwaige Aufrichten und Einsetzen des Mastes auf der Rückfahrt, wenn er an die Verwendung beider Segel gedacht hätte¹⁾. Zugleich liegt in *plenis velis* ein Hinweis auf die Richtung des Windes. Es ergibt sich daraus, daß hinwärts gegen den Wind gerudert werden mußte, was ja schon aus allgemeinen Gründen von vornherein wahrscheinlich ist und auch durch *ventis vocatis* v. 211 eine Stütze erhält.

Einen Schluß auf die *Schnelligkeit* der Schiffe erlaubt nur III 117, wo Anchises sagt: *tertia lux* (seit der Abfahrt von Delos) *classum Cretaeis sistet in oris*. In reichlich 48 Stunden legt also das Schiff einen Weg von etwa 240 Kilometern zurück. Dies ergäbe eine Geschwindigkeit von 4—5 Kilometern oder 2 Knoten (Seemeilen) in der Stunde. Die Fahrgeschwindigkeit ist also verhältnismäßig gering, steht aber in Einklang mit anderen Berechnungen von Fahrten im Altertume (vgl. Breusing Nautik 11 f. Afsmann 1622 b.).

Die Richtung der Fahrt wird bestimmt durch das *Steuerruder* (*gubernaculum* V 841 858 f. VI 349). Es besteht aus einem Ruder, das der Form nach ganz den zum Rojen gebrauchten entspricht, aber erheblich größer und stärker ist als diese. Bei kleineren Schiffen, wie die homerischen waren, genügt ein einziges Steuerruder, bei Polyeren, also auch bei den Dieren der Trojaner, haben wir überall zwei Steuerruder anzunehmen. Das eine befand sich an der Steuerbord-, das andere an der Backbordseite des Achterdecks und ruhte entweder auf einem Einschnitte in der Riegelung oder fuhr durch eine Klüse (Breusing Nautik 98 mit Abbildung)²⁾. Verwendet wurde wahrscheinlich in den meisten Fällen nur eins, und die Wahl des einen oder anderen hing von den Umständen ab. Das unbenutzte wurde so lange aus dem Wasser emporgezogen und aufsenbords festgebunden. Am oberen Ende war durch den Schaft des Steuerruders ein Quernagel (*clavus* V 852. X 218) getrieben, der dem steuernden Matrosen³⁾ die Handhabung des Steuerers erleichterte. Daraus, daß zwei Steuerruder vorhanden waren, erklärt sich auch sehr einfach, wie Aeneas V 868, nachdem beim Hinabstürzen des Palinurus ein Steuer mit verloren gegangen ist, trotzdem sein Schiff weiter zu steuern vermag.

¹⁾ Dadurch erledigen sich auch die Bedenken des Donatus, der zu dieser Stelle bemerkt: *nullus nauta plenis velis venit ad terram, sed cum adhuc in alto est, deponit vela et navigium ad litus remigando perducit*. Natürlich wird Sergestus sein Segel wieder geborgen haben, bevor er in unmittelbare Nähe des Landes kam.

²⁾ Dass sie außerdem noch an Haltetauen befestigt waren, hat Buresch (Fleckeisens Jahrb. 135, 1887, 522 ff.) wahrscheinlich gemacht.

³⁾ Nur in Ausnahmefällen legt der Steuermann, dem es sonst obliegt, den Kapitän bei der eigentlich technischen Leitung des Schiffes zu unterstützen und zu vertreten, selbst Hand ans Steuer. Wenn Vergil verhältnismäßig oft Palinurus und andere Steuerleute dies Amt versehen läßt, so ist dies ein neuer Beweis dafür, daß er sich nicht allzu ängstlich an das Technische bindet.

V.

Einen verhältnismäßig breiten Raum nehmen bei Vergil die Schilderungen von *Stürmen* ein, und wenn er hier auch manches typische Dekorationsstück (wie z. B. das Durcheinanderstürmen der verschiedenen Winde I 85 f.; vgl. Hom. Od. V 295 f. Ovid. trist. I 2, 27 ff.) wieder verwendet und vieles Detail aus Homer entlehnen konnte, so wird doch auch hier die Entwicklung in den einzelnen Phasen mit großer Anschaulichkeit dargelegt. Niederfallende Sternschnuppen verkünden Unheil (G. I 365 f.), aber auch einzelne Sternbilder vermögen schon kritische Tage herbeizuführen, (nimbus Orion I 535; hiberno sidere IV 309; adverso sidere Catal. XI 47). Dumpfes Brausen kündigt den herannahenden Sturm an (X 98 f.), Wetterwolken verfinstern den Himmel (I 88 f. III 198 f. 201. V 10 f.), die Taucher, Meerhühner und Reiher fliegen mit Geschrei zum Strande (G. I 361 ff.).

Der durch diese drohenden Anzeichen gewarnte Schiffer trifft seine Vorkehrungen. Er läßt zunächst das Deck klaren. So verstehe ich *colligere arma iubet* V 15. Die Herausgeber und Erklärer denken bei diesen Worten an ein Refen der Segel, doch wäre zunächst darzuthun, daß *arma colligere* diesen vom Wortlaute doch sehr stark abweichenden Sinn überhaupt haben kann. Die Erklärer verlieren darüber kein Wort. Außerdem ist gerade das Kapitel vom Refen eines der allerdunkelsten im antiken Seewesen (Breusing Nautik 60 ff.), und wir haben deshalb allen Grund, mit Vermutungen auf diesem Gebiete doppelt vorsichtig zu sein. Der Wahrheit am nächsten kommt Jal, der S. 413 sagt: *il (Palinurus) ordonne de rentrer dans le navire tout ce qui peut donner prise au vent, comme les aplustres, les boucliers, les étoffes qui recouvraient le berceau fait à la poupe, les tentes qui abritaient les matelots, les acrostoles etc.* Richtig ist hieran, daß bei *arma* nicht an Segel zu denken ist, allerdings glaube ich, daß es sich an unserer Stelle nicht darum handelt, die dem Winde Widerstand bietende Fläche möglichst zu verringern, denn dann hätte man zunächst die Segel einziehen und bergen müssen, was aber nicht geschieht. Ich glaube vielmehr, daß der Ausdruck ganz im eigentlichen Sinne verstanden werden muß. Es sollen die *arma* (= *armamenta*), d. h. die überall im Schiffe verteilten, hie und da stehenden und liegenden Geräte gesammelt und an einer Stelle verstaut werden, wo sie nicht von einer Sturzsee über Bord gewaschen werden können und auch den hin- und hereilenden Matrosen nicht im Wege stehen. Das ist eine Vorsichtsmaßregel, die in solcher Lage auch jetzt noch stets getroffen wird. *Arma colligere* kann man also mit „Deck klaren“ übersetzen, wenn man sich natürlich auch dabei gegenwärtig zu halten hat, daß hier „Deck“ nicht dem Deck der modernen Schiffe entspricht.

Auch die Ruderer müssen sich bereit halten (*incumbere remis* V 15; daß noch nicht wirklich gerudert wird, beweist V 28), um nötigen Falls sofort beginnen zu können. Die See erschauert (*inhorrui unda tenebris* III 195. V 11), Schaum färbt die Oberfläche weiß (VII 528. G. III 237), die Wogen schwellen an (I 43. 84 f. 124. III 196 f. VII 529 f. G. I 356f.), erheben sich bergeshoch (G. III 239 f.) oder gar bis an die Sterne (I 103. VII 530. Cul. 349 f.) und wühlen den schwarzen Sand vom tiefsten Meeresgrunde auf (I 106 f. 125 f. II 418 f. G. III 240 f.), sodaß Himmel und Erde sich zu vermischen scheinen (I 133 f.). Die Brandung donnert am Gestade (I 86. 107. G. I 327. 358 f. II 108. III 200), am heftigsten in der Nähe von Klippen (G. III 261 f.).

Gegen schwere Stürme ist das antike Schiff, besonders kleinere, wie die trojanischen, in

viel höherem Grade wehrlos als die neueren. Zunächst werden die Segel straff gebläht (*magna repentino sinuantur lintea coro* Cir. 460), die Kommandorufe vermischen sich mit dem Knarren und Ächzen des Tauwerks (*insequitur clamorque virum stridorque rudentum* I 87). Bald aber zwingt die wachsende Wut des Sturmes den Schiffer, das Segel zu refen oder einzuziehen (*omnis navita ponto umida vela legit* G. I 372 f.). Vermutlich war das kleinere Vorsegel aus schwererem Tuche hergestellt und diente deshalb als Sturmsegel. Das Rudern ist natürlich außerordentlich erschwert (Cir. 461), oft brechen sogar die Remen (I 104). Damit ist die Gefahr auf das Höchste gestiegen, denn mit dem Augenblicke, wo die Bewegung des Schiffes aufhört, wo es „vor Top und Takel lenfst“, verliert der Schiffer auch seine Herrschaft über dasselbe, da es nun dem Drucke des Steuers nicht mehr gehorcht. Es kann nicht mehr Kurs halten und wird zu einem widerstandlosen Spielballe von Wind und Wellen (*excutimur cursu et caecis erramus in undis* III 200). Jetzt ist es nicht mehr möglich, das Schiff so zu halten, daß die Wellen es von den ungefährlichsten Seiten, nämlich von vorne oder von hinten¹⁾, treffen, sie brechen auch von der Seite über das Schiff hin (*prora avertit et undis dat latus* I 104 f.). So entsteht zunächst die Gefahr, daß der Schiffsraum voll Wasser schlägt, eine Gefahr, der die antiken Schiffe wegen ihrer Bauart viel mehr ausgesetzt waren als die modernen (Afsmann 1602 b). In den seltenen Ausnahmefällen aber, wo eine Art von Verdeck vorhanden war, konnten leicht die mittschiffs angebrachten Luken, die in den Raum hinabführen, eingeschlagen werden und das Wasser in den Raum eindringen lassen. Auch wird das Steuerruder bei solcher Lage des Schiffes dem Steuernden leicht aus der Hand geschlagen und zertrümmert. Endlich ist auch das heftige Schlingern, das Schwanken des Schiffes um seine Längsachse, leicht verhängnisvoll, da hierbei die Nähte zwischen den Planken gelockert und undicht werden oder das Schiff gar kentert.

Ist schon dies eine bedenkliche Lage für ein Schiff, so wird sie ganz verzweifelt, wenn

¹⁾ Natürlich können auch von hinten kommende Sturzseen Unheil genug anrichten, wie I 114 ff. (*unam . . . ingens a vertice pontus in puppim ferit: excutitur pronusque magister volvitur in caput; ast illam ter fluctus ibidem torquet agens circum, et rapidus vorat aequore vortex*) beweisen. Jal schafft sich selbst Schwierigkeiten, wenn er (S. 292 f.) erklärt: *il s'agit cette fois d'une lame immense qui, venant de la proue du navire d'Oronte, et tombant de haut (a vertice me paraît avoir ce double sens; il fortifie ingens en même temps qu'il est en opposition avec puppim, comme extrémité du vaisseau), déferle sur la poupe, ébranle le capitaine, qui, au mouvement du tangage est déjà penché en avant (pronus), et le fait tomber, roulant sur lui-même, la tête la première.* Die Sache liegt einfach so: Die Sturzsee rollt von hinten heran, der Kamm überstürzt sich in dem Augenblicke, als sie das Schiff erreicht hat, packt den Orontes und stürzt ihn kopfüber vom hohen Hinterdeck ins Meer. Gegen diese Auffassung erhebt Troost (Seebilder aus Vergil, Progr. v. Frankenstein i. Schl. 1892) Bedenken und sagt (S. 9 Anm. 2): „Die Sachlage fordert, hier dem gewöhnlichen Sprachgebrauche gemäß mit Gebhardi zu erklären: „ut in puppim se vergat.“ Eine über das Deck hinfegende Woge hätte für den an überschlagende Seen gewöhnten Steuermann kaum solche Folgen gehabt. Auch bliebe so unerklärt, warum das Schiff gleich darauf ein Spiel der Meereswirbel geworden.“ Daß diese Bedenken nur aus grauer Theorie entspringen, kann ich auf Grund persönlicher, schmerzlicher Erfahrung versichern. Bei einem Orkane, den ich in der Nacht vom 1. auf den 2. Oktober 1872 im Nordostpassat des atlantischen Oceans erlebte, traf das Hinterdeck unseres Schiffes (einer Schonerbrigg, also eines zweimastigen Segelschiffes) eine schwere Sturzsee, die die beiden am Steuerrade stehenden Leute (es waren der Steuermann und ein Vollmatrose, also beides erfahrene Seeleute) über Bord riß und so deren Tod verursachte. — Daß das Schiff „gleich darauf vollständig ein Spiel der Meereswirbel“ wird, ist eine Folge davon, daß das Schiff nicht mehr gesteuert wird.

die Nähte aufspringen, das Schiff leck (*quassatus* I 551) wird und untergeht (*laxis laterum compagibus omnes accipiunt inimicum imbrem rimisque fatiscunt* I 122 f.) oder auf den Strand geworfen wird, wo die unablässig heranrollenden Brandungswellen es mit einem immer höher steigenden Sandwalle umgeben (*tris in brevia et syrtis urguet inluditque vadis atque aggere cingit harenae* I 110 ff.). Unter solchen Umständen kann nur göttliche Hilfe Rettung bringen (I 135. 142 ff. V 816 ff.).

VI.

Atque equidem extremo . . iam sub fine laborum vela traham et terris festinem advertere proram! (G. IV 116 f.) Wir haben die Gefahren der Meerfahrt glücklich überstanden, haben Land in Sicht und müssen unser Schifflein jetzt nur noch sicher in den Hafen bugsieren.

Wie bei unsern Kriegsschiffen, die aus fernen Meeren zurückkehren, der Heimatwimpel im Top des Großmastes das Ziel angiebt, so bekränzt im Altertum der Schiffer freudig das Hinterdeck und die auf ihm stehenden Götterbilder (*pressae portum tetigere carinae puppibus et laeti nautae imposuere coronas* G. I 303 f.), wenn es der Heimat zu geht, und froh begrüßt er die ihm bekannte Reede (*tandem laeti notae advertuntur harenae* V 34), wenn der Ausguck haltende Matrose die erwartete Mitteilung macht. Zunächst zieht er die Segel ein (*vela cadunt* III 207; *vela legunt* III 532; *vela traham* G. IV 117), denn jetzt beginnt das Fahrwasser enger und schwieriger zu werden. Oft liegt in der Hafeneinfahrt selbst ein Riff, das zwar die Gewalt der heranrollenden Wellen bricht und dadurch die Sicherheit der im Hafen ankernden Schiffe erhöht (I 159 ff. III 533 ff. G. 418 ff.), zugleich aber auch das Einlaufen erschwert. Weil es deshalb von Wichtigkeit ist, den Lauf und die Schnelligkeit des Schiffes jeden Augenblick völlig in der Gewalt zu haben, so muß in den meisten Fällen die letzte Strecke mittels Rudern zurückgelegt werden (*vela cadunt, remis insurgimus, haut mora, nautae adnixa torquent spumas et caerula verrunt* III 207 f.), ebenso wie jetzt die Dienste von Schleppdampfern in Anspruch genommen werden müssen. Der Bug wird dem Lande zugekehrt (*proras ad litora torquent* III 532; *terrae advertere proras* VII 35. VIII 101. G. IV 117), allmählich wird die Fahrt verlangsamt, schließlich hört die Bewegung ganz auf, oder das Schiff fängt an wieder etwas rückwärts zu treiben. Erst jetzt ist der richtige Augenblick gekommen, den Anker fallen zu lassen (III 277. VI 901). Oft werden Wind und Strömung das Schiff in eine rückläufige Bewegung treiben, die das Fallenlassen des Ankers ermöglicht; wo aber diese das Schiff dem Ufer zutreiben, muß es vor dem Ankern wenden (*obvertunt pelago proras; tum dente tenaci ancora fundabat navis et litora curvae praetexunt puppes* VI 3 ff.).

Ist nur ein kurzer Aufenthalt beabsichtigt, so bleibt das Schiff so vor Anker liegen, oder auch gar ohne Anker, wenn ein Wunderhafen vor Wind und Strömungen vollständig geschützt ist (*hic fessas non vincula navis ulla tenent, unco non alligat ancora morsu* I 168 f.). Soll indessen die Fahrt auf längere Zeit unterbrochen werden, so läßt man, falls man kein regelrechtes Dock aufsuchen kann, die puppis an einer sandigen Stelle auf den Strand laufen. Wenn das Schiff festsetzt, springen einige Matrosen, zum Teil die Remen als Springstangen benutzend (X 290), über Bord in das flache Wasser, um es mit Trossen am Lande zu befestigen. Sodann wird durch *pontes*

vom Hinterdecke aus die Verbindung mit dem trockenen Lande hergestellt (*socios de puppibus altis pontibus exponit* X 288) und später, nachdem alle schwereren Ausrüstungsgegenstände, wie Masten, Rahen, Anker, aus dem Schiffe hinausgeschafft sind, dasselbe ganz auf das Trockene gezogen (*subducere* I 551. 573. III 135. Genauerer über dies Verfahren in Breusings Nautik 126 f.). Darauf, daß diese *pontes* nicht Leitern, sondern Stege, d. h. breite Bohlen sein mußten, hat schon Breusing (Nautik 119 f.) aufmerksam gemacht. Gleichbedeutend mit den *pontes* sind die X 654 erwähnten *scalae* (vergl. *Jal* 403). Das Schiff, von dem hier die Rede ist (*forte ratis celsi coniuncta crepidine saxi expositis stabat scalis et ponte parato*), liegt an einer Stelle des Ufers, wo die steil abfallenden Felsen es nicht gestatten, das Schiff auflaufen zu lassen. Es ist deshalb mit Landfesten vertaut (659), und die *scalae* und *pontes* führen vom Hinterdecke aus etwa in gleicher Höhe auf die Uferfelsen. Turnus verfolgt das fliehende Trugbild des Aeneas und stürmt durch das ganze Schiff von der *puppis* aus bis zur *prora* (659). Erst als er hier, möglichst weit vom Ufer entfernt ist, läßt Juno das Schiff abfahren, weil Turnus von der *prora* aus nicht mehr an das Ufer zurückkommen kann.

Aus einem anderen Grunde läßt Tarchon (X 290 ff.) seine Schiffe mit dem Bug auflaufen. Er will seine Truppen möglichst schnell zum Kampfe führen, sucht eine Stelle aus, wo das sandige, allmählich ansteigende Ufer das Manöver gefahrlos erscheinen läßt, und befiehlt dann mit voller Kraft auf das Gestade loszurudern. Allen anderen Schiffen gelingt es nach Wunsch, nur sein eigenes trifft eine Stelle, an der sich eine Sandbank vor dem eigentlichen Ufer hinzieht. Er läuft auf und bleibt sitzen, bevor er sein Ziel erreicht (*socii consurgere tonsis spumantisque rates arvis inferre Latinis, donec rostra tenent siccum et sedere carinae omnes innocuae, sed non puppis tua, Tarchon. Namque inflicta vadi dorso dum pendet iniquo, anceps sustentata diu, fluctusque fatigat, solvitur atque viros mediis exponit in undis fragmina remorum quos et fluitantia transtra impediunt, retrahitque pedem simul unda relabens* X 299 ff.). Will man *puppis* v. 302 im eigentlichen Sinne verstehen, so liegt es am nächsten, anzunehmen, daß Vergil sich die Sache folgendermaßen gedacht hat: Das Schiff hat genügende Schwungkraft, um, vielleicht auch noch gehoben von einer Brandungswelle, mit der vorderen Hälfte über die Sandbank hinwegzukommen, bleibt aber etwa mittschiffs sitzen. Diese Lage ist schon für ein modernes Schiff höchst gefährlich, noch gefährlicher aber für das lang und schmal gebaute Schiff des Altertums. Kein Wunder daher, daß Tarchons Schiff in zwei Hälften auseinanderbricht. Das Ganze verläuft also ähnlich wie der Schiffbruch des Paulus (Apostelgesch. 27, 41. Breusing Nautik 202 f.). Die Mannschaft stürzt ins Meer, und nur mit Mühe gelingt es ihr ans Ufer zu kommen, denn *retrahit pedem simul unda relabens*. Dass hier nicht an den Eintritt der Ebbe zu denken ist, liegt auf der Hand, da das Ganze im Mittelländischen Meere vor sich geht. Also kann nur das beständige Auf- und Abrollen der Brandungswellen am Strande (*recursus languentis pelagi* X 288 f.) gemeint sein, und „es ist hier offenbar die allen Seebadenden wohl bekannte Erscheinung bezeichnet (*surf* nennen sie die Engländer), wenn die Welle, deren untere Masse eher vom Strande abfließt als die obere, die Füße seawärts fortreißt“. (Hertzberg z. d. St.) Sehr anschaulich schildert Vergil diese Erscheinung XI 624 ff: *qualis ubi alterno procurrens gurgite pontus nunc ruit ad terram scopulosque superiacit unda spumeus extremamque sinu perfundit harenam, nunc rapidus retro atque aestu revoluta resorbens saxa fugit litusque vado labente relinquit*; ähnlich auch G. IV 262.

Die ersten Schritte der Gelandeten sind noch etwas unsicher (*dum trepidi egressisque labant vestigia prima* X 283), weil der Körper, an die Bewegung des Schiffes gewöhnt, unwillkürlich noch den beständig schwankenden Planken des Verdecks zu entsprechen sucht.

Wie die Fahrt mit der Bitte um den Schutz der Götter begonnen hat, so bringt der Seemann nach glücklich vollendeter Reise Weihgeschenke dar (XII 768 ff.).

Verzeichnis der genauer besprochenen Stellen der Aeneis.

I 114 ff. S. 16.	V 827 ff. S. 13.
III 70 S. 12 Anm. 1.	V 867 S. 12.
III 117 S. 14.	V 868 S. 14.
III 682 ff. S. 10.	VI 413 f. S. 3 Anm. 3.
IV 398 S. 3.	VIII 90 S. 9 Anm. 1.
IV 399 f. S. 3 Anm. 2.	VIII 91 S. 3.
IV 587 S. 10.	X 283 S. 19.
V 10 ff. S. 12.	X 288 S. 18.
V 15 S. 15.	X 290 ff. S. 18.
V 118 ff. S. 6 f.	X 654 S. 18.
V 271 S. 7 Anm. 1.	XI 329 S. 8.
V 280 f. S. 13 f.	

Schulnachrichten.

A. Lehrverfassung.

I. Verteilung der Wochenstunden auf die Unterrichtsfächer.

(Die eingeklammerten Lektionen sind wählbar.)

	VI.	V.	IV.	UIII.	OIII.	UII.	OII.	UI.	OI.	zus.
Religionslehre	2	2	2	2	2	2	2	2	2	18
Deutsch	3	3	2	2	2	3	3	3	3	24
Lateinisch	9	9	9	8	9	8	8	7	7	74
Griechisch	—	—	—	7	7	7	7	6	6	40
Französisch	—	—	4	3	3	2	2	2	2	18
Englisch	—	—	—	—	—	2	2	2	2	8
Geschichte	—	—	2	2	2	2	2	3	3	16
Geographie	2	3	2	2	2	—	—	—	—	11
Mathematik	—	—	2	4	4	4	4	4	4	26
Rechnen	4	4	2	—	—	—	—	—	—	10
Physik	—	—	—	—	—	2	2	2	2	8
Naturkunde	2	2	2	—	—	—	—	—	—	6
Schreiben	2	2	1	—	—	—	—	—	—	5
Zeichnen	2	2	2			(2)				8
Turnen	2	2	2	2	2	2		2		14
Gesang	2	2	(1)				(1)			6
Hebräisch	—	—	—	—	—	(2)		(2)		4

II. Verteilung der Lehrfächer auf die Lehrer.

Lehrer und Ordinarien.	OI.	UI.	OII.	UIIa.	UIIb.	OIIIa.	OIIIb.	UIIIa.	UIIIb.	IVa.	IVb.	V.	VI.	Zus.
Direktor Dr. Stein. OI, UI.	4 Griech. 2 Horaz	4 Griech. 2 Horaz												12
Professor Richter. OII.	2 Homer	2 Homer	6 Latein 5 Griech.		5 Griech.									20
Professor Böhne. OIIIa.			2 Gesch.	2 Geschichte.		2 Geschichte 2 Geographie	2 Gesch. 2 Geogr.	2 Gesch. 2 Geogr.	2 Geogr.	2 Gesch. 2 Geogr.				22
Oberlehrer Dr. Kellerhoff. UIIa.			2 Homer	6 Latein 5 Griech.	2 Franz.	3 Franz.	3 Franz.							21
Oberlehrer Dr. Beyersdorff. OIIIb.	2 Franz. 2 Engl.	3 Deutsch 2 Franz. 2 Engl.	2 Franz. 2 Engl.	2 Franz. 2 Englisch										19
Oberlehrer Kuhlmann. OIIIb.	2 Relig.	5 Latein 2 Relig.	2 Relig.	2 Latein 6 Latein 2 Homer										21
Oberlehrer Both. OIIIb.	4 Math. 2 Physik	4 Math. 2 Physik	2 Physik			4 Math.		4 Math.						22
Oberlehrer Poelmahn. UIIa.					3 Deutsch		7 Griech.	8 Latein 2 Deutsch						20
Oberlehrer Dr. Seeger. OIIIa.			4 Math.	4 Math. 2 Physik	4 Math. 2 Physik		4 Math.		4 Math.					24
Oberlehrer Reinhardt. OIIIa.	3 Gesch.	3 Gesch.				9 Latein 2 Deutsch				2 Gesch.				19
Oberlehrer Dr. Segebad. OIIIb.	3 Deutsch		2 Vergil	2 Homer			9 Latein 2 Deutsch							18
Oberlehrer Dr. Amann. UIIb.	5 Latein					7 Griech.			8 Latein					20
Oberlehrer Frerichs. IVa.			3 Deutsch				7 Griech.			9 Latein 2 Deutsch				21
Oberlehrer Dr. Bapp. IVb.				3 Deutsch				7 Griech.			9 Latein 2 Deutsch			21
Oberlehrer Frustück. V.				2 Religion		2 Religion	2 Relig. 2 Deutsch	2 Relig. 2 Deutsch				9 Latein 3 Deutsch		22
Wissensch. Hülfsl. Ries. VI.							3 Franz.	3 Franz.	4 Französisch				9 Latein 3 Deutsch	22
1. Elementarlehrer Löbering.				(2 Zeichnen)						2 Zeichn. 2 Naturk. 1 Schreib.	2 Zeichn. 2 Naturk. 1 Schreib.	2 Zeichn. 2 Naturk. 2 Schreib.	2 Zeichn. 2 Naturk. 2 Schreib.	24
2. Elementarlehrer Rose.										2 Religion 2 Geom. 2 Rechn.	2 Relig. 2 Geom. 2 Rechn.	2 Relig. 4 Rechn. 3 Geogr.	2 Relig. 4 Rechn. 2 Geogr.	27
Geh. Kirchenrat Ramsauer.	(2 Hebräisch)		(2 Hebräisch)											4
Musik-Dir. Kuhlmann.			(1 Chor)				(1 Knabenchor)					2 Singen	2 Singen	6
Turnlehrer Wachtendorf.	2 Turnen		2 Turnen			2 Turnen	2 Turnen	2 Turnen	2 Turnen	2 Turnen	2 Turnen	2 Turnen	2 Turnen	14
	33 (u. 5)	34 (u. 5)	33 (u. 5)	34 (u. 5)	34 (u. 5)	33 (u. 3)	33 (u. 3)	32 (u. 3)	32 (u. 3)	32 (u. 1)	32 (u. 1)	31	30	

III. Die in den oberen Klassen gelesenen Autoren.

- Deutsch:** OI. Schiller: Schwierigere Gedichte und Abhandlungen, Don Carlos, die Braut von Messina. — Goethe: Aus Dichtung und Wahrheit, lyrische Gedichte, Iphigenie, Tasso.
- UI. Luthers Sendbrief vom Dolmetschen und An die Ratsherrn aller Städte deutschen Landes. — Proben aus Hans Sachs. — Hauptstücke aus Opitz Buch von der deutschen Poesie. — Klopstock, Oden. — Shakespeare, Julius Caesar. — Lessing, Philotas, Emilia Galotti, Minna von Barnhelm, Nathan der Weise, Laokoon, Hauptstücke aus der Dramaturgie.
- OII. Mittelhochdeutsches Kunstepos und Lyrik, besonders Walther von der Vogelweide (nach Hense Lesebuch I und Günther Walther von der Vogelweide). — Schiller: Jungfrau von Orleans, Wallenstein, Spaziergang. — Goethe, Egmont.
- UII. a. b. Schiller: Wilhelm Tell, Lied von der Glocke und kleinere Gedichte. — Goethe: Götz, Hermann und Dorothea. — Nibelungenlied und Gudrun (nach Hense Lesebuch Teil I).
- Lateinisch:** OI. Ciceros Briefe, in Auswahl, Cato maior. — Tacitus, Annales XI—XVI, Germania. — Livius VI (kursorisch), VII 1—20 (privatim). — Horatius, Auswahl.
- UI. Cicero, pro Archia poeta. — Tacitus, Annalen I. II. — Privatim: Livius XXI. — Horatius, Auswahl.
- OII. Cicero, pro Milone. — Sallust, Bellum Catilinae. — Livius XXX. — Vergil, Aeneis V. VI. und Auswahl aus Ovids und Tibulls Elegieen. — Privatim: Caesar de bello civili.
- UII. a. Cicero, pro Roscio Am. — Livius XXII. — Vergil, Aeneis I. II.
- UII. b. Cicero, de imperio Pompei. — Livius XXI. — Vergil, Aeneis I. II.
- Griechisch:** OI. Thukydides I 24—145. — Sophokles, Oedipus T. und Oedipus in Kol. — Platon, Gorgias (bis p. 510). — Homer, II. XIII—XXIV.
- UI. Platon, Apologie. — Demosthenes, Philippische Reden I. II. und de Chersoneso. — Sophokles, Aias und Philoktet. — Homer, II. I—XII. — Privatim: Homer, Od. V—XI.
- OII. Xenophon, Memorabilia (Auswahl). — Homer, Od. IX—XV.
- UII. a. Xenophon, Anabasis IV. V., Hellenika I. II. und Auswahl aus IV. — Homer, Od. I. V. VI.
- UII. b. Xenophon, Anabasis III. IV., Hellenika I. II. — Homer, Od. I—IV.
- Französisch:** OI. Cherbuliez, Un cheval de Phidias. — Molière, Les femmes savantes.
- UI. Racine, Andromaque. — Sarcy, Le siège de Paris.
- OII. Thiers, Napoléon à St. Hélène. — Sandeau, Mademoiselle de Seiglière.
- UII. a. Verne, Le tour du monde.
- UII. b. Erkmann-Chatrian, Histoire d'un conserit de 1813.
- Englisch:** OI. Macaulay, England before the Restoration. — Shakespeare, Julius Caesar.
- UI. Macaulay, State of England in 1685.
- OII. Lamb, Six tales from Shakespeare.
- Hebräisch:** OI u. UI. 1. Samuelis c. 1—11. — Psalm 1. 108 ff.

IV. Themata der bearbeiteten deutschen Aufsätze.

In Oberprima (Oberlehrer Dr. *Segebade*). 1a. Seines Glückes Schmied — stolzer Ruhm; seines Unglücks Meister — Heldentum! — b. Alles Große in der Weltgeschichte ist nicht das Werk der Massen, sondern einzelner Männer. — 2a. Wie sucht Schiller in den Briefen über Don Carlos die Einheit der Handlung dieses Dramas zu beweisen? — b. Hat Schiller recht, wenn er dem Posa die Freundesgesinnung abspricht? — 3. (Klassenaufsatz) a. Wir sind in unserer Kultur die Schuldner vergangener Jahrhunderte. — b. Mit welchem Rechte darf sich der Mensch als Herrn der Natur bezeichnen? — 4. Warum sagt Don Cesar: Mein Platz kann nicht mehr sein bei den Lebendigen? — 5. Welche Anregungen empfing der junge Goethe auf dem Gebiete der Künste? — 6. Der Ruhm der Vorfahren ist ein Hort, aber auch eine Gefahr für die Nachkommen. — 7. (Klassenaufsatz) Kampf und Sieg der Iphigenie in Goethes Drama. — 8. Unglück selber taugt nicht viel, doch es hat drei gute Kinder: Kraft, Erfahrung, Mitgefühl.

In Unterprima (Oberlehrer Dr. *Beyersdorff*). 1. Charakteristik Max Piccolominis. — 2. Ans Vaterland, ans teure, schließ dich an, Das halte fest mit deinem ganzen Herzen! — 3. a. Die Frühlingsfeier von Klopstock. Grundzüge des Gedankenganges. b. Wodurch weifs das Nibelungenlied unser besonderes Mitleiden mit Siegfrieds Tod zu erregen? — 4. Wie wird Brutus in Shakespeares Julius Caesar zu einem Teilnehmer der Verschwörung und welcher Art ist sein Einfluß auf dieselbe? (Klassenaufsatz.) — 5. Ein großes Muster weckt Nach-eiferung. — 6. Inwiefern sind die beiden ersten Akte von Minna von Barnhelm ein Meisterstück der Exposition? — 7. Die Leidensgeschichte Nathans (Akt 4, Scene 7), ihre Bedeutung für die Handlung des Dramas und für Nathans Charakter. — 8. Das Wasser, ein Freund des Menschen. (Klassenaufsatz.)

In Obersekunda (Oberlehrer *Frerichs*). 1. Das Hildebrandlied. — 2. Wie weit führt uns der Prolog zur Jungfrau von Orleans in die Verhältnisse ein? — 3. Das homerische Cyclopenland und seine Bewohner. — 4. Schuld und Sühne der Jungfrau von Orleans in Schillers Drama. (Klassenaufsatz.) — 5. Die Fabel von Goethes Egmont. — 6. Die Unterwelt bei Homer. — 7. Not bricht Eisen, Not macht erfinderisch, Not lehrt beten. — 8. Walther von der Vogelweide und Philipp von Schwaben. — 9. Wallenstein und seine Soldaten. (Klassenaufsatz.) — 10. Max Piccolomini.

In Untersekunda a. (Oberlehrer *Poelmahn*). 1. Zweck und Bedeutung der Türme. — 2. Siegfried am Hofe der Burgunden. — 3. Wie tritt im Nibelungenliede der Grundgedanke der Dichtung hervor? — 4. Walther Fürst, Stauffacher und Melchthal, vergleichende Charakteristik nach der Rütlicene. (Klassenaufsatz.) — 5. Wie begründen die Eidgenossen die Rechtmäßigkeit ihrer Forderungen? — 6. Telemach am Anfang und am Schluß des 1. Gesanges der Odyssee. — 7. Was erfahren wir im 1. Aufzuge des „Götz von Berlichingen“ über das frühere Leben des Helden? — 8. Welche Gegensätze finden sich in den im „Lied von der Glocke“ vorgeführten Lebensbildern? — 9. Bilder aus Goethes „Hermann und Dorothea“. (Klassenaufsatz.) — 10. Hermann, der Sohn des Löwenwirts. (Charakteristik in Form einer Disposition.)

In Untersekunda b. (Oberlehrer Dr. *Bapp*). 1. Schwaben, eine Heimat der Fürsten, Helden und Dichter. — 2. Das Leben des Reiterjungen Georg (nach Goethes „Götz“). — 3. „Mit

des Geschickes Mächten Ist kein ewger Bund zu flechten.“ — 4. Wie erklärt sich Siegfrieds auffallendes Verhalten bei der Werbung um Kriemhild? (Klassenaufsatz.) — 5. Eigenschaften und Verwendung des Glases. — 6. Worauf beruht die erschütternde Wirkung der Darstellung von Siegfrieds Tod im Nibelungenlied? — 7. Der Verlauf der Tagung auf dem Rütli (nach Schillers „Tell“). — 8. „Mein Erbteil wie herrlich, weit und breit, Die Zeit ist mein Besitz, mein Acker ist die Zeit.“ (Eine Neujahrsbetrachtung.) — 9. Hermanns Jugend (nach Goethes Herm. u. Dor., Klassenaufsatz). — 10. Inwiefern war Schillers Drama „Wilhelm Tell“ geeignet, in der Napoleonischen Zeit das Gefühl für Vaterland, Freiheit und Einigkeit bei den Deutschen zu wecken und zu stärken?

In Obertertia a. (Oberlehrer *Reinhardt*). 1. Was ich aus meinem Fenster sehe. — 2. Der Wald im Frühling. — 3. Cäsar rechtfertigt in einem Schreiben an den Senat sein Verfahren gegen die Usipeten und Tenkterer. — 4. Welchen Nutzen gewährt uns eine Fußreise? — 5. Gedankengang in Schillers Ballade „Der Ring des Polykrates“. (Klassenaufsatz.) — 6. Was lernen wir aus dem Zusammentreffen Hagens mit Walther von Aquitanien am Wasgensteine kennen? — 7. Wodurch gelang Ambiorix die Vernichtung des Sabinus und des Cotta? — 8. Der König in Goethes Ballade „Der Sänger“ und der König in Uhlands Ballade „Des Sängers Fluch“. (Eine Vergleichung.) — 9. Die Hauptpunkte der Handlung in Schillers Gedicht „Die Kraniche des Ibykus“ in vier Bildern vorgeführt. — 10. Wie verläuft nach Cäsar das Leben der Germanen? — 11. Ein Besuch beim Küster Tamm. (Klassenaufsatz.) — 12. Der Wankelmuth der Gallier, nachgewiesen an dem Verhalten der Häduer.

In Obertertia b. (Oberlehrer Dr. *Segebade*). 1. Welche Ereignisse aus der früheren Geschichte Galliens erwähnt Cäsar in den drei ersten Büchern des gallischen Krieges? — 2. Bertran de Born, ein Sänger und ein Held. — 3. Welche Vorteile haben die Küstenbewohner von der Nähe des Meeres? — 4. Rudolf von Habsburg und der König in „Des Sängers Fluch“. — 5. Weshalb kann Ibykus den Kranichen zurufen: Mein Los, es ist dem euren gleich? — 6. Rede des Ambiorix vor den römischen Unterhändlern. (Klassenaufsatz.) — 7. Weshalb bestiegt man hohe Berge? — 8. Die Bekehrung des Schatzgräbers. — 9. Robinson und der Spanier auf Salas y Gomez. Eine Vergleichung. — 10. Die Schicksale Ernsts von Schwaben bis zu seiner Ächtung. (Nach dem 1. Aufzuge von Uhlands Drama). — 11. An welche geschichtlichen Ereignisse erinnern uns die Straßennamen und die Denkmäler der Stadt Oldenburg? — 12. Schuld und Sühne Adalberts von Falkenstein. (Klassenaufsatz.)

In Untertertia a. (Oberlehrer *Poelmahn*). 1. Der Funke, Erklärung eines Rätsels. — 2. 3. Arion erzählt dem Periander seine wunderbare Rettung. (Nach Schlegels Arion.) — 4. Cäsar besiegt die Helvetier bei Bibracte. — 5. Ein Tag aus den Ferien. — 6. Der Überfall im Wildbad. (Klassenaufsatz.) — 7. Die Wohnungen der Tiere. — 8. Cäsar befreit das von den Belgern belagerte Bibrax. — 9. Die Personen in Uhlands Gedicht „Des Sängers Fluch“. — 10. Ein Wintertag im Januar. — 11. Die Döffinger Schlacht. (Klassenaufsatz.) — 12. Die Hunnen. (Dispos. und Inhaltsangabe eines Lesestückes.)

In Untertertia b. (Oberlehrer *Früstück*). 1. Das alte Haus. (Nach Hebbel.) — 2. Der Taucher. (Erzählung eines Ritters.) — 3. Die Wüste. (Beschreibung eines Bildes.) — 4. Das Leben auf dem Bahnhofe. — 5. Wodurch sucht sich der Mensch gegen Feuersbrünste zu schützen? — 6. Der Graf von Habsburg. (Klassenaufsatz.) — 7. Cäsars Feldzug gegen die

Belger. — 8. Der Pflug. — 9. Blutrache. (Eine nordische Sage.) — 10. Die Bucht von Cattaro. — 11. Wie sich der Greiner an den Schleglern rächte. (Klassenaufsatz.) — 12. Die Geschichte des kleinen Buckligen.

Aufgaben für die schriftliche Prüfung der Abiturienten:

1. Im Sommersemester. Deutscher Aufsatz: Wie vollzieht sich die innere Wandlung des Don Carlos im ersten Aufzuge des Dramas? — Übersetzung ins Lateinische. — Übersetzung aus Thukydides IV 2—4. — Übersetzung ins Französische. — Vier mathematische Aufgaben: 1. Von einem Trapez kennt man eine Diagonale d , den Winkel φ , welchen sie mit den Parallelen bildet und die beiden Winkel α und β zwischen ihr und den Nicht-Parallelen. Wie groß ist die andere Diagonale? 2. Wie groß ist das Volumen eines geraden Cylinders, ausgedrückt durch den Radius der Kugel, die dem Cylinder umschrieben ist, wenn der Mantel des Cylinders das 3fache seiner Grundfläche beträgt? 3. Die Summe der 3 Glieder einer steigenden geometrischen Reihe beträgt 105. Subtrahiert man vom letzten Gliede 15, so erhält man eine arithmetische Reihe. Wie heist die geometrische Reihe? 4. $3x - 5\sqrt{61} - 3x = 11$. Mit Probe.

2. Im Wintersemester. Deutscher Aufsatz: Unglück selber taugt nicht viel, doch es hat drei gute Kinder: Kraft, Erfahrung, Mitgefühl. — Übersetzung ins Lateinische. — Übersetzung aus Thukydides VI 8, 9. — Übersetzung ins Französische. — Vier mathematische Aufgaben: 1. In einem Dreieck ist die Höhe gleich dem einen der von ihr auf der Grundlinie gebildeten Abschnitte. Wie groß ist die Grundlinie, wenn der Inhalt des Dreiecks $= \triangle$ und der Winkel an der Spitze $= \gamma$ gegeben ist? $\triangle = 107,315$; $\gamma = 107^\circ 31' 30''$. 2. Ein gleichseitiger Kegel hat eine doppelt so große Mantelfläche wie ein quadratischer Cylinder. Wie verhalten sich die Axenschnitte der beiden Körper? 3. Nimmt man von einer arithmetischen Reihe das 1., 2. und 3. Glied, so hat man eine geometrische Reihe. Das Produkt des 2. und 3. Gliedes der arithmetischen Reihe beträgt 20 weniger als das Produkt des 3. und 4. Welches ist die arithmetische Reihe?

$$4. \frac{\sqrt{x+1}}{\sqrt{y+10}} = 1, \quad x+y=125. \quad \text{Mit Probe.}$$

B. Chronik.

Das Sommersemester begann am 2. April und dauerte bis zum 22. September, das Wintersemester begann am 8. Oktober und dauert bis zum 6. April.

Am ersten Schultage führte der Direktor den durch höchste Verfügung vom 17. März vom Mariengymnasium in Jever als ersten Mathematiker an das hiesige Gymnasium versetzten Oberlehrer Both in sein neues Amt ein.

Vom 3. bis 24. April war der Direktor behufs einer Erholungsreise beurlaubt. Während derselben, am 19. April, empfang er in München, ausser vielen anderen Zeichen freundlicher Teilnahme und Erinnerung an seinen vor 25 Jahren erfolgten Eintritt in sein hiesiges Schulamt, eine künstlerisch ausgestattete Adresse des Lehrerkollegiums, deren ehrenvoller Inhalt ihn als kostbarer Beweis kollegialischer Freundschaft und Anerkennung hoch erfreute.

Durch höchste Entschliessung vom 27. April geruhte Seine Königliche Hoheit der Großherzog zu bestimmen, daß alle wissenschaftlichen Lehrer den Titel „Oberlehrer“ führen.

Durch das Gesetz vom 3. April 1894, betreffend das Gehaltsregulativ für den Civildienst, wurden die Gehalte der Direktoren, der wissenschaftlichen Lehrer, der wissenschaftlichen Hilfslehrer und der Elementarlehrer an den Grossherzoglichen Gymnasien, die seit dem Regulativ vom 30. Mai 1876 (s. Progr. 1877 S. 27) keine Änderung erfahren hatten, nach neuen

für alle Gymnasien gemeinsam gültigen Grundsätzen und unter erheblicher Erhöhung der Gehaltssätze neu geordnet. Darnach beträgt das Gehalt der 5 Direktoren 5000—6500, der 45 „wissenschaftlichen Lehrer“ 2400—4800 *M.*, mit regelmäßigen Zulagen von je 300 *M.* in dreijährigen Fristen; ausserdem kann die Hälfte dieser Lehrer neben dem Gehalt eine feste pensionsmäßige Zulage von 900 *M.* beziehen. Die 6 „wissenschaftlichen Hilfslehrer“ erhalten 2000—2400, mit zweijährigen Zulagen von 200 *M.*; doch können diese Stellen bis zur Hälfte aus besonderen Gründen mit „wissenschaftlichen Lehrern“ besetzt werden, welche die entsprechenden höheren Bezüge erhalten. Die 6 Elementarlehrer erhalten 1400—3200, mit dreijährigen Zulagen von 200 *M.*

Am 14. Dezember starb der frühere Direktor des Gymnasiums (1866—1869), Professor Dr. Franz Kern, Direktor des Köllnischen Gymnasiums in Berlin. Das Lehrerkollegium beteiligte sich an der Leichenfeier durch Einsendung eines Trauer- und Ehrenkranzes.

Sonnabend, 26. Januar, morgens, wurde der Geburtstag Sr. Majestät des Kaisers durch einen festlichen Schulakt in der Aula vorgefeiert. Die Festrede des Professors Richter bezog sich auf die Oldenburgische Landesgeschichte. Im Anschluß hieran wurde die Gedenktafel der in den Kriegen von 1866 und 1870/71 verstorbenen früheren Schüler in herkömmlicher Weise mit zwei Kränzen, unter begleitenden Ansprachen des Direktors und eines Oberprimaners, neu geschmückt.

Am Abend desselben Tages wurde, in Gegenwart einer geladenen zahlreichen Gesellschaft von Gönnern und Freunden der Schule, in der Aula eine musikalisch-deklamatorische Unterhaltung veranstaltet.

Am Morgen des 5. März d. J. fiel, in Anlaß der Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers in unserer Stadt, der Unterricht aus.

Am 30. März v. J. verloren wir einen lieben hoffnungsvollen, eben nach Quarta versetzten Schüler, Wilhelm Grovermann. Er ward mit seinen zwei Geschwistern das Opfer eines grausamen, jähen Verhängnisses.

Die mündliche Prüfung der Abiturienten wurde zweimal, am 15. September und am 8. und 9. März, unter Vorsitz des Herrn Geh. Schulrats Ramsauer, abgehalten. Im ersten Termine erhielt der eine Prüfling, im zweiten 10 von 11 das Zeugnis der Reife.

C. Übersicht des Schulbesuchs im Schuljahr 1894/95.

Schuljahr 1894/95		OI	UI	OII	UII		OIII		UIII		IV		V	VI	zus.	Schuljahr 1893/94
					a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.				
Zahl der Schüler am Schlusse des vorigen Schuljahres		14	19	27	17	17	18	18	22	25	25	26	35	36	296	297
Ostern 1894	versetzt (oder reif er- klärt)	11	14	23	15	14	17	14	20	19	21	21	31	32	252	250
	abgegangen	13	—	2	2	4	2	—	1	3	1	—	1	1	30	35
	aufgenommen	—	1	—	1	1	4	2	1	1	2	2	3	31	49	49
Zahl der Schüler am Beginn des Sommer- semesters		15	29	28	16	17	23	23	24	25	22	21	38	34	315	311
Sommer- Semester	abgegangen	2	2	1	1	3	—	1	—	1	1	1	2	1	15	22
	aufgenommen	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	2	3
	versetzt (oder reiferklärt)	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3
Winter- Semester	aufgenommen	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	4	—	7	5
	abgegangen	—	—	—	—	1	—	1	—	1	1	—	—	—	4	1
Am Schlusse dieses Schul- jahres (1. März).		16	24	28	15	14	24	23	24	24	21	20	40	33	306	296

Von den 315 Schülern am Beginn des Schuljahres waren

	OI	UI	OII	UIIa. b.	OIIIa. b.	UIIIa. b.	IVa. b.	Va.	VI	zus.
a. aus der Stadt Oldenburg und Umgebung	12	19	23	12+13	17+13	22+19	19+14	33	30	246
b. aus dem Herzogtum	2	9	5	4+2	6+9	2+4	3+7	5	1	59
c. Auswärtige	1	1	—	—+2	—+1	—+2	—+—	—	3	10

Es gingen ab:

a. am Schluß des vorigen Schuljahres (März 1894),

aufser den im vorigen Jahresbericht S. 19 f. genannten 11 Abiturienten,

- aus OI 12. Paul Below (auf das Gymnasium in Gnesen), 13. Wilhelm v. Kleist (auf ein Gymnasium in Stettin).
- aus OII mit der Reife für UI: 14. Friedrich Goldenstädt (Vermessungsdienst). — 15. Erich Fortmann (auf eine Privatschule).
- aus UII mit der Reife für OII: 16. Bernhard Knauer (Kaufmann), 17. Paul Nolte, — mit dem Zeugnis für den einjährig freiwilligen Dienst: 18. Fritz Döhler (Kaufmann), 19. Heinrich Holland (Landwirt), 20. Franz Rahlwes (Kaufmann). — 21. Theodor Friedrichs (auf das Gymnasium in Vechta).
- aus OIII mit der Reife für UII: 22. August Jaritz (auf ein Gymnasium in Osnabrück), 23. Franz Sievert (auf das Gymnasium in Wernigerode).
- aus UIII mit der Reife für OIII: 24. Leopold Cardell (auf ein Gymnasium in Stettin). — 25. Adolf Habben (auf das Gymnasium in Hildesheim), 26. Ernst Kleinschmidt (auf die Oberrealschule), 27. Paul Raabe (auf eine andere Schule).
- aus IV 28. Eduard Heeren.
- aus V 29. Wilhelm Grovermann († s. S. 26).
- aus VI 30. Gustav Eilers (auf die Oberrealschule).

b. im Laufe und am Schluß des Sommersemesters:

- aus OI mit dem Zeugnis der Reife für akademische Studien:
1. Edmund v. Gayl, aus Oldenburg, geb. 19. August 1872. Studiert Jura.
Ferner: 2. Friedrich Zensen (in den Marine-Intendantur-Dienst).
- aus UI 3. Hans Borné (Kaufmann), 4. Eduard Greve (Offizier).
- aus OII mit der Reife für UI: 5. Ernst Cropp (Seeoffizier).
- aus UII mit dem Zeugnis für den einjährig freiwilligen Dienst: 6. Georg Sonnewald (Kaufmann). — 7. Heinr. Kuhlmann (nach Hamburg), 8. Hans v. Pawel (krank), 9. Heinrich Steenken (nach Amerika).
- aus UIII 10. Georg Riechmann (auf die Oberrealschule).
- aus IV 11. Rudolf Partisch, 12. Johann Wempe.
- aus V 13. Paul Kuhlmann (nach Hamburg), 14. Karl Stammer.
- aus VI 15. Oskar Hitzegrad.

c. im Wintersemester (bis Anfang März):

- aus UII 16. Ludwig Wulff (Kaufmann).
- aus OIII 17. August Lfideke.
- aus UIII 18. Gustav Gebken.

Schülerliste.

Oberprima.

1. Siefken, August.
2. Ritter, Otto.
3. Jarosch, Hans.
4. Nolte, Julius.
5. Onken, Theodor.
6. Lange, Ernst.
7. Lüschen, Fritz.
8. Stalling, Albrecht.
9. Sartorius, Adolf.
10. Ahlhorn, Emil.
- * * *
11. Künoldt, Wolfgang.
12. Francksen, Theodor.
13. Drewes, Fritz.
14. Vellguth, Leopold.
15. Meyer, Robert.
16. Ibbeken, Karl.

Unterprima.

1. Weichardt, Karl.
2. Dugend, Ernst.
3. Weber, Erich.
4. Hütter, Max.
5. Willich, Ernst.
6. Starklof, Fritz.
7. Thortson, Axel.
8. Heumann, Hermann.
9. Jaborg, Christian.
10. Lohse, Hans.
11. Westhoff, Emil.
12. Richter, Walther.
13. Rathe, Wilhelm.
14. Ahlhorn, Wilhelm.
15. Goldschmidt, Adolf.
16. Orth, Heinrich.
17. Hornbüssel, Wilhelm.
18. Schumacher, Fritz.
19. Meyer, Albert.
20. Göllich, Karl.
21. Struve, Fritz.
22. Boschen, Günther.
23. Gross, Wilhelm.
24. Groninger, Diedrich.

Obersekunda.

1. Röwekamp, Walther.
2. Volkers, Johannes.
3. Ramsauer, Karl.
4. Heintzen, Karl.
5. Rumpf, Max.

6. Richter, Hans.
7. Lüerssen, Heinrich.
8. Jarosch, Walther.
9. Lueken, Emil.
10. Grashorn, Paul.
11. Warnsloh, Otto.
12. Haye, Heinrich.
13. Lueken, Karl.
14. Nolte, Paul.
15. Hoffmann, Emil.
16. v. Bodecker, Alfred.
17. Janssen, Johann.
18. Knost, Wilhelm.
19. Willers, Hermann.
20. Wege, Rudolf.
21. Schultze, Julius.
22. Ranafier, Hans.
23. Königer, Rudolf.
24. Knoop, August.
25. Cropp, Anton.
26. Ruschmann, Wilhelm.
27. Ahting, Emil.
28. Fischer, Hans.

Untersekunda a.

1. Willich, Julius.
2. Ahlhorn, Walther.
3. Neumann, Herbert.
4. Köppen, Karl.
5. Dreyer, Karl.
6. Schilling, Rudolf.
7. Cornelius, Heinrich.
8. Wege, Hermann.
9. Hagen, Franz.
10. Tantzen, Emil.
11. Meyer, Richard.
12. Sebelin, Julius.
13. Kellner, Erich.
14. Boyksen, Georg.
15. Petershagen, Fritz.

Untersekunda b.

1. Reich, Gustav.
2. Stoppenbrink, Franz.
3. Dugend, Eugen.
4. Kreye, Louis.
5. Probst, Hermann.
6. Fortmann, Albert.
7. Littmann, Paul.
8. Böhlk, Karl.
9. Böhme, Ernst.

10. Bartels, Erich.
11. Eilers, Hajo.
12. de Vries, Jabbo.
13. Klingenberg, Elimar.

Obertertia a.

1. Propping, Karl.
2. Janssen, Karl.
3. Schwarting, Heinrich.
4. Schultze, Wilhelm.
5. Rößen, Gustav.
6. Bischoff, Emil.
7. Griepkerl, Wilhelm.
8. Koppermann, Fritz.
9. Müller, Karl.
10. Ostermann, Hans.
11. Tannen, Tönjes.
12. Frerichs, Konrad.
13. Brake, Ludwig.
14. Kellerhoff, Eduard.
15. Segebade, Emil.
16. Haslinde, Heinrich.
17. Löbering, Paul.
18. Heise, Friedrich.
19. Heussmann, Ludwig.
20. Höck, Friedrich.
21. Wiesel, Arthur.
22. Ballin, Otto.
23. Behrmann, Paul.
24. v. Duffel, Peter.

Obertertia b.

1. Rathe, Bruno.
2. Helms, Oskar.
3. Neumann, Karl.
4. Tannen, Ommo.
5. v. Negelein, Kurt.
6. Thorade, Friedrich.
7. Stöver, Wilhelm.
8. Hespe, Ernst.
9. Lübben, Karl.
10. Behrmann, Werner.
11. Pundsack, Karl.
12. Lübben, Hermann.
13. Langerfeldt, Karl.
14. Klusmann, Heinrich.
15. Chemnitz, Erich.
16. Tantzen, Hugo.
17. Presuhn, Wilhelm.
18. Roth, Johannes.
19. Syassen, Werner.

20. Rieckmann, John.
21. Ruschmann, Hermann.
22. v. Eckenbrecher, Karl.
23. Schauenburg, Fritz.

Untertertia a.

1. Hayen, Friedrich.
2. Heye, Richard.
3. Willers, Bernhard.
4. Koppermann, Ernst.
5. v. Wedderkop, Magnus.
6. Bohlmann, Ferdinand.
7. Ludewig, Heinrich.
8. Flor, Wilhelm.
9. Wempe, Ernst.
10. Janssen, Johannes.
11. Stein, Karl.
12. Moran, Karl.
13. Unruh, Hermann.
14. Meyer, Gustav.
15. Haslinde, Bernhard.
16. Weber, Paul.
17. Mühring, Ludwig.
18. Högl, Ernst.
19. Silberberg, Theodor.
20. Trouchon, Heinrich.
21. Stammer, Otto.
22. Richter, Wilhelm.
23. v. Beaulieu, Fritz August.
24. Gräper, Franz.

Untertertia b.

1. Stöver, Dietrich.
2. Thorade, Hermann.
3. Hein, Anton.
4. Axen, Georg.
5. Müller, Johannes.
6. Holzberg, Peter.
7. Sprenger, Georg.
8. Schlesack, Martin.
9. Willich, August.
10. Meyer, Erich.
11. Feldhus, Gustav.
12. Brinkmann, Johannes.
13. Klingenberg, Walter.
14. Jaentsch, Edwin.
15. Heye, Günther.
16. Lohmann, Otto.
17. Hartong, Franz.
18. Scheer, Kurt.
19. von Kohlinski, Günther.

20. Zeidler, Otto.
21. Tillich, Georg.
22. Ostersohlte, Enno.
23. Noell, Otto.
24. Creutzenberg, Fritz.

Quarta a.

1. Renken, Wilhelm.
2. Hanken, Ernst.
3. Beyersdorff, Hans.
4. Krahnstöver, Heinrich.
5. Oldewage, Walther.
6. Eggerking, Johannes.
7. Böwert, Fritz.
8. Hünecke, Bernhard.
9. Meyer, Hermann.
10. Raker, Theodor.
11. Lohmann, Alexander.
12. Bake, Fritz.
13. Eiben, Anton.
14. Ehlers, Fritz.
15. Eiben, Johannes.
16. Harbers, Otto.
17. Bödecker, Johann.
18. Niemöller, Max.
19. Andreae, Karl.
20. Fiernkranz, Karl.
21. Friedrichs, Johannes.

Quarta b.

1. Pehl, Wilhelm.
2. Behrmann, Walther.

3. Oetken, Werner.
4. Littmann, Adolf.
5. Francksen, Hermann.
6. Meyer, Gustav.
7. Neumann, Fritz.
8. Ruykhaver, Franz.
9. Jaspers, Karl.
10. Siems, Johann.
11. Martens, Gustav.
12. Ruschmann, Anton.
13. Siems, Magnus.
14. Fortmann, Erich.
15. Müller, Ernst.
16. Heumann, Ernst.
17. Calberla, Wilhelm.
18. Mencke, Wilhelm.
19. Bunnies, Georg.
20. Oppermann, Werner.

Quinta.

1. Lubach, Hermann.
2. Ohlenbusch, Theodor.
3. Bückmann, Heinrich.
4. Runde, Justus.
5. Ehlermann, Hans.
6. Schiff, Erich.
7. Kaase, Walther.
8. Pehl, Emil.
9. Fimmen, Karl.
10. Eggerking, Friedrich.
11. Schultze, Otto.
12. Würdemann, Adolf.

13. Droescher, Rudolf.
14. Abel, Karl.
15. Königer, Wilhelm.
16. von Thünen, Hans.
17. Wempe, Adolf.
18. Eltze, Karl.
19. Ovy, Arthur.
20. Richter, Heinrich.
21. Zeidler, Ernst.
22. Scheer, Günther.
23. Meyer, Otto.
24. Hitzegrad, Franz.
25. Wolff, Hans.
26. Wegener, Franz.
27. Hohorst, Ernst.
28. Lyons, Alexander.
29. von Kempiski, Hans.
30. Kollmann, Horst.
31. Kaven, Otto.
32. Cropp, Hermann.
33. Klingenberg, Karl Ludw.
34. Siems, Burchard.
35. Oldewage, Rudolf.
36. Buttjer, Hermann.
37. Heye, Adolf.
38. Bake, Rudolf.
39. Häuber, Julius.
40. Löschner, Louis.

Sexta.

1. Reinhardt, Reinhold.
2. Beyersdorff, Ernst.

3. Eltze, Paul.
4. Sassen, Johann.
5. Lohse, Wilhelm.
6. Ehlermann, Gustav.
7. Hartong, Karl.
8. Unruh, Fritz.
9. Merckens, Helmut.
10. Penning, Rudolf.
11. Heumann, Eberhard.
12. Poppe, Erich.
13. Krapohl, Fritz.
14. Hoyer, Karl.
15. Boschen, Kurt.
16. Schröder, Paul.
17. Königer, Fritz.
18. Kuhlmann, Fritz.
19. Logemann, Karl.
20. Nutzhorn, Heinrich.
21. Tebbe, Heinrich.
22. Meyer, Heinrich.
23. von Friesen, Karl.
24. Harms, Karl.
25. Bierhorst, Paul.
26. Lyons, Fritz.
27. Konow, Hans.
28. Liecker, Albert.
29. Fimmen, Reinhold.
30. von Friesen, Eduard.
31. Dreyer, Max.
32. Bauer, Albert.
33. Bremerkamp, Bernhard.

D. Sammlungen.

Für die Lehrerbibliothek wurden, außer den Fortsetzungen von Grimms deutschem Wörterbuch und mehreren wissenschaftlichen oder das Schulfach betreffenden Zeitschriften — darunter neu: Hoffmanns Zeitschrift für den mathematisch-naturwissenschaftlichen Unterricht — angekauft: *Anthologia Graeca Palatina*, ed. Stadtmüller I. — *Epicteti Dissertat. ab Arriano digestae* rec. Schenkl. — *Hipparchi in Arati et Eudoxi Phaenomenon commentar. libri tres* rec. Manitius. — *Mythographi Graeci* ed. Wagner I. — *Plato, Apologia* ed. Schanz. — *Thucydides* ed. Boehme-Widmann. — *Lewy, Die semitischen Fremdwörter im Griechischen*. — *Carmina epigraphica conl. Buecheler*. — *Birt, Eine römische Literaturgeschichte*. — *Cauer, Die Kunst des Übersetzens*. — *Goettling, Allgem. Lehre vom Accent der griech. Sprache*. ³. — *Mommsen, Abriss des römischen Staatsrechts*. — *Müller, Handbuch der klass. Altertumswiss.* Bd. VI. — *Paulys Realencyklopädie*, 2. Aufl. von Wissowa, I. 2. — *Richter, Deutsche Redensarten*. — *Schillers Briefe*, von Jonas, IV. V. — *Wackernagel, Gesch. d. deutsch. Litteratur*, II. 4 ². — *Jäger-Moldenhauer, Auswahl wichtiger Aktenstücke zur Gesch. d. 19. Jahrh.* — *Sybel, Die Begründung d. d. Reichs*, VI. VII. — *Treitschke, Deutsche Gesch. im 19. Jahrh.* V. — *Kautsch, Die heilige Schrift des Alten Testaments*. — *Ranke, Der Mensch*. ². — *Bebber, Lehrbuch der Meteorologie*. — *Cantor, Vorlesungen über Gesch. der Mathematik*, I². II. III. 1. — *Fliedner, Aufgaben aus der Physik*. — *Martus, Astronomische Geogr.* — *Reidt, Anleitung zum mathem. Unterricht*. — *Rethwisch, Jahresber. über das höhere Schulwesen*, VIII.

An Geschenken empfing die Lehrerbibliothek u. a.: Von Sr. Königl. Hoheit dem Großherzog: Herbarts sämtl. Werke, von Kehrbach, VIII. — Vom Großherzogl. Oberschulkollegium: Katz, Der Augen Pflege; Koch, Die Geschichte des Fußballs; Gesundheitsbüchlein, bearb. im Kaiserl. Gesundheitsamt. — Vom naturwissenschaftl. Verein zu Bremen: Abhandlungen, XIII 1. — Vom Verf. Dr. Martin: Diluvialstudien, II.

Die Schülerbibliothek wurde um 39 Bände vermehrt.

Für das physikalische Kabinett wurden angeschafft: ein großer Blasetisch, 13 Wandtafeln für Naturlehre von Bopp.

E. Stiftungen.

I. Säkularstipendiums-Fonds.

	M	ℳ
a. Bestand des Vermögens am 1. Januar 1894		
1. des Säkularstipendiums-Fonds . . .	5180	46
2. der damit verbundenen v. Bussessen Stiftung	2400	—
3. Kassebehalt aus voriger Rechnung . . .	86	—
	7666	46
b. Zugang: 1. Zinsertrag aus dem Fonds der Säkularstiftung	177	95
2. Zinsertrag aus der v. Bussessen Stiftung	87	32
	7931	73
c. Ausgaben: 1. Stipendium (nicht vergeben)	—	—
2. Verwaltungsgebühr	23	—
	23	—
verbleiben	7908	73
Bestand des gesamten Stiftungsvermögens am 31. Dezember 1894		
1. Kapitalvermögen	7766	46
2. Kassebehalt	342	27
Summa wie oben	7908	73

II. Herbart-Stiftung.

	Einnahme.	M	ℳ
Uebertrag aus 1893:			
Gemeinsames Barvermögen		252	29
Zugang: Geschenk der Frau N. N.	100		
an Zinsen aus 1893:			
a. Kontobuch B. 1613	4	46	
b. Kontobuch D. 6646	4	76	
c. Effektzinsen	228	00	
		237	25
	Summa	589	54
	Ausgabe	448	70
Bleibt Barbestand am 31./12. 94		140	84
Effektenbestand: 3700 M 4% Darmstädter Stadtanleihe à 103		3811	00
300 M 4% Preuß. Bod.-Cred.-Pfandbriefe à 101,30		303	90
		4255	74
Davon:			
a. gemeinsames Vermögen	3601	42	
b. Anteil der O.-R.-Sch.	654	32	
Summa	4255	74	

1894.		Ausgabe.	$\mathcal{M}$	S
Jan. 31.	$\frac{9}{10}$ der Zinsen des gemeinsamen Vermögens zur stiftungsmässigen Verwendung:			
	a. an das Gymnasium	59	40	
	b. an die Ober-Realschule	59	40	
			118	80
	$\frac{9}{10}$ der Zinsen des Anteils der Ober-Realschule zu deren Verwendung		22	70
Mai 5.	300 $\mathcal{M}$ 4 $\frac{1}{2}$ % Pfandbrief der Preuss. Boden-Credit-Aktien-Bank à 101,55	304	65	
	Stückzinsen	1	15	
			305	80
Dez. 31.	Verwaltungskosten des Effektenbesitzes		1	40
			448	70
Von dem Zinsertrage im Jahre 1894:				
$\frac{9}{10}$ von zusammen 157,03 $\mathcal{M}$ = rund 141,30 $\mathcal{M}$ wurden überwiesen am 6. Febr. zur stiftungsmässigen Verwendung:				
	a. an das Gymnasium	59	80	
	b. an die Ober-Realschule	59	80	
	c. an dieselbe besonders	21	70	
		Summa $\mathcal{M}$	141	30

Von dem auf das Gymnasium für 1893 entfallenen Zinsanteil von $\mathcal{M}$ 59,40 und dem Restbestande und Zinsen aus 1893, zusammen $\mathcal{M}$ 61,67, wurden verwendet auf Schulbücher für drei Schüler zusammen $\mathcal{M}$ 48,60. — Für das Jahr 1895 sind verfügbar an Zinsen aus 1894 $\mathcal{M}$ 59,80, an Rest und Zinsen aus 1894 $\mathcal{M}$ 13,59, zusammen $\mathcal{M}$ 73,39.

F. Entlassung der Abiturienten.

Sonnabend, 23. März, morgens 11 Uhr, in der Aula.

Es werden folgende zehn Abiturienten entlassen:

1. August Siefken, aus Varel, geb. 1877 April 3. Studiert Elektrochemie.
2. Otto Ritter, aus Oldenburg, geb. 1877 Januar 2. Studiert Jura.
3. Hans Jarosch, aus Oldenburg, geb. 1874 Mai 31. Studiert Medizin.
4. Julius Nolte, aus Oldenburg, geb. 1876 Mai 4. Studiert Staatswissenschaften.
5. Theodor Onken, aus Zetel, geb. 1877 Juni 11. Studiert Medizin.
6. Ernst Lange, aus Oldenburg, geb. 1875 Aug. 15. Widmet sich dem Bankfach.
7. Friedrich Lüschen, aus Oldenburg, geb. 1877 März 19. Geht in den Postdienst.
8. Albrecht Stalling, aus Oldenburg, geb. 1873 April 6. Studiert Medizin.
9. Adolf Sartorius, aus Oldenburg, geb. 1876 Sept. 22. Wird Offizier.
10. Emil Ahlhorn, aus Oldenburg, geb. 1876 Sept. 19. Wird Offizier.

Von diesen halten Vorträge:

1. Jarosch: De Imperatoris Guilelmi I beata senectute.
2. Ritter: L'Acropole d'Athènes dans l'histoire des arts.
3. Onken: Die Pflicht der Dankbarkeit gegen grosse Männer.

1894.
Jan. 31. $\frac{9}{10}$ der Zinsen des
a. an das
b. an die

$\frac{9}{10}$ der Zinsen des
Mai 5. 300 $\mathcal{M}$ 4 $\frac{9}{10}$ Pfandbric

Dez. 31. Verwaltungskosten

Von dem Zinsertrag
 $\frac{9}{10}$ von zusammen
Verwendung:

a. an das
b. an die
c. an die

Von dem auf das
Zinsen aus 1893, zusammen
Für das Jahr 1895 sind ve
sammen $\mathcal{M}$ 73,39.

Sonna

Es werden folg

1. August Siefken,
2. Otto Ritter, aus
3. Hans Jarosch, at
4. Julius Nolte, aus
5. Theodor Onken,
6. Ernst Lange, au
7. Friedrich Lüsche
8. Albrecht Stallin
9. Adolf Sartorius,
10. Emil Ahlhorn, a

Von diesen ha

1. Jarosch: De Imp
2. Ritter: L'Aeropole
3. Onken: Die Pflie

© The Tiffen Company, 2007

TIFFEN Gray Scale

A 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

R G B W K M Y C

$\mathcal{M}$ 3
Verwendung:

.	59	40	
.	59	40	
			118 80
lung			22 70
55	304	65	
nsen	1	15	
			305 80
.			1 40
			448 70

lesen am 6. Febr. zur stiftungsmäßigen

.	59	80
.	59	80
.	21	70

Summa $\mathcal{M}$ 141 30

von $\mathcal{M}$ 59,40 und dem Restbestande und
für drei Schüler zusammen $\mathcal{M}$ 48,60. —
Rest und Zinsen aus 1894 $\mathcal{M}$ 13,59, zu-

orienten.

ar, in der Aula.

ert Elektrochemie.

diert Jura.

diert Medizin.

ert Staatswissenschaften.

ert Medizin.

idmet sich dem Bankfach.

9. Geht in den Postdienst.

Studiert Medizin.

Wird Offizier.

Wird Offizier.

inner.

Diese Schulfeyer mit Ihrer Höchsten und geneigten Gegenwart zu beehren, werden Seine Königliche Hoheit der Grossherzog, Seine Königliche Hoheit der Erbgrossherzog, sämtliche Staats- und Kirchenbehörden, der Magistrat und Stadtrat, die Herren Prediger und Lehrer, die Eltern unserer Schüler, so wie alle Freunde des Gymnasiums unterthänigst und gehorsamst eingeladen.

Das laufende Schuljahr endet Sonnabend, 6. April.

Das neue Schuljahr beginnt Montag, 22. April. Die Aufnahme neuer Schüler geschieht Sonnabend, 20. April, morgens 9—1 Uhr, im Gymnasium. Dabei ist, aufser den Schulzeugnissen, der Nachweis über die stattgehabte erste oder zweite Impfung zu erbringen. Die für Sexta angemeldeten Schüler haben ihr letztes Rechen- und Schreibheft vorzulegen.

Die Wahl und der Wechsel der Pensionen bedarf meiner vorgängigen Genehmigung.

Dr. H. Stein,
Direktor des Gymnasiums.

