



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

F., G.: Sportbericht eines römischen Jockey's.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Sportbericht eines römischen Jockey's.

Da in diesen Wochen die Ritter und Senatoren unseres Staates nicht verschmähen, von der ernstesten politischen Arbeit auf der Rennbahn Erholung zu suchen, möchten gern auch die Grenzboten ihrer Pflicht, Zeitinteressen prüfend zu begleiten, durch einen kleinen Sportartikel genügen. Leider haben die Rennpferde, welche wir aus unseren Ställen auf die Bahn zu bringen vermögen, ein sehr geisterhaftes Aussehen, denn es sind nur die Schattenbilder jener Rosse, die vor sechshundert und wieder vor sechszehnhundert Jahren in den Schranken liefen. Und wir fürchten, statt der Schilderung frischen Lebens nur eine farblose Erinnerung an vergangene Zustände bieten zu können. — Noch ist das Jahr dem jetzt lebenden Geschlechte nicht vergessen, wo in Deutschland die ersten Wettrennen mit jährlicher Wiederkehr eingerichtet wurden nach englischem Muster, als Vergnügen anspruchsvoller Kreise, dem Volke ein neuer Anblick. Seitdem haben die deutschen Pferderennen so zugenommen, daß jetzt schwerlich einer ansehnlichen Stadt oder Landschaft der Rennverein fehlt. Wenn der bedächtige Landwirth noch heute mit gemischten Empfindungen auf die eingebürgerte Zucht von Rennpferden blickt, auf die Summen, welche bei Rennwetten umgesetzt werden, und auf Abenteuerer aus alten Familien, welche ihre Stallknechtpassionen und zuweilen die entsprechende Gefinnung mit dem werbenden Capital ihrer Rosse von einer Landschaft zur andern führen, so sind seine Bedenken gegen die Rennbahn fast so alt, als die Rennspiele selbst. Denn es ist keine neue Beobachtung, daß eine spielende Hingabe an virtuose Leistungen bei Menschen und Thieren die praktische Brauchbarkeit für dieselben Zwecke, welche das Spiel fördern soll, selten begünstigt. Unwesentliches wird die Hauptsache, selbst die Zucht für das Spiel vermindert die Tüchtigkeit für den Ernst. Auch unleugbarer Nutzen wird vielleicht aufgewogen durch die Unarten, Verirrungen und Laster, welche mit jeder leidenschaftlichen Spielfreude unzertrennlich verbunden sind. Das erfuhren schon die Jostreiter des Mittelalters, welche ungepanzerten Bauern unterlagen, und vor ihnen die römischen Kaiser, welche das weiße Tuch in den Circus warfen und für ihre Kriege Reiterei und Fußvolk von den Barbaren miethen mußten.

Aber ob man die Wettrennen mit warmer Theilnahme oder kritisch betrachte, sie haben unleugbar, seit in Europa überhaupt Cultur besteht, eine bedeutsame und glänzende Geschichte; sie waren fast in jedem Jahrhundert charakteristischer Ausdruck der herrschenden Neigungen und Bildung, in manchen Zeiträumen von entscheidendem Einfluß auf die Politik und die Geschicke der Staaten.

Das moderne Interesse an der Rennbahn reicht bei weitem nicht an die Bedeutung, welche die Rennbahn im 12. und 13. Jahrhundert und wieder tausend Jahre früher in der römischen Welt gewonnen hatte. Jetzt fordern wir vom gerittenen Pferde Schnelligkeit und Dauer des Laufes in ebener Bahn und durch Terrainhindernisse, wir schätzen vorzugsweise Blut und Training, welche durch die Kunst des Reiters zur Geltung gebracht werden. Im Mittelalter war Hauptsache die gewandte Speerkunst des Reiters, erst in zweiter Linie die Wucht des beschleunigten Rosselaufes. Im Alterthum waren es auch die Schnelle und kunstvolle Abrichtung des Rosses, aber nicht vorzugsweise des Reitpferdes, sondern des Gespannpferdes und daneben die schwere Kunst des Bahnlenkens, welche bewundert wurden.

Wer über die römische Rennbahn Ausführliches in anmüthiger Schilderung lesen will, möge in „Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms von Ludwig Friedländer“ den Abschnitt „Schauspiele“ aufschlagen, für die byzantinische Zeit: „Wilken, die Parteien der Rennbahn“. Hier soll Einzelnes von dem römischen Brauch hervorgehoben werden, was in dem Wettrennen der modernen Bahn sein Seitenbild findet, oder dazu in nicht immer verständlichem Gegensatz steht.

Die Wettrennen waren, wie alle öffentlichen Schauspiele des Alterthums, meist officielle Acte, welche an Festen der Götter und des Staates und großen Gedächtnistagen von den Kaisern und den höchsten Beamten veranstaltet wurden, zuweilen auch von reichen Privatpersonen; nicht nur in Rom, sondern fast in allen großen Städten des Kaiserstaates. Der Spielgeber eröffnete das Fest, wenn er ein hoher Würdenträger oder die Veranlassung eine festliche war; durch feierliche Procession (pompa) und Einzug in die Rennbahn, er hatte den Vorsitz und vertheilte die Preise. In Rom war nicht nur der Luxus der Rennfeste am großartigsten, auch die Wiederkehr am regelmäßigsten. Bis zur Regierung Marc Anton's scheint sich dort die Zahl der jährlichen Renntage fortwährend vermehrt und in dieser Zeit wohl 40 bis 50 Tage des Jahres betragen zu haben. Daß seit Marc Aurel im Ganzen keine Zunahme stattgefunden habe, schließen wir nur aus der bedrängten Lage des Staates, nicht aus Ueberlieferung. Es war also in guten Rennjahren des zweiten Jahrhunderts jeder siebente bis achte Tag des Jahres zu Rom ein Renntag. Schon solche Ausdehnung läßt auf einen ungeheuren

Kennapparat schließen. Diese ganze Ausrüstung aber war in der Hand von vier großen Kennclubs.

Die römischen Kenngesellschaften haben eine tausendjährige Geschichte. Von der letzten Zeit der Republik bis in das Jahrhundert der Kreuzzüge besorgten sie zu Rom und Constantinopel, überall wo die römische Herrschaft antike Cultur verbreitet hatte, die größten Schaufeste der Völker; durch länger als ein Jahrtausend waren sie das aufregendste, regelmäßig wiederkehrende Interesse in dem alternden Kaiserstaate. Die großen Trainirschulen der Gladiatoren hörten mit der Einführung des Christenthums auf, aber die Clubs für Kennsport beschäftigten unter dem heiligen Kreuz von Byzanz ebenso leidenschaftlich, wie unter der Herrschaft des Vater Jovis, welcher selbst aus einem Biergespann von der Höhe des Capitols auf die große Rennbahn seiner Römer herabsah.

Die Kennclubs der Römer und Byzantiner waren Gesellschaften von Sportmen und Capitalisten, welche Kasse, Wagen und Jockey's, Gestüte, Trainiranstalten, Handwerker und Slaven für die Dienste der Rennbahn unterhielten und an die Unternehmer der Spiele vermieteten. Sie hatten allmählig eine Art Privilegium für Beschaffung des gesammten Kennapparats erworben; wer öffentliche Spiele geben wollte, mußte sich mit ihnen über den Kostenpreis verständigen, und sie scheinen die Tyrannei privilegirter Unternehmer schon früh in einer lästigen Weise geübt zu haben. Seit es angekommen war, die Rennen ganze Tage dauern zu lassen, weigerten sie sich wohl, für eine kleinere Anzahl von Rennen ihren Apparat zu leihen, und der Prätor A. Fabricius ließ im Jahre 54 n. Ch. ihnen zum Spott Hundegespanne rennen, weil er ihre ausschweifenden Forderungen nicht befriedigen wollte. Die Kaiser selbst wußten sich ihrer Tyrannei nicht zu entziehen; sie unterhielten zwar wenigstens in den ersten Jahrhunderten n. Chr. eigene Gestüte und Trainiranstalten, aber ihre Kasse liefen doch unter den Abzeichen einer Partei; der Versuch, welchen Domitian machte, eigene kaiserliche Clubs einzurichten, hatte keine Dauer.

Wir wissen wenig von ihren Anfängen. Die beiden ältesten Kennvereine in Rom, welche schon zur Zeit der Republik erwähnt werden, waren der Club der Schimmel und der Braunen (*factio albata* und *russata*). Sie mögen sehr alt sein und schon vor Einrichtung der großen Rennbahn, des Circus maximus, die Bauerschaften der Siebenhügelstädte bei dem alten Volksfest des Roslaufs, den Equirrien, am Ufer der Tiber in Parteien getheilt haben. Die Clubnamen werden im Deutschen ungenau in „Weiße“ und „Rothe“ übersetzt, dem Römer drückte ihr Name vor Allem die beiden Pferdefarben weiß und braun aus. Ebenfalls ungenau ist die deutsche Uebersetzung der späteren Sportvereine in „Blaue“ und „Grüne“. Wenn die dritte

Gesellschaft, der Club der Veneter (f. veneta) zuerst in die Bahn trat, wissen wir nicht. Da der altitalische Volksstamm dieses Namens, welcher unter Galliern im Norden der Pomündung wohnte, nach sagenhafter Ueberlieferung mit dem Ahnherrn des Julischen Kaiserhauses aus Troja eingewandert war, und da Virgilius, der große Hofdichter des Julischen Geschlechts, diese Stammverwandtschaft hervorhebt, so ist nicht unwahrscheinlich, daß der Clubname unter Cäsar oder Augustus in Aufnahme gekommen ist, und daß nicht die Farbe, welche der Club führte, der Faction zuerst ihre Namen gegeben hat, sondern daß die Farbenbezeichnung, *venetus color*, erst durch die Rennbahn in die lateinische Sprache eingeführt wurde. Die Farbe war die des blaugrünen Meeres, aus welchem einst Venus, die Ahnfrau des Kaiserhauses, aufgetaucht war. Eine Nuance der Farbe, die lauchgrüne, kam mit dem vierten Club, *factio prasina*, unter den Claudischen Kaisern auf, und dieser Club wurde durch kaiserliche Gunst schnell der angesehenste. Wir wissen nicht, ob irgend welche Opposition des Claudischen Hofes gegen Julische und republikanische Erinnerungen mitgewirkt hat. Daß aber solche stille Gunst und Abneigung auch in der Rennbahn während des ersten Jahrhunderts der Kaiserzeit eine Rolle gespielt hat, ist unzweifelhaft. Kaiser Galba, der gegen die Claudier heraufkam, begünstigte wieder die meergrünen Veneter, ebenso Vitellius, der sich auf die Anhänger des Galba stützen wollte. Unter den späteren Kaisern wurden die ursprünglichen Hausbeziehungen der Clubs gleichgültig, aber die maßlose und leidenschaftliche Parteinahme des Publicums und der Kaiser für eine und die andere Farbe war doch nicht ohne politischen Hintergrund.

Es ist wahr, die Factionen der Rennbahn trieben keine Politik, die Clubs selbst bestanden aus Pferdezüchtern und hart gesottenen Speculanten, die sich in ihrem wohlverstandenen Interesse auf der Rennbahn Concurrenz machten, außerdem gegen das Publicum und die Festgeber zusammen zu halten mußten. Aber die gesammte Bevölkerung der Städte, welche den Sport nicht gewerbmäßig trieb, vom Kaiser bis zum obdachlosen Straßenbuben, war in Parteien getheilt, schlechte Kaiser brachten siegreiche Wagenlenker feindlicher Factionen um, und der kleine Mann heroch ängstlich den Mist der Rennpferde, um daraus zu folgern, ob die Kenner seiner Partei das richtige Futter erhalten hatten. Mehr als einmal entbrannte in Rom und Constantinopel durch die Excesse des Circus ein Aufruhr, welcher dem kaiserlichen Thron furchtbare Gefahr drohte. Die Rennbahn war der Ort, wo das Volk sich am meisten als Masse fühlte gegenüber seinen Gewaltigern, und wo es sich die Freiheit herausnahm, durch Zuruf, Beifall und Spottreden auch die höchsten Machthaber zu kritisiren; dort wagte es, durch Uclamationen wahres oder officiellcs Wohlgefallen auszudrücken, aber auch Forderungen zu stellen, welche mit der Rennbahn nichts zu thun hatten, die Verurtheilung von Verbrechern,

die Begnadigung von populären Angeklagten zu fordern. Für die Vorbereitung solcher Massendemonstrationen muß sich sehr früh eine bestimmte Methode ausgebildet haben, über welche wir nichts wissen, die aber zu den merkwürdigsten Erscheinungen des Straßenlebens im spätern Alterthum gehört. Wenn im römischen Senat mehrere Hundert Stimmen den Kaiser mit langen Redesätzen emphatisch begrüßten, so kann man sich wohl denken, daß die Worte, soweit sie nicht als formelhaft und herkömmlich in Jedermanns Gedächtniß waren, von den Führern und Einpeitschern des Senats vorher schriftlich mitgetheilt wurden. In einer Circusversammlung von 2—300,000 Menschen war dies Ablesen unmöglich, und doch mußte eine organisirte Verabredung stattfinden, welche durch Claqueure der Rennclubs und durch Helden der Straße vermittelt worden sein mag. Was auf abgelegene Mauerwinkel gekritzelt, in hundert Osterien umhergetragen, in den zahlreichen Innungen und Bruderschaften des alten Roms besprochen wurde, das klang zuletzt wie Donnersturm von den Sitzreihen des Circus, und zwar nicht als unverständliches Geschrei, sondern deutlich, in sicheren Absätzen, mit gleicher Modulation der Stimme, erschütternd in das Ohr. Groß war die Bedeutung dieser Zurufe für die Machthaber. Schon die Biographen der späteren Kaiser verzeichnen lange Acclamationen. Als das römische Reich des Westens getilgt war und germanische Könige über die alten Provinzen des Kaiserstaats herrschten, dauerte in den Stadtgemeinden derselbe römische Brauch, und mit ängstlicher Kritik wurde von den gothischen und fränkischen Königen jedes Wort eines solchen Zurufs erwogen, den die Bruderschaften der Bürger überdacht und hergesungen hatten.

Bei solcher Bedeutung der Rennbahn für das Volk und seine Herrscher war es natürlich, daß der Hof nicht nur aus leidenschaftlicher Freude am Sport einzelne Clubs begünstigte, welche gerade populär waren, und daß diese Parteinahme der Kaiser und ihrer Günstlinge die Unzufriedenen und den Oppositionsgeist der Bürgerschaft um die entgegengesetzte Partei sammelte. Wenn dann das Volk in auffälliger Weise für Meergrün Partei nahm, während die Freunde des Kaisers dem Rauchgrün zuriefen, so war nicht zu verwundern, daß ein schwacher Fürst darin persönliche Beleidigung sah und gelegentlich den herausfordernden Trotz eines Jockey mit tödtlichem Haß verfolgte. Die Pflicht, das Volk unablässig zu amüsiren, gehört zu den alten Leiden des Imperialismus, und ebenso die Versuchung, in jeder Unart der Straße und des Schauspiels einen persönlichen Angriff auf die Person des Herrschers zu finden.

Die vier Parteien der Rennbahn bestanden bis in die Byzantinerzeit, je zwei derselben, die Schimmel und die Rauchgrünen, und wieder die Braunen und die Meergrünen standen in engerer Verbindung, doch scheinen die schwächeren

nie in den beiden großen Clubs von Lauchgrün und Venetischgrün ganz ausgegangen zu sein, da die Vierzahl der rennenden Gespanne bestehen blieb und ohne Gegensatz der Parteien die Farben und Sprichwörter wesentlich an Reiz verloren hätten. Die Clubs gaben der Schaulust Material und Farben, aber der menschliche Antheil des Publicums galt nicht den Theilhabern der Clubs selbst, sondern ihren Jockey's und den Pferden.

Den Römern war das Pferd weniger vertraulich in Hof und Wirthschaft gesellt, als irgend einem andern größeren Culturvolk, etwa die Aegypter ausgenommen. Es wurde ihnen zu keiner Zeit in der Weise Nuthier, wie uns. Vor dem Pfluge, zu Führen der Landwirthschaft, am Lastwagen diente dem römischen Landwirth das Rind, das Roß war ein Luxus der Vornehmen, die Ehre der Ritter, lange Zeit fast nur für Krieg und Spiel. Auch die Vornehmen benutzten das Wagen- und Reitpferd in Italien nur ausnahmsweise, sogar im Kriege hat die römische Reiterei selten die Kühnheit des geschlossenen Angriffs auf stehendes Fußvolk gezeigt, welche das gepanzerte Reiterheer des Mittelalters und die Schwadronen Zieten's bewährten. Dafür wurden die großen Gestüte zur Kaiserzeit eine lohnende Speculation, sie züchteten außer edlen Kriegerrossen vornehmlich Rennpferde und erstrebten die Entwicklung der Sportvirtuositäten für Ritt und Gespann mit größter Sorgfalt. Und die Bewunderung, welche ausgezeichnete Pferde im Circus fanden, war gerade vielleicht darum weit größer, als jetzt, weil die ganze Gattung dem Römer weniger alltäglich blieb, als dem Germanen. Die Eigenschaften guter Rennpferde, ihre Geschwindigkeit und die Sicherheit ihrer Dressur wurden das Entzücken der ganzen Stadt. Die Kenntniß ihres Stammbaums, ihrer Pflege und Trainirung galt bei Vornehm und Gering als modisches Wissen, wodurch man sich als Mann von Welt und Stall zu erweisen hatte. In der That dürfen wir aus einzelnen Anekdoten schließen, daß die systematische und fortgesetzte Zucht für den Sport ganz außerordentliche Resultate gegeben habe an Gestalt, Dauer, Feuer und Intelligenz der Pferde.

Auch auf die Farbe achtete der Römer, er forderte sie rein und bestimmt, liebte nicht die Abzeichen. Für die Götterwagen, welche bei großen Festen im Zuge gefahren wurden, müssen seit frühester Zeit Rosse von bestimmter Farbe gewählt worden sein, dem Jupiter z. B. weiße, dem Apollo Fuchse. In der Kaiserzeit galt für das bei weitem schönste Pferd *hadius*, der Fuchs; seine Farbe wurde gern mit der Farbe der Dattel verglichen, welche durch die Sonne noch nicht völlig gar gekocht ist. Nächst ihm *aureus*, der Goldfuchs<sup>\*)</sup>. Dann *russeus* der Braune; *murteus* der Kirschbraune, dessen schöne

<sup>\*)</sup> Bei Palladius werden die Farben in dieser — nicht zufälligen — Reihenfolge aufgezählt. Die Lesart der folgenden Fuchsvarietät ist unsicher, *abioneus*, Farbe des gebräunten Tannenhölzles, oder *aheneus* Bronze fuchs?

Farbe den Römern als Mischung von Purpur und Schwarzbraun erschien; cervinus der Rehbraune. Ferner gilbus die Isabelle, deren charakteristische Glasaugen um 620 nach Christi der spanische Bischof Isidor genau beschreibt; glaucus bei den Griechen ursprünglich wohl der Blau- und Hechtshimmel, den Römern wurde das Wort aber gleichbedeutend mit ihrem flavus der Falbe (Bellius II., 261). Darauf die Schimmel: scutulatus der Apfelschimmel, albus der Weiße, guttatus der Fliegenschimmel, candidissimus der Atlaschimmel. Endlich niger der Rappe, pressus der Sommerappe. Im geringsten Ansehn standen varius der Schecke und Tiger und canus, die Art von Schimmeln, Mausfahlen und Gestichelten, bei denen Fahlgrau mit Schwarz gemischt war.

Die höchsten Leistungen in der Bahn wurden von den Gespannpferden gefordert, und die allerhöchsten im großen Circus von Rom, wo die edelsten Rosse der ganzen Welt mit einander rannten. Nächst der Schnelligkeit und Dauer des Laufes war das gewandte Durchdrängen durch den engsten Zwischenraum der anderen Gespanne, schnelles Ausweichen und scharfes Biegen in der innern Bahn um die beiden Wendestellen Hauptsache. Da die innere Bahn immer zur linken Hand lag und die schweren Bahnwendungen von rechts nach links gemacht wurden, hatte das linke Pferd des Gespanns bei weitem die schwerste Aufgabe und der Erfolg hing zum großen Theil von seiner Geschicklichkeit ab. Dafür erhielt es auch die volle Ehre des Sieges, es hieß das Leitpferd, sein Name war in aller Munde und wurde als der des siegreichen Gespanns verzeichnet; und wenn einem ruhmvollen Biergespann durch Testament eine Alterspension ausgesetzt worden war, so sollte diese nach der Meinung weiser Rechtskundiger so lange ausgezahlt werden, als das Leitpferd lebte. Auch die Dauer berühmter Rennpferde war erstaunlich. Wenn der Tuskus als Leitpferd des Jockey Fortunatus von dem Rauchgrünen 386mal, und der Braune Victor des Jockey Gutta von demselben Club 429mal siegten, so müssen sie nach allen überlieferten Zahlenverhältnissen wenigstens viermal so oft am Biergespann gerannt sein, also circa 1600—1700 mal, im großen Circus fast ebensoviel Meilen. Und diese Leistungen waren nur die Thaten ihrer gereiften Kraft, denn alle Rennen im Zweigespann sind dabei gar nicht gerechnet. Doch galten schon hundert Siege eines Rennpferdes für eine ausgezeichnete Leistung, ein solches Roß wurde durch den Titel centenarius geehrt, wahrscheinlich auch durch besonderen Schmuck.

Die beste Ehre der Bahn wurde den Jockey's zu Theil. Gefahr und Kunst derselben waren wohl größer, als auf unserer Bahn. Aber das Preisgeben der Person bei öffentlichen Schauspielen jeder Art war in Rom ein anrüchiges Thun; der Jockey war nicht in der Weise unehrlich, wie der unfreie Gladiator, aber bürgerlich respektabel wurde seine Thätigkeit zu keiner Zeit,

auch dann nicht, wenn sein Ruhm in Aller Munde war, wenn er als Günstling liebedürftiger Kaiser und Kaiserinnen mit einem Schweif vornehmer Klienten durch die Straße zog, wenn Kaiser und Senatoren an seinem Gespanne die Dienste von Stallknechten verrichteten. Nur bei seltenen Rennen an hohen Götterfesten oder auf Befehl eines eigenwilligen Herrschers oder als verlorene Söhne betreten einmal Dilettanten aus den höheren Ständen griechischem Brauche gemäß die Rennbahn; dergleichen fiel im Kreise römischer Nationalität immer als ein grobes Wagniß auf. Das hinderte die Jockeys natürlich nicht, nach Zeitgeschmack berühmte Leute zu werden, welche auf einen Consul und Senator übermüthig herabsahen und sich auf den Straßen Roms Frevel und Gewaltthat erlaubten, ohne daß die Polizei einzuschreiten wagte. Sie kamen vielleicht aus dem Sklavenstand heraus, aber sie blieben schwerlich Sklaven, denn wenn sie den Beifall der schauenden Menge gewonnen hatten, forderte diese im Circus selbst ihre Freilassung, und wir sind zu der Annahme geneigt, daß das Meisterstück ihrer Kunst, der Sieg auf dem Viergespann, ihnen die Freiheit vermittelte, ja daß sie selbst nur Freigelassene auf der *summa quadriga* duldeten. Im Ganzen ist ihre sociale Stellung und ihr Wesen am ersten mit dem unserer Kunstreiter zu vergleichen. — Nicht alle übten die gleiche Kunst; sie waren, soweit ihre Thätigkeit erkennbar ist, entweder Abspringer, *desultores*, welche als Reiter mit zwei Rossen rannten, und während des Rennens die Rosse wechselten, oder Kutscher, *agitatores*. Beide traten in ähnlicher Jockeytracht und in den Farben ihrer Partei auf, aber die Kutscher waren seit der Kaiserzeit die Abtheilung, an welche sich das leidenschaftlichste Interesse heftete. Als Sieger erhielten sie im Circus das Siegeszeichen, die Palme, und die ausgesetzten Preise; ihr Name wurde in die Zeitungen (*acta*) und durch Statuen auf die Nachwelt gebracht, und berühmte Kutscher müssen selbst Rennpferde als Eigenthum gehabt, oder unabhängig von den Clubs als Vorsteher von Gestüten reicher Privatleute besorgt haben. Denn ihre Abhängigkeit von dem Club, dem sie zugehören, ist keine dauernde, sie gehen von einer Partei zur andern über und nehmen dann ihre Leitpferde mit. Dieser Wechsel der Partei scheint bei berühmten Jockey's so lange erfolgt zu sein, bis sie selbst als Capitalisten unter die Mitglieder eines Clubs aufgenommen wurden. Sie bildeten alle zusammen zu Rom eine Bruderschaft unter Vorstehern mit Heiligthum und Rade. Ihre Laufbahn ist nicht ohne Interesse, früh begann die harte Schule des Stalls, sie übten sich auf den Privatbahnen, welche ihre Clubs oder vornehme Römer in den großen Gärten angelegt hatten, und traten als Anfänger im Circus zuerst mit dem Zweigespann auf. Hatten sie darauf eine große Anzahl Siege gewonnen — der Jockey Diokles z. B. tausend Siege auf der Biga, — so erwarben sie das Bürgerrecht des Circus durch einen

Stieg auf dem Biergespann. Jetzt wurden sie vielbesprochene und umworbene Männer, erwarben eigene Kasse, gewannen vielleicht hohe Preise und konnten wohlhabende Leute werden. Das höchste Ziel des Ehrgeizes aber war, auf der hohen Quadriga tausend Siege zu gewinnen und den seltenen Ehrentitel millenarius zu erreichen. Der Jockey Pompejus Musclosus im zweiten Jahrhundert gewann sogar 3559 Siege, die höchste sicher überlieferte Zahl. Zuweilen glückte ihnen, sich bei guten Jahren aus dem gefährlichen und aufreibenden Beruf in das Stillleben der Provinz zurückzuziehen. Aber wir erfahren auch, daß einzelne berühmte Jockey's ihr schweres Athletengewerbe bis in das Greisenalter forttrieben.

In der Rennbahn auf leichtem zweirädrigem Wagen, der hinten offen, vorn mit halbrunder, niedriger Brüstung versehen war, stand der Jockey, in eng anliegender Tunika ohne Ärmel, einen Lederhelm auf dem Haupt, die Zügel der Kasse am breiten Gurt befestigt, ein Messer zum Lösen der Riemen für den Nothfall an der Seite, die Peitsche mit Schlagriemen in der Hand. Die Schwere und Höhe seiner Rennwagen scheint nach der Zahl der vorgespannten Pferde verschieden gewesen zu sein. Gerannt wurde im Circus, einem langen offenen Raum, dessen zwei geradlinige Langseiten durch parabolische Bogen verbunden waren. Der gesammte Raum wurde durch die Architektur der Sitzreihen eingefast, welche am großen Circus zu Rom nach verschiedenen Neubauten in der letzten Kaiserzeit mehr als 300,000 Plätze boten. In der Mitte der Bahn lief eine Schranke, später niedriges Mauerwerk, entlang, welches in der Sportsprache später Zeit spina, Rückgrat, hieß. Die Wendestellen oben und unten waren durch je drei kegelförmige Zeichen, die metae, markirt. Die Bahn lief vom Ausgangspunkte an der rechten Seite der spina hinab, um die hinteren Regelmarken herum, auf der linken Seite zum Ausgangspunkt zurück. Abgerannt wurde von der oberen Schmalseite, diese war durch eine Mauer geschlossen, in deren Mitte das große Eingangsthore und daneben rechts und links im großen Circus je sechs Rennthore waren durch Schranken gesperrt, von denen die Wagen ausliefen. Die Zahl der Thore aber war nicht in jedem Circus dieselbe, zwölf die höchste Zahl. Im großen Circus scheint die Mauer, aus deren Oeffnungen abgefahren wurde, rechtwinklig gegen die Bahnachse gestanden zu haben, auf anderen Bahnen lief auch sie in einer Curve, was günstiger war, denn bei gerader Abfahrtslinie waren die Wagen zunächst der äußeren Bahneinfassung in beträchtlichem Nachtheil. Die Thore des Abrennens wurden ausgelost.

Der gewöhnliche Lauf eines Rennens ging siebenmal um die ganze Bahn. Ein Kreidestrich auf der Abfahrtsseite bezeichnete das Ziel.

Die Länge der Rennbahn ist auffallend, sie betrug in dem großen Circus bei sieben Umläufen fast eine Meile, und wenn auch die Zahl der Umläufe



Wagen eine sehr ungünstige, wir dürfen annehmen, daß diese Schwierigkeit durch eine andere aufgehoben wurde, durch das Mèlé stürzender Wagen und Kasse, durch den Aufenthalt und die unvermeidlichen Umwege der Glücklicheren.

Selbstverständlich beteiligten sich nicht an jedem Renntage und Rennen sämtliche Parteien. Zwar ruhte die ganze Organisation der Feste bis in die Byzantinerzeit auf ihrer Vierzahl, aber Feindschaft der Festgeber, Zwist der Parteien, schlechte Finanzlage eines Clubs, Unfälle der Kasse und Jockey's, oder gar Haß der Kaiser mußten einmal die Zahl der rennenden Parteien vermindern, dann rannte von den Uebrigen eine größere Wagenzahl. Nur zweimal werden Fälle erwähnt, wo die rennenden Clubs je vier Wagen zu demselben Rennen stellten.

Außerdem gab es Rennen, welche besonders ausgezeichnet wurden. Zunächst das erste Rennen nach der Procession, es stellte auch den Kutschern und Pferden die stärkste Zumuthung, wenn sie nämlich selbst stundenlang dem ermüdenden Zuge der Procession als Teilnehmer ausgesetzt waren, was wir nicht sicher wissen. Noch größere Ehre hatten heilige Rennen an hohen Gedächtnistagen des Staates, welche in längeren Zeiträumen wiederkehrten. In besonderem Rennen liefen zuweilen Rennpferde, welche die Bahn noch nicht betreten hatten (novi) im Viergespann, und außerdem nicht trainirte Pferde (anagones), ähnlich wie bei uns. Auch die Kutscher erwiesen ihre Kunst in besonderem Rennen ohne Peitsche, mit erschwerender Anschirrung der Pferde, so daß z. B. im Sechsgespann die Pferde ohne Joch nur mit Riemen an einander gebunden waren. Im Uebrigen muß man festhalten, daß die römische Rennbahn den Trab und andere gemäßigte Gangarten nicht kannte, sondern nur den vollen Carrierelauf, und zwar den der edelsten Pferde aus der ganzen bekannten Welt. Die Beschreibungen stimmen darin überein, daß dem einzelnen Zuschauer das Detail des Anblicks sich windschnell entzog, um ebenso plötzlich wiederzukehren.

Die verschiedenen Operationen des Jockey's, durch welche der Sieg gewonnen werden konnte, wurden im römischen Sport durch besondere Redensarten bezeichnet. Der Wagenlenker Diokles hat in dem Denkstein, welchen er sich um 148 n. Chr. setzte, nicht nur genau bemerkt, wie oft er den Sieg gewonnen habe, wenn er aus dem ungünstigen vierten und dritten Thor rannte, die am weitesten von der innern Bahn entfernt waren; er hat auch den Verlauf seiner Rennen verzeichnet, ob er gleich von Anfang die Führung nahm (815mal unter 1462 Siegern, dies war also der häufigste Sieg), ob er die Führung überließ (67mal), ob er Vorsprung gab (36mal), und verschiedene andere Weisen (42mal).

Die Zahl der Unfälle muß bei den Wagenrennen groß und der Fall

nicht selten gewesen sein, daß keiner der Wagen an das Ziel kam. Auch todte Rennen, wo der Jockey durch zweite Ausfendung (remissus) gewann, sind als sehr selten notirt. Deshalb muß römische Spielregel gestattet haben, daß im Nothfalle jedes Erscheinen der Clubfarbe beim Pfosten, in römischer Sportsprache etwa *pannus ad cretam*, den Sieg entscheiden konnte, gleichviel wie die Farbe durch die Bahn zum Ziele kam. Wenigstens war, wie man aus Reliefs und Mosaiken sieht, längere Zeit Brauch, dem rennenden Gespann einen Reiter in Jockeytracht und den Farben des Clubs zu gesellen; stürzte das Gespann, so behielt der Reiter der Gesellschaft die Chance, wenn nicht ein anderes Gespann am Ziel eintraf. Ja wenn auch die Reiter in das Hurly eines Sturzes verwickelt wurden, oder wenn sie nicht in der Bahn waren, dann konnte der Wagenlenker sogar zu Fuß seine Farbe an den Pfosten und zum Siege bringen. Ein solcher Sieg zu Fuß wird allerdings nur einmal erwähnt. Umgekehrt konnten die Gespannpferde ohne Kutscher den Sieg erhalten. Als Kaiser Claudius das 800 jährige Jubiläum Roms durch Rennspiele feierte, wurde der Jockey vom Club der Schimmel schon an den Schranken aus dem Wagen geworfen, da nahm sein Gespann unter dem Leitpferde Korax die Spitze, behauptete sie, drängte die Gegner ab, warf sie zur Seite, that gegen sie Alles, was es ihnen unter dem kundigsten Lenker hätte zufügen können, vollendete die sieben Umläufe eines regelrechten Rennens und hielt zuletzt als Sieger am Kreidestrich an. — Von anderem Kennbrauch wissen wir leider wenig, zum Theil deshalb, weil uns bisher die Hülfe gefehlt hat, welche ein Weiser unserer Rennbahn bieten könnte; es wäre erfreulich, wenn diese Zeilen dazu anregten.

Eines zumal möchten wir gern verstehen. Die Hauptsache bei jedem Rennen war offenbar der Kampf um die innere Bahn. Was schon auf dem gerittenen Rennpferd fast das Wichtigste ist, muß bei Gespannen von je vier und mehr nebeneinander geschirrten Rossen weit schwieriger und gefährlicher, und wenn es gelang, in der Regel sichere Bürgschaft des Erfolges gewesen sein. Um von dieser kürzesten Kennlinie den Gegner abzurücken, oder in sie hinein vorzufahren, konnte die Berührung mit dem Gegner gesucht werden, wenn man mit der Stärke des Gespanns an die Schwäche des Gegners kommen konnte, oder vermieden, wenn ein Anlauf des Gegners auf die Schwäche drohte. Es scheint nun, daß der feindliche Wagenlenker selbst den besten Gegenstand zu einem Angriff bot und daß ihn im Anfahren aus der Quadriga zu werfen, für erlaubt galt. Aber wir wissen doch gar nicht, wie weit die Bahnlicenz bei solchem Angriff ging. Man möchte vermuthen, daß sie groß gewesen ist, denn der römische Sport hatte mehrere verdächtige Bezeichnungen für die Trennung des fahrenden Jockey von seinem Sitz: *excutere*,

effundere\*) eripere, zu deutsch: herauschütteln, herauschwenken, herausreißen. Namentlich das letzte Wort macht nachdenklich, denn Diokles rühmt sich, daß er bei 1462 Siegen als Jockey der Braunen 502 mal eripuit et vicit, d. h. den Sieg durch Herausreißen davongetragen habe, und zwar 216mal über die Lauchgrünen, 205mal über die Meergrünen und 81mal über die Schimmel. War diese besondere Anstrengung gegenüber einem in Vortheil rennenden Gegner nur ein Entreißen der günstigsten Bahnlinie, oder war es ein sehr gewaltthätiges, sehr häufiges und sehr ungentiles Heraus-schmeißen des Gegners? Die Forschung zweifelt. Jedenfalls galt diese Methode für die ruhmvollste, denn Diokles rühmt sich ihrer wiederholt.

Den genauesten Einblick in das Treiben der römischen Rennbahn gewähren uns zwei Steininschriften von Grabdenkmälern römischer Jockey's; die eine, des erwähnten Gaius Appulejus Diokles (rannte von 122—148), ist für vollständige Mittheilung zu lückenhaft, die andere, des Publius Aelius Gutta, aus dem Ende desselben Jahrhunderts, soll hier zum Schluß folgen. Der Stein, auf dem sie einst zu Rom an der Flaminischen Straße zu lesen war, ist jetzt verschwunden. Daß sie uns in guter Abschrift erhalten blieb, verdanken wir einem sehr merkwürdigen Umstand. Im 9. Jahrhundert n. Chr., also vor tausend Jahren, sammelte ein Germane, wahrscheinlich ein langobardischer oder angelsächsischer Mönch, zu Rom solche Steininschriften, welche ihn nicht durch ihren heidnischen Inhalt allzusehr verletzten, in einer sorgfältigen Handschrift. Die Verwunderung über dieses antiquarische Interesse in der Karolingerzeit wird gesteigert durch die philologische Genauigkeit der Niederschrift. Sie ist ein neuer Beweis, wie großartig die Anregungen waren, welche Kaiser Karl den Germanen zur Aneignung antiker Bildung gab. Die Sammlung des unbekanntenen Mönches ist uns in einer guten Abschrift aus demselben 9. Jahrhundert erhalten, die zuerst zu Pfeffers, dann zu Einsiedeln aufbewahrt wurde, und deren Inhalt in mehrere handschriftliche Sammlungen alter Steininschriften überging, welche seit dem 15. Jahrhundert in Italien gemacht worden sind.

Leider hat der alte Abschreiber nicht mehr die ganze Steininschrift gelesen; sie bestand ursprünglich aus zwei größern und zwei kleinern Parallelsäulen, in den größern hatte der Jockey seinen eigenen Ruhm, in den kleinern den seiner Rennpferde verzeichnet. Davon ist die erste größere Säule nicht überliefert, sie enthielt, wie wir nach Analogie anderer Inschriften schließen dürfen, Name und Herkunft des Jockey, die Zeitangaben über sein erstes Auftreten und seinen Uebergang aus einem Club in den andern, zuletzt die Zahl der gewonnenen Siege. Wir theilen im Folgenden das Erhaltene, und was sich von dem Verlorenen sicher ergänzen läßt, in getreuer Uebersetzung mit:

\*) Plinius, Nat. Hist. VIII. 160, 161.



So weit die Zuschrift, welche der alte Abschreiber vortrefflich copirt hat. Die acht Pferde, deren Siege Gutta aufzählt, sind die Leitpferde seiner sämtlichen Siege, worauf schon Mommsen aufmerksam machte. Denn wenn man die einzelnen Siege derselben zusammenzählt (1123) und dazu rechnet die zwei verzeichneten Siege, welche Gutta mit nicht trainirten Pferden gewonnen hat, einen Sieg, den er nicht durch sein Gespann, sondern durch seine eigenen Füße erhielt — er rechnet seinen Pferden auch den gewonnenen Preis nicht zu — und endlich noch den Sieg im heiligen Capitolinischen Wettkampf, bei welchem Gutta mit Rossen besonderer Zucht und Farbe gerannt sein mag, so erhält man genau die Summe seiner sämtlichen Siege. Er hat diese Siege zwar bei allen vier Parteien gewonnen, nennt aber bei den Rossen, die er symmetrisch in zwei Viergespanne zusammenordnet, nur seine beiden Hauptfactionen. Aus der Zahl der einzelnen Pferdesiege ist ersichtlich, daß Gutta seine Leitpferde nicht gewechselt hat, wenn er von einer Partei zur andern überging, und die Clubangabe bedeutet nur, daß die ersten vier Pferde seiner frühern Zeit, die letzten der spätern angehören. — Bei den Preisen, die er darunter setzt, hat er die bei den Meergrünen gewonnenen, offenbar die seiner besten Zeit, besonders aufgeführt, bei der Columne der Rauchgrünen war ihm peinlich, daß der großen Preise so wenig waren, und er schlug daher die im Club der Schimmel und Braunen gewonnenen 3 Preise dazu. Die auffällige Vermehrung der wüsten Rennen mit vielen Gespannen in seiner letzten Zeit und das spärliche Aussehen großer Preise berechtigen zu dem Schluß, daß der Ruhm des Gutta in die Zeit fällt, in welcher die Verwilderung und Verarmung des Staates begann, also frühestens unter die letzten Jahre des Marc Aurel und unter Commodus. Dafür spricht auch die merkwürdige Benennung eines Leitpferdes mit dem deutschen Volksnamen Saxo, der uns zuerst von Ptolomäus um 150 nach Christus überliefert ist. Das Pferd muß seinen Namen nach einem Helden des Stalls erhalten haben, denn von Blut war es ein Berberroß.

G. F.

### Norddeutsche Kriegsmarine.

#### Die allgemeine Dienstpflicht der Seeleute.

Der Matrose, welcher in die Kriegsmarine tritt, steht zu seinem neuen Dienst ganz anders als der Rekrut der Landarmee. Hier hat der Soldat Alles neu zu erlernen, bei der Kriegsmarine ist der Matrose gerade mit dem schwierigsten Theil der Ausbildung vertraut, er besitzt die wesentlich