

# Rezension

Autor(en): **Caduff, Gian A. / Caprez, Gion Rudolf**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): - **(1997)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

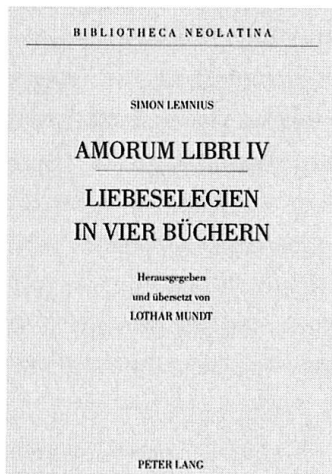
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Rezension



Simon Lemnius

### **Amorum Libri IV. Liebeselegien in vier Büchern**

Nach dem einzigen Druck von 1542  
herausgegeben und übersetzt von Lothar  
Mundt, Verlag Peter Lang AG, Bern 1988  
(Bibliotheca Neolatina, Bd. 2)

Noch bevor Lothar Mundt letztes Jahr seine editorischen Bemühungen um das Werk des Münstertaler Humanisten Simon Lemnius mit der Herausgabe der *Bucolica* (Hirtengedichte) zum Abschluss gebracht hat, erschienen 1988 die *Amores* (Liebeselegien). Während Lemnius' *Bucolica* in der Tradition von Vergil das Leben rätischer Hirten dichterisch verklärt darstellen, schliessen sich die *Amores* an Ovid an. Dabei sind es allerdings in erster Linie nicht dessen gleichnamige Liebeselegien, sondern andere Werke elegischer Natur, die sich bei Lemnius widerspiegeln. Neben Ovids «Liebeskunst» hat er insbesondere die *Heroides* (fiktive Briefe unglücklich liebender Frauen aus der griechischen Mythologie) benutzt. Die Wahl dieser Vorbilder ist wirkungsgeschichtlich nicht uninteressant, hat man doch erst im ausgehenden 20. Jahrhundert die *Heroides* als Meisterwerke zu würdigen begonnen und bezeichnet sie nun sogar als faszinierend modern (Holzberg), nachdem insbesondere das 19. Jahrhundert sie als «rhetorisches Machwerk» diffamiert hatte. Leider vermisst man für Lemnius' *Amores* etwas Entsprechendes, worüber Mundts Ausgabe der *Bucolica* verfügt: einen Abriss über das Nachleben der antiken Liebeselegie im Humanismus.

Der Rückbezug auf Vorbilder hat den neulateinischen Dichtern und damit auch Lemnius den Vorwurf des Unechten, der Nachahmung eingetragen. So hat Peter Wiesmann vor gut einem Vierteljahrhundert die humanistische Poesie insgesamt kurzerhand als «Flickpoesie» abqualifiziert. Solch markige Urteile verbieten sich heute vor dem Hintergrund neuer Forschungsergebnisse, oder man müsste den Stab gleich auch über den antiken Vorbildern der Humanisten brechen. Denn gerade was die lateinische Liebeslyrik betrifft, weiss man heute,

dass sie bereits im Altertum vor allem Spiel mit der Tradition und nicht poetischer Ausdruck eigenen Erlebens gewesen ist. Seit sogar für die Werke Homers, der insbesondere im deutschsprachigen Kulturraum die Vorstellung vom dichterischen Originalgenie verkörperte, die Übernahme von Motiven und Kompositionsprinzipien aus altorientalischer Epik nachgewiesen ist, sollte es sich langsam herumgesprochen haben, dass der auf die deutsche Sturm-und-Drang-Epoche zurückgehende Begriff der ‹Originalität› für die Beurteilung antiker und humanistischer Dichtung nichts taugt. Nachahmung galt nicht zum Vorneherein als etwas Negatives, das höchstens die Gelehrsamkeit eines Autors beweist, sondern als ein gekonntes Spiel mit der Tradition, als das geistreiche Zusammenspiel zweier Ebenen (Vorbild und Nachahmung). Mit Mundts Ausgaben stehen nun Arbeitsinstrumente zur Verfügung, um einen interpretatorischen Neuansatz wagen und auf dieser Basis dann ein fundierteres Urteil über Lemnius' dichterische Qualitäten abgeben zu können.

Auf eine Einleitung mit einer knappen Skizze von Lemnius' Biographie folgen editorische Bemerkungen zur vorliegenden Ausgabe. Von den drei noch erhaltenen Exemplaren des ersten Druckes diente als Vorlage das der Kantonsbibliothek Graubünden. Diese Überlieferungslage hat Konsequenzen: Sind bei jenem Druck grössere Versehen passiert, bleibt uns der originale Wortlaut für immer unbekannt (vgl. Kommentar zu 2,1,61/2). Im Interesse einer besseren Lesbarkeit für den mit früheren orthographischen Gepflogenheiten Unvertrauten wurde der Text teilweise der in modernen Lateinlehrmitteln üblichen Orthographie angepasst. Belassen wurden indes heute fremdartig wirkende Schreibungen wie *syderibus* für *sideribus* und *foelix* für *felix*. Die Übersetzung – die erste Gesamtübersetzung überhaupt – erhebt nicht den Anspruch, «die poetische Qualität der Originaltexte in deutscher Sprachform erlebbar zu machen.» Die «Übersetzung soll nichts weiter als ein Hilfsmittel zur Erschliessung des Originaltextes selbst sein.» Zwar strapazieren gelegentlich Ausdrücke wie «Getriebe des Liebesverlangens» (1,1,9) das Sprachgefühl, doch grundsätzlich ist diese Haltung vertretbar. Für den Philologen stellt eine genaue Übersetzung, ergänzt durch Erklärungen der Realien und Hinweise zu den literarischen Vorbildern, immer noch den besten Kommentar zum sprachlichen Verständnis eines Werkes dar. Gerade bei Lemnius, wo man nicht selten un schlüssig zwischen zwei möglichen Konstruktionsbezügen schwankt, ist man dankbar, wenn der Übersetzer seine Auffassung klar akzentuiert zum Ausdruck bringt oder seine Ratlosigkeit eingesteht (vgl. Kommentar zu 4,3,127/8). Mit seinen um Sachlichkeit bemühten philologischen Übersetzungen macht Mundt bis jetzt kaum ausgeschöpfte Quellentexte zur Bündner Mentalitätsgeschichte des 16. Jahrhunderts zugänglich und verdient deshalb eine Beachtung in weiteren Kreisen.

Ob es wohl bündnerischer Nüchternheit zuzuschreiben ist, dass die Forschung an der Beschreibung von Lemnius' Turmwohnung in der Nähe des in den fünfziger Jahren abgebrochenen Salvatorenturmes (4,5) nur insoweit interessiert war, als sie sich als Quellentext zur Topographie von Chur verwenden liess? Dabei steht im Zentrum dieser Elegie die wehmütige Erinnerung an die dort genossenen Liebesfreunden; dreimal am Tag und dreimal in der Nacht habe er hier einmal mit einer Frau geschlafen! Auch wenn gerade diese Verse viel den Erfordernissen des lateinischen Hexameterrhythmus und der dichterischen Fiktion, der Realität jedoch wenig verdanken, sagen sie einiges über das geistige Klima der damaligen Zeit aus. Die Widmung der Elegie an Philipp Gallicius, den Reformator des Engadins, kann nicht anders gedeutet werden, als dass dieser Theologe offenbar zumindest im Rahmen von Dichtung auch solche Motive, die man gemeinhin mit Herrenabenden assoziieren würde, zu schätzen wusste. Andere Elegien enthalten weit ausführlichere und drastischere Schilderungen von Lemnius' poetischem Liebesleben, wobei der Bündner nicht selten über das in seinen Vorbildern übliche Mass hinausgeht (z. B. 2,1/2). Natürlich kann eine kommentierte Ausgabe das grundsätzliche Problem, inwiefern Lemnius damit einer Erwartungshaltung seiner Leserschaft zu entsprechen glaubte, nicht ausloten, aber sie ist mit ihren Hinweisen auf vorhandene oder auch fehlende Vorbilder die unerlässliche Voraussetzung für eine solche Untersuchung.

Vielleicht lassen sich nun auf Grund des präsentierten Materials poetische Fiktion und Realität besser gegeneinander abgrenzen, denn letztere ist bei Lemnius zweifelsohne ebenfalls vertreten. Das Bild von den Küssen, die er seinem Mädchen beim Kochen gibt (3,2,105/6), oder die Erinnerung daran, wie er sich beim trauten Zusammensitzen mit diesem Mädchen nicht traute, es vom Spinnen weg zur Liebe einzuladen (3,2,143–6), beruhen doch wohl auf authentischen Erfahrungen, auch wenn die Elegie gelehrt an die «Illyrerin» (die Jugoslawin) gerichtet ist. Gestützt wird diese Annahme durch den Umstand, dass die gleiche Elegie auch Mädchennamen wie Ursula, Laetta (Leta?) und Medelea (Madlaina?) kennt, Namen, die aus klassischer Tradition nicht zu belegen sind (leider kein Kommentar zu 3,2,51–3). Andererseits halten Mundts Erläuterungen auch Überraschungen bereit. So könnten mit den rätselhaften «Jünglingen aus Lykien» (3,2,195), zu deren Gunsten Lemnius auf dieses geliebte Mädchen verzichten muss, Burschen aus dem bayrischen Lechtal gemeint sein. Ist zudem der Versuch einer Schar von Freiern, Lemnius daran zu hindern, ein Mädchen in seine Wohnung zu bringen, wirklich vollständig zu trennen vom Schabernack junger Leute, wie er etwa in Knabenschaftsritualen üblich war (2,1,111ff.)?

Mentalitätsgeschichtlich interessant ist Mundts Hinweis, dass das Vorbild für Lemnius' Aufforderung zum Liebesgenuss in der Jugend

(2,1,33ff.), eine Stelle aus Ovids «Liebeskunst», sich nicht an Männer, sondern an Frauen richtet. Das, was bei Ovid revolutionär ist, nämlich die psychologisierende Darstellung weiblichen Liebeslebens, hat Lemnius damit teilweise rückgängig gemacht. Hat ihn eben doch nur die rhetorische Brillanz von Ovids Versen gelockt? Die enge Anlehnung zweier Elegien (3,2; 4,4) an das fiktive Psychogramm Sapphos in den *Heroides* weist demgegenüber auf ein grundsätzliches Interesse an Psychologischem hin. Die Übertragung auf den Mann mochte für ihn eine Selbstverständlichkeit sein, da er das weibliche Geschlecht als in der Liebe dem männlichen durchaus ebenbürtig darstellt.

*Gian A. Caduff*

## Rezension



Wolfgang Finke/Hans Schweers

### Die Fahrzeuge der Rhätischen Bahn 1889–1996

Band 1: Reisezugwagen

Aachen 1996

256 Seiten, 550 zum Teil

farbige Zeichnungen

Fr. 81.–

Die Rhätische Bahn als grösste Schmalspurbahn der Schweiz fasziniert nicht nur durch ihre Streckenführung und ihre Bauten, sondern auch durch ihren vielfältigen Fahrzeugpark. Zwar nicht erstmals, wie der Verlag in Anspruch nimmt, jedoch in bisher nicht erreichter Qualität behandelt das deutsche Autorenteam den gesamten Fahrzeugpark der RhB von der Eröffnung der Landquart-Davos-Bahn 1889 bis zu den neuesten Entwicklungen 1996 und schliesst damit eine Lücke in der Fachliteratur.

Der eben erschienene erste Band widmet sich den Personen-, Gepäck-, Post- und Speisewagen. Jede Ablieferungsserie wird in einem kurzen Textteil vorgestellt, der sich mit den Umständen der Beschaffung, dem Betriebseinsatz und allfälligen Umbauten befasst. In tabellarischer Form folgen die technischen Daten. Jede Serie, und bei umgebauten Wagen jede Variante, ist mit Zeichnungen der Seiten- und Endansicht dokumentiert. Eine weitere Tabelle verzeichnet für jeden einzelnen Wagen Wechsel der Wagennummern, Umbauten und bei nicht mehr existierenden Fahrzeugen den Abbruch oder Weiterverkauf.

Diese Gliederung ist übersichtlich und erleichtert dem Leser/Leserin, einen bestimmten Wagen aufzufinden und schnell zu Informationen über seine Bauart, Baujahr und Firma sowie, was vor allem bei älteren Wagen interessiert, deren Einsatz im Betrieb zu kommen.

Die Autoren haben sich bemüht, von allen Serien Fotos des Ablieferungszustandes aufzufinden und präsentieren wertvolle, bisher nicht publizierte Aussen- und Innenaufnahmen aus den Archiven des Verkehrshauses Luzern und der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen.

Im Gesamten gebührt den Autoren Anerkennung für eine umfassende Materialsammlung und Inventarisierungsarbeit. Nur schon die Tabellenwerke und die bewundernswerte Ausführung der Zeichnungen machen das Buch (und seine noch zu erscheinenden Folgebände) unentbehrlich für jeden an der Verkehrsgeschichte Graubündens Interessierten.

Band 2 soll noch 1997 erscheinen und befasst sich mit den Güterwagen, einem bisher etwas vernachlässigten Gebiet, und Band 3 mit den Lokomotiven und Schneeräumfahrzeugen.

Es wäre unwahrscheinlich, wenn in der grossen Datenfülle, die die Autoren präsentieren, nicht die eine oder andere Ungenauigkeit versteckt wäre. So wäre zu korrigieren, dass die frühere Chur-Arosa-Bahn ihre Fahrzeuge grau/hellblau, und nicht wie angegeben, grau/weiss hielt. In mehreren Zeichnungen vor allem zweiachsiger Fahrzeuge scheint die Bremseinrichtung nachträglich in schlechterer Qualität eingefügt worden zu sein, und es fehlen vielfach die Einrichtungen der elektrischen Wagenbeleuchtung.

Damit möchte Ihr Rezensent auch auf die Grenzen des Werks hinweisen. Eine Technik- und Kulturgeschichte der Bündner Eisenbahnfahrzeuge kann es nicht sein, und wo sich die Autoren dazu äussern, sind ihre Aussagen zwar meist zutreffend, aber isoliert und zufällig. So stützt sich die Beschreibung der Fahrzeuge weitgehend auf schriftliche Quellen der Hersteller, die natürlich über die spätere Bewährung im Betrieb wenig aussagen. Es wäre in diesem Sinne wünschenswert, die Beschreibung der technischen Ausrüstung, wie Bremsen, Beleuchtung, Heizung, Zug- und Stossvorrichtung, Bauweise von Untergestell und Kasten auf eine fundiertere Basis zu stellen.

So lässt dieses grundsätzlich sehr gelungene Werk den Wunsch aufkommen, in ähnlicher Weise die technische und betriebliche Entwicklung der Bahn in Graubünden aufgearbeitet zu sehen.

*Gion Rudolf Caprez*