

## Das Schiff als »Hölle« im Schembartlauf des Jahres 1506

Eine Deutung im zeitgeschichtlichen Kontext Nürnbergs

*Peter J. Bräunlein*

Zwischen 1449 bis 1539 fand, mit Unterbrechungen, in Nürnberg zur Fastnachtszeit bekanntermaßen der Schembartlauf statt. Ursprünglich eng mit dem Fastnachts-Tanz-Privileg der Metzger verbunden, wurde dieser Umzug bald eine selbständige Sache der Patrizier. Die Anzahl der beteiligten Läufer und der Prunk der Kostümierung nahm stetig zu. Der Maskenaufzug diente damit dem Streben des Patriziats nach öffentlicher Selbstdarstellung, und er wurde überregional als ein spezifisch Nürnbergisches Ereignis berühmt. Er geriet, wie HANS-ULRICH ROLLER schreibt, zum »Prunkaufzug im Rahmen europäischen Fest- und Maskenwesens«<sup>1</sup>.

Gesteigert wurde die Attraktivität des Umzuges durch das Mitführen eines benannten Festwagens, die »Hölle« genannt, welches ab 1475 belegt ist<sup>2</sup>. Der Aufbau des Festwagens wurde für jeden Umzug neu gestaltet, wobei jeweils ein bestimmtes Thema in Szene gesetzt wurde. Seit 1493 ist das Stürmen und Verbrennen der »Hölle« in der Nähe des Rathauses bezeugt<sup>3</sup>. Die »Hölle« stellte somit seit ihrer Einführung inhaltlich wie handlungsmäßig das Zentrum des Schembartumzuges dar.

Die dargestellten Themen weisen eine erstaunliche Bandbreite auf: gezeigt wurden Drachen (1475, 1511), Burgen, bzw. Türme (1493, 1495, 1504), Elefanten mit turmartigem Aufbau (1503, 1524), Schiffe (1506, 1539), ein Basilisk (1507), ein Kinderfresser (1508), ein Jungbrunnen (1510), ein Kramladen (1512), ein Narrenbad und Narrenbackofen (1513), eine Kanone, aus der man alte Weiber verschießt (1514), eine Windmühle mit Storchennest, eine sog. »Jungmühle«<sup>4</sup> (1515), ein Kinder-(oder Weiber-)Fresser (1516), ein von Narren besetztes Sommerhaus (1517), ein

<sup>1</sup> ROLLER, HANS-ULRICH: Der Nürnberger Schembartlauf. Studien zum Fest- und Maskenwesen des späten Mittelalters (= Volksleben, Untersuchungen d. Ludwig-Uhland-Institut 11). Tübingen 1965, S. 7, 34, 99.

<sup>2</sup> In der Forschung gab die bislang ungeklärte Bezeichnung »Hölle« Anlaß zu unterschiedlichen Auslegungen. Neuerdings konnte der Waffenhistoriker JOHANNES WILLERS plausibel machen, daß es sich bei dem mitgeführten Wagen ursprünglich um einen in Nürnberg erfundenen Panzerwagen handelte, der als »Hölle« bezeichnet wurde. Ein solcher Kampfwagen, »die hell genant«, läßt sich als Realie in einem Inventar des Jahres 1462 im Nürnberger Zeughaus nachweisen. Vgl. WILLERS, JOHANNES: Die »Hölle« in der Waffentechnik. In: JbFVk NF 15 (1992), S. 213–220, u. BRÜCKNER, WOLFGANG: Fastnacht und Hölle. Zur Herkunft von Begriff und Sache im Nürnberger Schembartlauf. In: JbFVk NF 15 (1992), S. 211 f.

<sup>3</sup> ROLLER vermutet, daß wohl nicht alle »Höll« gestürmt worden seien, da sich vom Thema her nicht alle dazu eigneten. Das Verbrennen als regelmäßiger Abschluß des jeweiligen Schembartlaufes sei hingegen »nicht ausgeschlossen«; ROLLER (wie Anm. 1), S. 110.

<sup>4</sup> Daß es sich um eine »Jungmühle« gehandelt haben könnte, ist eine Vermutung von WERNER MEZGER. Vgl. MEZGER, WERNER: Narrenidee und Fastnachtsbrauch. Studien zum Fortleben des Mittelalters in der europäischen Festkultur. Konstanz 1991, S. 19.

Venusberg (1518), ein Gartenhaus (1520), ein Vogelherd, worauf man Narren fängt (1521), ein Narrenfresser (1522), ein Glücksrad (1523).

Die Deutung dieser unterschiedlichen Motive der Schembart-Höllen stand und steht in Abhängigkeit von den jeweils aktuellen Interpretationsmodellen für Fastnacht und Fastnachts-Brauchtum insgesamt. Die Auslegung der Nürnberger »Höllen« nahm in diesem Zusammenhang mitunter die Funktion der Argumentationsstütze, bzw. des »Beweises« für die Richtigkeit der je eigenen Theorie ein. Daß aus diesen Interpretationsmodellen oftmals konträre Aussagen (und der Vorwurf deduktiver Vergrößerung) resultieren, lehrt der Blick auf die Fachgeschichte<sup>5</sup>.

Es soll hier nicht um eine Neuinterpretation des gesamten Schembart-Laufes und seiner »Höllen« gehen, sondern ich möchte die Aufmerksamkeit lediglich auf eine einzige »Hölle«, in Gestalt eines Schiffes aus dem Jahre 1506, lenken und das Auftreten dieser »Hölle« mit einem, für die Nürnberger, bedeutsamen historischen Ereignis, einer Handelsexpedition nach Indien unter Beteiligung oberdeutscher Kaufleute, in Verbindung setzen. Wie WERNER MEZGER fordert, bedürfen die einschlägigen Erklärungsmodelle fastnächtlicher Brauchinhalte »unbedingt einer weiteren Verfeinerung«<sup>6</sup>. Möge also der Blick auf (vielleicht als banal übersehene) Details in diesem Sinne dem Erkennen des Ganzen förderlich sein.

Aus den Schembartbüchern erfahren wir aus den Eintragungen zum Jahr 1506: ... *die beel was einn schiff mitt Narren*<sup>7</sup>. In seiner Chronik vermerkt der Nürnberger Bierbrauer HEINRICH DEICHSLER am 24. Februar 1506: *Item sie heten auch kostliche*

<sup>5</sup> In seiner Dissertation bietet H.-U. ROLLER einen hilfreichen Überblick bis Mitte der 60er Jahre in dem Kapitel zur »Wissenschaftsgeschichte der Volkskunde im Spiegel der Schembartlaufdeutungen«: ROLLER (wie Anm. 1), S. 185–203. Einen neuen Schub erfuhr die Diskussion Anfang der 80er Jahre durch die Arbeiten von DIETZ-RÜDIGER MOSER und seiner Schüler, die in europäischen Fastnachtsbräuchen ausschließlich eine christlich-didaktische Inszenierung zu erkennen glaubten. Die, bisweilen recht heftig geführte Kontroverse um diesen Interpretationsansatz wurde u. a. im Jahrbuch für Volkskunde der Jahrgänge 1982–1985 ausgetragen. Eine ausgewogene Darstellung von pro und contra hinsichtlich der Fastnachtsthesen D.-R. Mosers und ein differenziertes Vorgehen in Sachen Fastnachtsforschung liefert Werner Mezger in seiner Habilitationsschrift: MEZGER (wie Anm. 4), s. vor allem S. 9–15.

<sup>6</sup> MEZGER (wie Anm. 4), S. 15.

<sup>7</sup> So heißt es in der Schembart-Handschrift Ms.Germ.Fol.492 der Tübinger Universitätsbibliothek, aus der ROLLER (wie Anm. 1), S. 213, zitiert und die vermutlich um 1585 entstanden sein soll. Roller geht ausführlich auf den Quellenwert der Schembartbücher ein. Die über 80 Handschriften stimmen, soweit erforscht, in den wesentlichen Textaussagen (Anzahl der Läufer, Bezeichnung der Hölle, Namen der Hauptleute, ihre Kostümierung) überein, weichen jedoch häufig in ihren Bildinformationen voneinander ab. Wesentlich ist, daß Schembartbücher erst nach 1539, also nach Erliegen des Brauches, abgefaßt wurden. Die bildlichen Darstellungen in Schembartbüchern können also keineswegs den Wert von authentischen Schilderungen beanspruchen, die Phantasie des Illustrators spielte wohl immer ein gewichtige Rolle. Roller kommt demnach zum Schluß, daß »das wirkliche Aussehen der Höllen ... nie genau eruiert werden (kann), da die jeweiligen zeitgenössischen Darstellungen bisher nicht gefunden worden sind, wenn solche überhaupt je existiert haben«. Vgl. ROLLER (wie Anm. 1), S. 20. Reproduzierte Abbildungen der »Hölle« von 1506 finden sich bei SUMBERG, SAMUEL L.: The Nürnberg Schembart Carnival. New York 1941 (= Reprint 1966), S. 223 (Stadtbibliothek MS Nor. K. 444, Mitte 16. Jh.); und bei MEZGER, WERNER u. a. (Hg.): Narren, Schellen und Marotten. Elf Beiträge zur Narrenidee. Remscheid 1984, S. 523, Abb. 98 (Stadtbibliothek MS Amb. 426.2, 18. Jh.).

*hell, was ein groß schiff und ein hohen segelpaum und ein wannen darauf, darinn saß ein teufel, der traib vil narnweis am aschermitwochen, und man verprennet sie*<sup>8</sup>. Beteiligt waren 62 Läufer. Die verantwortlichen Hauptleute für den Umzug waren HANS EBNER und BERTHOLD STROBEL<sup>9</sup>. Der Schembartlauf des Jahres 1506 war der siebenundvierzigste. Erstmals erschien hier ein Schiff auf dem mitgeführten Umzugswagen. 33 Jahre später wurde noch einmal ein Schiff durch Nürnberg gezogen und zwar beim aufsehenerregenden Schembartlauf des Jahres 1539, der aufgrund seiner Attacken gegen den reformatorischen Prediger ANDREAS OSIANDER heftige Gegenreaktionen des Rates provozierte. Das Verbot aller zukünftigen Umzüge war die Konsequenz<sup>10</sup>.

Daß beim Nürnberger Schembartlauf das Schiffsmotiv auftaucht, erregte von jeher die Aufmerksamkeit der Fastnachts-Forscher, die diesen Umstand stets als zentralen Beleg für die eigene Theorie zu nutzen bemüht waren. Meist wird dabei das Schiff von 1506 lediglich als solches erwähnt, das Schiff von 1539 hingegen, aufgrund der besseren Quellenlage und wegen der spektakulären Ereignisse, ausführlicher behandelt. Für eine Reihe von Forschern, die im Schembartlauf das Fortleben germanischer oder mediterran-antiker Kulte erkennen wollten, waren die beiden Schiffe äußerst willkommene Glieder in ihrer »Beweiskette«. Verbindungen zum Nerthus- oder Isiskult wurden dabei hergestellt, vor allem aber germanische Schiffswagenumzüge, deren Ursprünge wiederum bis in die Bronzezeit reichen sollten, hätten sich in den »Kultwägen« des Schembartlaufes, u. a. als ekstatische Darstellung des Wilden Heeres interpretiert, kontinuierlich tradiert. Solche Sichtweisen resultierten aus einem Rückgriff in den Mythologismus des 19. Jahrhunderts. So wird in dem 1853 erschienenen »Handbuch der deutschen Mythologie« das Wort »Carneval« von dem angeblich antiken Begriff »carrus navalis« abgeleitet, welcher einen kultischen »Schiffswagen« bezeichnet. Eine haltlose Deutung, wie HELLMUT ROSENFELD nachweisen konnte<sup>11</sup>. Die Deutungsmuster der »HÖFLER-Schule«, aber auch die der

<sup>8</sup> Zitiert bei ROLLER (wie Anm. 1), S. 213. Die Chronik des HEINRICH DEICHSLER ist abgedruckt in: Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert. Hg. durch die Historische Commission bei der Königl. Academie der Wissenschaften. Bd. XI. Leipzig 1874, hier S. 698. Zur Person des Chronisten HEINRICH DEICHSLER (1430–1506/7) s. IMHOFF, CHRISTOPH von: Berühmte Nürnberger aus neun Jahrhunderten. Nürnberg 1984, S. 48.

<sup>9</sup> Der Nürnberger Rat war bestrebt, alle öffentlichen Veranstaltung zu überwachen und bestimmte bereits ab 1449 die Einsetzung von Hauptleuten, die für den Ablauf des Schembartlaufes verantwortlich waren. HANS EBNER war Angehöriger der angesehenen Patrizierfamilie der Ebner. So wird als Auslaufort des Schembartlaufes von 1506 vermerkt: *in des rietters haus pey denn flaischprucken*. Und ein BERTHOLD (Bertholt, Bertholl, Barthell) STROBEL (Strobell) wird als beteiligter Hauptmann auch für die Jahre 1504 und 1507 erwähnt. 1505 fand kein Schembartlauf statt. ROLLER (wie Anm. 1), S. 15, 227. Die Mehrzahl der Schembartläufer waren Angehörige der Ehrbaren Geschlechter der Stadt Nürnberg, wie die HALLER, TUCHER, IMHOFF, PFINZING, NÜTZEL, VOKAMER oder genannter EBNER. Eine Auflistung der erwähnten Familien bei SUMBERG (wie Anm. 7), S. 60–62.

<sup>10</sup> ROLLER (wie Anm. 1), S. 138–143.

<sup>11</sup> ROSENFELD, HELLMUT: Fastnacht und Carneval. Name Geschichte, Wirklichkeit. In: Archiv für Kulturgeschichte 51 (1969), S. 175–181. Das Wort »carrus navalis« existierte in der Antike nicht und war eine Erfindung von KARL SIMROCK. Dennoch verbreitete sich das Wort und avancierte sogar zum offiziellen terminus technicus für das antike Dionysos-Schiff. Wie WERNER MEZGER erläutert, wurden dadurch Volkskundler inspiriert, eine Verbindung von mittelal-

MANNHARDT-FRAZER-Schule (Schembart-Brauchtum als Winter-Sommer-Spiel und Fruchtbarkeitskult) werden heute einhellig, zumindest in Fachkreisen, verworfen<sup>12</sup>.

Neuere Fastnachtsforschung assoziiert mit dem Motiv Schiff stets das »Narrenschiff« von SEBASTIAN BRANT. So auch HANS-ULRICH ROLLER, der erläutert, daß Sebastian Brant das Narrenschiff als Wohnstätte des Antichrist sieht, »wo alle Torheiten und Sünden dieser Welt in Gestalt von Narren vereinigt sind. Das Schiff ist so letztlich ein Symbol unserer Erde, deren Lasterhaftigkeit der fanatische Moralist mit großem Atem unbarmherzig geißelt«<sup>13</sup>. Allerdings mag Roller bei seiner Deutung der »Hölle« von 1506 diese literarisch ausformulierte Idee des Sebastian Brant nicht so ohne weiteres übertragen wissen: »Ob nun die Hölle von 1506 aus diesem Geist heraus entstanden ist, mag füglich bezweifelt werden. Vielleicht war sie als Parodie gemeint, als eine Herausforderung an die Moralisten jener Zeit. Möglicherweise war sie aber doch Zeitkritik, eine lächelnde jedoch, nachsichtig und nicht eifernd-ernst. Vielleicht aber sind alle diese Deutungen Überinterpretationen. Letzlich waren die Höllen zur Belustigung und nicht zur Belehrung da«<sup>14</sup>.

Ohne jedes Zögern deutet hingegen JÜRGEN KÜSTER die Schiffe als »Narrenschiffe«: »In den Jahren 1506 und 1539 sah man »Narrenschiffe« während des Umzuges durch Nürnbergs Gassen rollen ... Sie waren mit Narrenfiguren, Schembartläufern, »Wilden Männern«, Teufeln und Tiermasken besetzt. Die letzteren waren offenbar im Anschluß an Todsündentraktate geschaffen worden, die bestimmte Tiere als Attribute der Lasterpersonifikationen abbildeten«<sup>15</sup>. Die Schembart-Höllen werden hier als »navicula stultorum« zu Transportfahrzeugen von Lasterallegorien. Der so gedeutete Narrenkahn fungiert als Gegenbild zum Schiff des Heils. Führerlos treibe dieser »ad Narragoniam« in seinen Untergang. »Die Nürnberger »Hölle« beschreibt demnach in beiden Jahren Lasterhafte, Narren sowie den Teufel und seine

terlichen Schiffsumzügen mit dem antiken Dionysos-Schiff herzustellen. Im Zirkelschlußverfahren wurde damit »Karneval« aus »carrus navalis« abgeleitet. MEZGER (wie Anm. 4), S. 11.

<sup>12</sup> Eine übersichtliche Darstellung genannter Schulen, die mit den Namen OTTO HÖFLER, ROBERT STUMPFL, RICHARD WOLFRAM und FRITZ BRÜGGEMANN verbunden sind, und die in den 30er Jahren ihre größte Wertschätzung erfuhren, findet sich bei ROLLER (wie Anm. 1), S. 190 ff. Die zentralen Themen sind Germanenkult, Männerbünde, Fruchtbarkeitsmagie, Kampf von Sommer gegen Winter. Das Bemühen galt dem Nachweis eines Fortlebens germanisch-kultischen Brauchtums. Diese Kontinuitätstheorie hält sich, zum Leidwesen der damit befaßten Wissenschaftler, beharrlich in populären Auffassungen von Fastnacht als einem germanischen Winteraustreibungs- u. Fruchtbarkeitskult. Vgl. MEZGER (wie Anm. 4), S. 11. Peinlich wirkt es daher, wenn in einer neueren Hans Sachs-Biographie der Nürnberger Schembartlauf als »alter Brauch des Winteraustreibens« charakterisiert wird. Vgl. BERNSTEIN, ECKHARD: Hans Sachs – mit Selbstzeugnissen und Bilddokumenten (= rowohlt monographien Bd. 428), Hamburg 1993, S. 90.

<sup>13</sup> ROLLER (wie Anm. 1), S. 114.

<sup>14</sup> ROLLER (wie Anm. 1), S. 115.

<sup>15</sup> KÜSTER, JÜRGEN: Der Narr als Gottesleugner. Zur Bedeutung der Psalmenkommentare für die Beurteilung der Narrenfigur im Fastnachtsbrauch des späten Mittelalters. In: MEZGER u. a. (wie Anm. 7), S. 97–134, hier S. 121. DERS.: Spectaculum Vitiorum. Studien zur Intentionalität und Geschichte des Nürnberger Schembart-Laufes. Remscheid 1983, S. 111–116. Zur Authentizität der Abbildungen in den Schembart-Handschriften, aus denen Küster die Schiffsbesatzung erschließt, vgl. Anm. 7.

Sendboten als Insassen eines Schiffes, das im Meer der Welt und des Todes dem Untergang entgegensegelt, und die träge Besatzung als Verführte«<sup>16</sup>.

WERNER MEZGER erläutert ausführlich die diesem Konzept zugrundeliegende Antithetik von Narrenschiff zum Schifflein Petri. Es handelt sich dabei um einen wesentlichen Bestandteil der Narrenphilosophie, wie sie im Umfeld von SEBASTIAN BRANTS »Narrenschiff« ausformuliert wurde. Auch Mezger stellt die beiden Nürnberger Schembart-Schiffe von 1506 und 1539 in diesen Kontext. Der hohe Rang des Schiffes als Fastnachtsrequisit steht, so Mezger, in den Jahrzehnten nach Sebastian Brant außer Zweifel. »Über die mit der »navicula stultorum« verbundene Symbolik dürften sich die damaligen Brauchträger sowohl durch Sebastian Brant selbst als auch durch Predigt und Katechese weitgehend im klaren gewesen sein. Wer an Fastnacht das Bild des Narrenschiffes in Szene setzte, dem war zwangsläufig auch bewußt, daß es dazu noch ein positives Gegenbild gab, das in der Fastenzeit bedeutsam wurde: das Schiff der Buße und des Heils«<sup>17</sup>.

Wir wollen die hier kurz skizzierte Symbolik des Narrenschiffes und seine Bedeutung als Fastnachtsrequisit keineswegs in Abrede stellen. Doch es sei auf den Umstand hingewiesen, daß ein Schiff neben seiner christlich-allegorischen Zeichenhaftigkeit für die damaligen Zeitgenossen *auch* ein Fortbewegungsmittel war und zwar ein ganz entscheidendes Fortbewegungsmittel, ohne das die überseeische Expansion nicht denkbar gewesen wäre. Ein solches hochseefähiges Schiff war 1506 wohl gemeint. Ansonsten wäre die Bemerkung des Augenzeugen DEICHSLER unsinnig, es sei »ein groß schiff« gewesen, mit »hohen segelpaum« und Mastkorb<sup>18</sup>. Kähne oder Schifflein (navicula) waren nicht mit großen Mastbäumen ausgestattet<sup>19</sup>. Wir befinden uns im Jahre 1506 in einer Zeit, voll von eschatologischem Denken und ängstigenden Erwartungen, gleichzeitig aber war es *auch* eine Phase europäischer Geschichte, in der neue Horizonte erschlossen wurden, eine Zeit, in der man mit Hilfe spanischer und portugiesischer Schiffe *überall Golt / jnseln finden / und naked lüt, von den man vor wust sayen nüt*, wie SEBASTIAN BRANT im 66. Kapitel seines »Narrenschiffs« schreibt. Im gleichen Jahr als JOHANN BERGMANN von Olpe in Basel die erste Auflage des »Narrenschiffs« herausbrachte, druckte er auch den COLUMBUS-Brief<sup>20</sup>.

<sup>16</sup> KÜSTER 1984 (wie Anm. 15), S. 121 f.

<sup>17</sup> MEZGER (wie Anm. 4), S. 323. Auch für DIETZ-RÜDIGER MOSER gehört das Schiff von 1506 zweifelsohne in diesen Zusammenhang: »Es bedarf von hieraus keiner zusätzlichen Begründung, warum man beispielsweise die Narrenschiffe, die 1506 und 1539 als »Höllen« im Nürnberger Fastnachtsbrauch umhergeführt wurden, schließlich stürmte und verbrannte: weil es nämlich darum ging, ihre Insassen, die Narren der Unheilsgemeinschaft, zum Übertritt in die Heilsgemeinschaft am Aschermittwoch zu veranlassen.« MOSER, DIETZ-RÜDIGER: Fastnacht – Fasching – Karneval. Das Fest der »Verkehrten Welt«. Graz/Wien/Köln 1986, S. 82.

<sup>18</sup> Vgl. Anm. 8.

<sup>19</sup> Bei den Illustrationen, mit denen MEZGER direkt die antithetische Symbolik Narrenschiff/Schifflein Petri belegt, handelt es sich tatsächlich um navicula – Schifflein. Vgl. Mezger (wie Anm. 4), Abb. 170, 174, 175.

<sup>20</sup> Vermutlich wurde bereits 1493 eine erste Auflage des Columbus-Briefes in Basel gedruckt. Vgl. KNEFFELKAMP, ULRICH/KÖNIG, HANS-JOACHIM: Die Neuen Welten in alten Büchern. Entdeckung und Eroberung in frühen deutschen Schrift- und Bildzeugnissen. Bamberg 1988, S. 193–196.

Wie mittlerweile bekannt, erregten diese Entdeckungen von *insulin im westlichen mör* zunächst kaum die Aufmerksamkeit der breiten Bevölkerungsschichten. Der Wirkungsgrad von »Flugblättern« und später erscheinenden dickleibigen Kompendien war keineswegs durchschlagend<sup>21</sup>. Viel unmittelbarer hingegen interessierten die Erfolge der Portugiesen bei ihrer Suche eines Seeweges nach Indien. Seit Anfang des 15. Jahrhunderts bemühten sich die Portugiesen Afrika zu umrunden, um so das preistreibende arabisch-venezianische Handelsmonopol auszuschalten und selbst an Gold und Gewürze zu kommen. Hinzu kam die Hoffnung, man könne den sagenumwobenen Priesterkönig Johannes als Bündnisgenossen gegen die Muslime gewinnen. Während seiner zweijährigen Fahrt von 1497–99 erreichte VASCO DA GAMA schließlich das lang ersehnte Ziel. Das Tor nach Indien war geöffnet, gleichzeitig wurde damit die bisherige Handelsstruktur in Mittel- und Südeuropa im Kern erschüttert<sup>22</sup>.

Der Fernhandel prägte das verkehrsgünstig gelegene Nürnberg als europäische Handelsmetropole und als ein Zentrum oberdeutscher Hochfinanz. Zwar war nur ein begrenzter Kreis von Familien direkt damit befaßt, doch von diesen wiederum hing die wirtschaftliche Existenz vieler anderer ab. Geriet ein Handelsunternehmen in die Krise, hatte dies unmittelbar spürbare Folgen für das weitverzweigte Netz der Zulieferer und Abnehmer. Nürnberger Großunternehmer und Geldhändler besaßen hochgradig rationale Organisationsformen und internationale Vernetzungen nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch verwandtschaftlicher Art<sup>23</sup>. Hohe wirtschaftliche

<sup>21</sup> Im deutschen Sprachgebiet wird bis 1550 Amerika in weniger als 1 % aller Publikationen erwähnt. Vgl. z. B. SIXEL, FRIEDRICH W.: »Christoph Kolumbus war kein Freund von mir«. In: KOHL, KARL-HEINZ (Hg.): *Mythen der Neuen Welt. Zur Entdeckungsgeschichte Lateinamerikas*. Berlin 1982, S. 224–234, hier S. 224, und BREDNICH, ROLF WILHELM: *Amerika in den frühneuzeitlichen Medien Flugblatt und Neue Zeitung*. In: MESSENHÖLLER, PETER (Hg.): *Mundus Novus. Amerika oder die Entdeckung des Bekannten*. Essen 1992, S. 19–34, vor allem S. 23.

<sup>22</sup> Kommerziell brachte die erste Fahrt des VASCO DA GAMA noch keinen Erfolg, doch war damit endgültig der Nachweis einer Seeverbindung zwischen Atlantik und Indischem Ozean erbracht. Sowohl Araber wie Venezianer erkannten augenblicklich die Bedrohung, die ihnen daraus erwuchs. Im Bordbuch der Indienfahrt da Gamas wird die erste dementsprechende Reaktion auf die Ankunft der Portugiesen in Indien geschildert. Als man ein Besatzungsmitglied zur Erkundung in die Stadt Calicut schickte, traf dieser auf zwei Mauren, die kastilianisch und genuesisch (!) sprechen konnten, und die ihm den Gruß entgegen schleuderten: »Hol dich der Teufel! Wer hat dich hergebracht?« Und ein arabischer Chronist des 16. Jh.s. urteilt: »Zu den erstaunlichen und außerordentlichen Ereignissen am Beginn des zehnten Jahrhunderts nach der Hedschra zählt auch die Landung der verfluchten Portugiesen in Indien. Sie sind eine Nation der verfluchten Franken«. Vgl. SCHMITT, EBERHARD (Hg.): *Die großen Entdeckungen. Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion*. Bd. II. München 1984, S. 136, 142.

<sup>23</sup> Zur Bedeutung des Nürnberger Handels innerhalb Europas siehe AMMANN, HEKTOR: *Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg im Spätmittelalter* (= *Nürnberger Forschungen* 13), Nürnberg 1970, u. KELLENBENZ, HERMANN: *Gewerbe und Handel am Ausgang des Mittelalters*. In: PFEIFFER, GERHARD (Hg.): *Nürnberg – Geschichte einer europäischen Stadt*. München 1971, S. 176–186. Eine komprimierte Zusammenfassung der »wirtschaftlichen, politischen und innovativen Kraft Nürnbergs und der Oberdeutschen Handelshäuser im 15. Jh.« bietet HAGEN BASTIAN in seiner Arbeit über die Nürnberger Fastnachtsspiele. Vgl. BA-

Effektivität und politische Einflußnahme resultierten aus diesem System, das sich jedoch gleichzeitig anfällig zeigte beim Auftreten unkalkulierbarer Ereignisse wie Kursschwankungen, Bankrotte, militärische Auseinandersetzungen, Pestepidemien u. ä. m. Das Bewußtsein von der Abhängigkeit internationaler Geschehnisse führte zum Ausbau eines effektiven und schnell-funktionierenden Nachrichtensystems<sup>24</sup>. Vor allem beim begehrten und daher kostbaren Pfeffer gab es aufgrund der langen Transportwege, unterschiedlicher Einflußsphären und wegen rivalisierender Mächte deutliche Preisschwankungen<sup>25</sup>. In den europäischen Handelszentren wurden die portugiesischen Seefahrten im Gefolge der Entdeckung von 1498 als Schock erlebt. Vor allem die zweite Fahrt VASCO DA GAMAS, der Ende September 1503 reichbeladen von Calicut/Indien nach Portugal zurückkehrte, wirkte alarmierend. 5000 Tonnen Pfeffer im Wert von ca. 1 Million Dukaten bei einer Investition von nur 200 000 Dukaten machten augenfällig, daß die Portugiesen nunmehr in der Lage waren, den europäischen Bedarf an Spezereien auf direktem Wege selbst zu decken. Sowohl in Portugal als auch in Nürnberg und Augsburg wurde der Pfeffer schlagartig um die Hälfte billiger. Die verunsicherten Venezianer schickten einen Gesandten zum Sultan von Ägypten. Dieser sollte seinen Einfluß in Indien geltend machen und darauf drängen, daß die Portugiesen von indischen Fürsten keine Ware mehr erhielten. Vergebens<sup>26</sup>.

Bereits vor der Rückkehr von VASCO DA GAMAS Pfeffer beladenen Schiffen im September 1503 wurde in Nürnberg und Augsburg über dringend notwendige Schritte beraten. Über die Unternehmungen der Portugiesen, d. h. über das Ein- und Auslaufen immer neuer Gewürzflotten war man bestens durch Briefe der in Lissabon lebenden Handelsagenten informiert<sup>27</sup>. Einige Nürnberger und Augsburger Handelshäu-

STIAN, HAGEN: *Mummenschanz. Sinneslust und Gefühlsbeherrschung im Fastnachtspiel des 15. Jahrhunderts*. Frankfurt/M. 1983, S. 19–24.

<sup>24</sup> Zum effektiven Nachrichtensystem der Nürnberger, die damit auch über Kursschwankungen informiert waren und dies für Spekulationsgeschäfte zu nutzen wußten, vgl. STROMER, WOLFGANG VON: *Wirtschaftsleben unter den Luxemburgern*. In: PFEIFFER, GERHARD (Hg.): *Nürnberg – Geschichte einer europäischen Stadt*. München 1971, S. 92–100, hier S. 92, 94.

<sup>25</sup> Es erstaunt daher nicht, daß in den Aufzeichnungen der Nürnberger Handelsfamilie Tucher nervös das auffällige Steigen der Pfefferpreise gerade in den Jahren 1499/1500 vermerkt wird: *Item im 1499. da galt der pfeffer zu Venedig ein karg 48 und 50 ducaten und im 1500. jar da stiger auf piß auf 100 ducaten und hin über, das vor nie gehört was worden, das piper als hoch kumen solt sein, darumb, das die galun in dem jar nit warn über gefarn, wann der türk was stark auf dem mar und wolt den Venediger ein widerstand tun*. S. Tuchersche Fortsetzung der Nürnberger Jahrbücher. In: *Die Chroniken der Deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert*. Hg. durch die Historische Commission bei der Königl. Academie der Wissenschaften. Bd. XI. Leipzig 1874, S. 507. Hinweis bei SCHULTHEISS, WERNER: *Die Entdeckung Amerikas und Nürnberg. Beiträge zur Kultur- und Wirtschaftsgeschichte der Reichsstadt*. In: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung* 15 (1955), S. 171–199, hier S. 178.

<sup>26</sup> PESCHEL, OSCAR: *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*. Meersburg/Leipzig 1930, S. 410 u. IMHOFF, CHRISTOPH VON: *Nürnberg's Indienpioniere. Reiseberichte von der ersten oberdeutschen Handelsfahrt nach Indien (1505/6)*. In: *Pirckheimer-Jahrbuch* 1986, S. 11–44, hier S. 21.

<sup>27</sup> In einem Brief vom 30. März 1503, den KONRAD PEUTINGER und sein Schwager CHRISTOPH WELSER ins Deutsche übersetzten, wird von der Abfahrt der zweiten Expedition des VASCO DA GAMA berichtet. Ein anderer Brief von 1504, wahrscheinlich von LUKAS REM in Lissabon ver-

ser entschlossen sich angesichts dieser Lage pragmatisch für das Naheliegende. Gemeinsam wollte man umgehend Zugriff auf das neue Handelsmacht-Zentrum Lissabon und, wenn möglich, direkt auf die gewürzproduzierenden Länder. Man bemühte sich, modern ausgedrückt, um ein »joint venture« mit der portugiesischen Krone. Über Handelsagenten trat man in Verhandlungen mit König MANUEL VON PORTUGAL. Für die WELSER und VÖHLIN (Augsburg und Memmingen) verhandelten LUCAS REM und CONRAD VÖHLIN, für die FUGGER, HÖCHSTETTER und GOSSEMBROT (alle Augsburg) war der Augsburger Agent SIMON SEITZ tätig, und die Interessen der Nürnberger Unternehmen HIRSCHVOGEL und IMHOFF, die übrigens auch verwandtschaftlich verbunden waren, vertrat der Faktor ULRICH IMHOFF<sup>28</sup>. Vorbereitet wurde ein kühnes Unternehmen, das als die erste oberdeutsche Handelsfahrt nach Indien berühmt werden sollte<sup>29</sup>.

Die Verhandlungen verliefen zügig und erfolgreich. Bereits am 1. August 1503 wurde ein Vertrag über die Ausstattung von drei Schiffen nach Indien geschlossen, wie LUCAS REM mit Genugtuung in seinem Tagebuch vermerkt<sup>30</sup>. Verbunden waren damit Privilegien, welche die Deutschen wohl zu schätzen wußten. So überreichte man dem König als Dank für seine Großzügigkeit eine in Augsburg (oder Nürnberg) kunstvoll gefertigte Uhr<sup>31</sup>. Neben den Deutschen beteiligten sich italienische Kaufleute an der Finanzierung der drei Schiffe. Die Gesamtkosten dafür betragen 65 400

faßt, schildert die Ankunft dreier aus Indien zurückkehrender Schiffe, die mit 20 000 Cantar (Hohlmaß) Spezereien verschiedener Sorten beladen waren. Das Vorhandensein dieser und anderer Briefe belegt das hohe Interesse oberdeutscher Handelshäuser an den Vorgängen in Portugal. Die Briefe sind abgedruckt in der Zeitschrift des Historischen Vereins für Schwaben und Neuburg. 1 (1874), S. 133 ff., 158 f., hier nach WALTER, ROLF: Nürnberg, Augsburg und Lateinamerika im 16. Jahrhundert – Die Begegnung zweier Welten. In: Pirkheimer-Jahrbuch 1986, S. 47.

<sup>28</sup> Die beiden Söhne des Nürnberger LIENHARD HIRSCHVOGEL, Lienhard und Bernhard, waren mit Töchtern CONRAD IMHOFFS verheiratet. Derlei Allianzen ließen sich, so der Historiker ROLF WALTER, für nahezu jedes oberdeutsche Handelshaus belegen. WALTER (wie Anm. 27), S. 50.

<sup>29</sup> Vorbereitung und Verlauf dieser Fahrt, die gut dokumentiert ist, sind Gegenstand nicht weniger historischer Abhandlungen. Für die Handels- und Wirtschaftsgeschichte Augsburgs und Nürnbergs ist dieses Ereignis wohl bekanntes Fakt. Die wesentlichen Arbeiten hierzu sind KUNSTMANN, FRIEDRICH: Die Fahrt der ersten Deutschen nach dem portugiesischen Indien. München 1861. – HAEBLER, KONRAD: Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschafter. Leipzig 1903, S. 1–37; HÜMMERICH, FRANZ: Quellen und Untersuchungen zur Fahrt der ersten Deutschen nach dem portugiesischen Indien 1505/06 (= Abhandlungen d. Kgl. Bayer. Akad. d. Wiss., Phil.-hist. Kl., XXX. Bd.) München 1918; DERS.: Die erste deutsche Handelsfahrt nach Indien 1505/06. Ein Unternehmen der Welser, Fugger und anderer Augsburger sowie Nürnberger Häuser. München/Berlin 1922. – KELLENBENZ, HERMANN: La participation des capitaux de l'Allemagne méridionale aux entreprises portugaises d'outremer au tournant du XVIe siècle. In: Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe et XVIe siècles. Actes du cinquième colloque international d'histoire maritime. Paris 1966, S. 309 ff. Auf der Jahrestagung der Pirkheimer-Gesellschaft von 1986 zum Thema »Nürnberg und die Anfänge der Weltwirtschaft« referierten CHRISTOPH VON IMHOFF (wie Anm. 26) und ROLF WALTER (wie Anm. 27) über diese Fahrt.

<sup>30</sup> Tagebuch des LUCAS REM aus den Jahren 1494–1541. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg. Mitgeteilt von B. GREIFF. Augsburg 1861, S. 8 u. S. 84–87.

<sup>31</sup> IMHOFF (wie Anm. 26), S. 22.

Crusados. Die deutschen Kaufleute brachten mit 36.000 Dukaten 55 % des Aufwandes ein. Innerhalb des deutschen Handelskonsortiums steuerten die WELSER und VÖHLIN 20 000 Dukaten bei, die FUGGER und HÖCHSTETTER waren mit je 4000 Dukaten, die GOSSEMBROT und IMHOFF mit je 3000 Dukaten und die HIRSCHVOGEL mit 2000 Dukaten beteiligt<sup>32</sup>. KONRAD PEUTINGER, der die Bedeutung der neuen europäischen Wirtschaftsordnung erfaßte, schrieb in einem Brief vom 13. Januar 1505 an den kaiserlichen Sekretär BLASIUS HÖLZL voller Stolz: *Und uns Augspirgern ains groß lob ist, als für die ersten Teutschen, die India suchen*<sup>33</sup>. Peutinger wandte sich, auf Ersuchen des ANTON WELSER, an Kaiser MAXIMILIAN mit der Bitte um ein Empfehlungsschreiben an Indiens Könige, und tatsächlich wurde ein solches Schreiben auch ausgestellt.

Am 25. März 1505 verließ eine Flotte von 19 Schiffen unter dem Oberbefehl von FRANCISCO D'ALMEIDA, neuernannter Vizekönig von Portugiesisch-Indien, den Hafen Rastello in Richtung der Malabar-Küste Indiens. Bei den drei Schiffen des deutsch-italienischen Konsortiums, sie wurden in Antwerpen ausgerüstet, handelte es sich um die »Hieronymus« der Nürnberger, das größte Schiff der Flotte überhaupt, die »Raphael« der Augsburger und die »Leonhard«. Die Rückkehr der »Hieronymus« und »Raphael« erfolgte im Mai 1506, die »Leonhard« landete erst im November 1506 in Lissabon. Insgesamt kann die Handelsfahrt als kommerzieller Erfolg für die oberdeutschen Kaufleute gewertet werden, auch wenn der Gewinn erst nach langwierigen Streitereien ausgezahlt wurde<sup>34</sup>.

Über Einzelheiten dieses abenteuerlichen Unternehmens, das zum skrupellos blutrünstigen Raubzug geriet, dem zahlreiche Afrikaner und Inder zum Opfer fielen, sind wir durch schriftliche Zeugnisse beteiligter Augenzeugen informiert. So liegt ein Reisebericht des Nürnberger Faktorschreibers HANS MAYR vor, überliefert sind zudem Briefschilderungen des ULRICH IMHOFF und der umfangreiche Bericht des Augsburger Faktors BALTHASAR SPRENGER<sup>35</sup>. Dessen »Merfart« wurde 1509 gedruckt. Bereits 1508 erschienen die eigens von HANS BURGMAIR D. Ä. gefertigten Illustrationen als separate Bildserie<sup>36</sup>.

<sup>32</sup> WALTER (wie Anm. 27), S. 49.

<sup>33</sup> IMHOFF (wie Anm. 26), S. 24.

<sup>34</sup> Den größten Gewinnanteil strichen natürlich die Welser und Fugger in Augsburg ein, doch auch die Welser-Faktorei in Nürnberg erhielt eine gewisse Summe. IMHOFF (wie Anm. 26), S. 40.

<sup>35</sup> Vgl. HÜMMERICH 1918 (wie Anm. 28) und IMHOFF (wie Anm. 26). Als weitere Quelle ist noch ein ausführlicher Brief des böhmischen Druckers VALENTIN FERNANDEZ an den Nürnberger Hotelier im »Roten Roß« STEFAN GABLER zu erwähnen. Fernandez brachte lange Jahre in Lissabon zu und interessierte sich sehr für die überseeischen Unternehmungen der Portugiesen. Fernandez' Brief von 1510 enthält eine Auflistung der bis dahin erfolgten einschlägigen Fahrten. Vgl. IMHOFF (wie Anm. 26), S. 39.

<sup>36</sup> Zu SPRENGERS »Merfart« s. SCHULZE, FRANZ: Balthasar Springers Indienfahrt 1505/06. Wissenschaftliche Würdigung der Reiseberichte Springers zur Einführung in den Neudruck seiner »Meerfahrt« vom Jahre 1509. Straßburg 1902 – KLEINSCHMID, RENATE: Balthasar Springers Merfart, eine ethnohistorische Primärquelle. In: Akademische Druck- und Verlagsanstalt, Graz – Mitteilungen, 14 (1968), S. 7–17 – BOROWKA-CLAUSBERG, BEATE: Bericht als Berichtigung. Balthasar Springers Indienfahrt. In: Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums, 1991, S. 95–101.

Aus meinen bisherigen Ausführungen sollte für unser Thema folgendes deutlich geworden sein: In Nürnberg (und Augsburg) wurde seit 1503, möglicherweise schon früher, über eine direkte Beteiligung an den portugiesischen Handelsfahrten nach Indien nachgedacht. Ab August 1503 stand die finanzielle und personelle Beteiligung von zwei Nürnberger (und fünf Augsburger) Handelsunternehmen an einer solchen Schiffs-Expedition in Richtung Malabar-Küste fest. In gelehrten Kreisen (PEUTINGER) wurde die Fahrt, die im März 1505 begann, als epochales Unternehmen verstanden. Wir vermuten, daß diese spektakuläre Fahrt in Nürnberg nicht nur in Humanisten- und Händlerkreisen, sondern ganz allgemeines und öffentliches Aufsehen erregte und diskutiert wurde.

Das kommerzielle Interesse und das praktische Engagement der Nürnberger Handelsfamilien HIRSCHVOGEL und IMHOFF am Indiengeschäft veranlaßte vermutlich den in Nürnberg ansässigen Drucker JOHANN WEISENBURGER, eine einschlägige Informationsschrift zu verlegen. Sie trägt den Titel *Den rechten weg auszufaren von Lißbonen Kallakuth* und erschien im Jahr der oberdeutschen Indienfahrt 1505. Es ist die früheste Druckschrift im mitteleuropäischen Binnenland, die sich als Informationshilfe für die kommerziellen Möglichkeiten des Indienhandels versteht. Auf einer beigegebenen Weltkarte ist deutlich die Lage dreier Orte markiert: Lissabon, Kalikut und Nürnberg<sup>37</sup>. Nach dem Gesagten wäre es sehr verwunderlich, wenn im Jahre 1505, in dem übrigens kein Schembartlauf durchgeführt wurde<sup>38</sup>, die Schiffsunternehmung der Hirschvogel, Imhoff, Welser u. a. in Nürnberg nicht Tagesgespräch gewesen sein sollte.

Als man am 24. Februar 1506 ein Schiff als »Hölle« durch Nürnberg zog, wußte man über das Schicksal und den Ausgang der See-Expedition noch nichts. Ungewiß war zu diesem Zeitpunkt, ob das waghalsige Unterfangen mit gewaltigen Reichtümern belohnt werden oder zu grandiosem Scheitern verdammt sein würde. Gerade diese offene Situation erlaubte es daher, die Schiffsfahrt Nürnberger Handelsunternehmen mit den spielmäßigen Mitteln des Schembartlaufes zu interpretieren und zu parodieren. Das Schiff, so heißt es in einer Schembarthandschrift, sei mit Narren besetzt gewesen, und HEINRICH DEICHSLER berichtet von einem Teufel, der im Mastkorb saß. Nimmt man die reale, ausschließlich von kommerziellen Interessen motivierte Handelsfahrt ins unbekannt-ferne Indien als Hintergrund, dann wirkt dieses Narrenschiff keineswegs wie ein abstraktes catechetisches Lehrstück über die mannigfaltigen Laster dieser Welt, denen man im Schiffelein der Buße und des Heils entgeht, sondern als handfester Kommentar über das Tun einiger wohlbekannter, real existierender Zeitgenossen. Das Jahr 1506 ist dann auch kein zufällig gewählter Zeit-

<sup>37</sup> Zu dieser Schrift s. PARKER, JOHN: *From Lisbon to Calicut*. Minneapolis 1956 – S. auch LACH, DONALD F.: *Asia in the Making of Europe*. Vol. I. Chicago/London 1965, S. 161–162. Eine Wiedergabe der Weltkarte in BRÄUNLEIN, PETER J.: *Martin Behaim. Legende und Wirklichkeit eines berühmten Nürnbergers*. Bamberg 1992, S. 91.

<sup>38</sup> DEICHSLER (wie Anm. 8, S. 687) erwähnt, Fastnachtstreiben und Schembartlauf seien in diesem Jahr vom Rat verboten worden: *Item da man zalt 1500 und 5 jar da verput bie ein rat alle vasaht und auch die flaischbackertentz und vasahtspiel*. In den Ratsverlässen heißt es: *Von wegen der kriegsleufft und sterbens ytzo vorangen ist ertailt bewr den schemppart und tantzen der flaischbacker in rwe ze stellen*. (ebd.)

punkt für genau dieses Motiv der »Hölle«. Ein Schiff zu bemannen, um ins gefährvolle Ungewisse, gen India ins Heidenland zu segeln, dorthin, wo der Pfeffer wächst, gelockt von sagenhaften Reichtümern – dieses Unterfangen mochte nicht wenigen zu Hause gebliebenen Nürnbergern als frevelhaftes, d. h. närrisches, vom Teufel geführtes Treiben erscheinen. SEBASTIAN BRANT kommentierte in seinem »Narrenschiff« die Illustration der Titelblattrückseite – ein Schiff, übervoll mit fröhlichen Narren, das gen Narragonien treibt – mit dem Text des 106. Psalmes. Dieser Psalm wirkt in unserem Zusammenhang geradezu brennend aktuell. »Diese hier befahren mit Schiffen das Meer und gehen in vielen Gewässern dem Handel nach. Sie steigen empor bis zu den Himmeln und sinken hinab in die Tiefen; ihre Seele verzehrte sich in der Gefahr. Verwirrt sind sie und aufgewühlt, wie betrunken, und all ihre Weisheit ist dahin«<sup>39</sup>.

Setzen wir die Kenntnis dieses Psalmes in Verbindung mit SEBASTIAN BRANTS Bild vom Narrenschiff bei den Nürnberger Zeitgenossen voraus, wie dies u. a. die Forschungen von WERNER MEZGER nahelegen, so scheint die Schembart-Hölle von 1506 die verbildlichte Kritik an sündhaftem, gottfernem Treiben einer handelstreibenden Oberschicht. Doch da bekanntlich die Finanzierung und Organisation des Nürnberger Schembartlaufes, mithin die Gestaltung der »Hölle«, in Händen von Patriziern lag, handelt es sich hier also auch um einen Kommentar von Vertretern der städtischen Elite über ihresgleichen. Daß die Nürnberger HIRSCHVOGEL und IMHOFF mit diesem Unternehmen bislang Unerprobtes wagten, gewissermaßen Neuland betreten, mag bei konkurrierenden, weniger innovationswilligen, traditionsverhafteten Unternehmen Verwunderung, Unverständnis, Spott, Mißgunst, Neid, sicher aber auch Faszination hervorgerufen haben. All diese Gefühlsreaktionen ließen sich in einer solchen Schembart-Hölle trefflich ausagieren. Daß hierbei mit der Sprache einer existenten Narrenphilosophie gleichzeitig der Trieb nach grenzenloser Bereicherung, der für die nun beginnende europäische Expansion nach Amerika und Asien charakteristisch werden sollte, als gottfern und teuflisch kritisiert wurde, könnte von uns heutigen Zeitgenossen als tiefere Weisheit verstanden werden.

Wir wollten bei unseren Deutungsvorschlägen jedoch nicht die Auffassung unterstützen, daß es sich beim Schembartlauf lediglich um eine in Szene gesetzte trockene Predigt oder einen theatralisch gestalteten Lastertraktat handelt. Bei dem Umzug der Patrizier ging es, neben der Selbstdarstellung, vor allem auch um Belustigung, ums Lachen. So erfahren wir aus Schembartbüchern, daß sich ein SEBALDT GEUDER und LIENHARD HIRSCHVOGEL, eben aus jener Familie, die die Indienfahrt mitfinanzierte<sup>40</sup>, als Inder verkleidet, am Schembartlaufen beteiligten: *Die Warn Beklaidet auff Indianisch, Von Seiden gewandt Welchs Plau, Weiß, vnnnd Leibfarb war*. In der bei SAMUEL SUMBERG wiedergegebenen Abbildung sehen wir tatsächlich einen mit Turban trapierten, »indisch« ausstaffierten Schembartläufer vor uns stehen<sup>41</sup>. Daß Lienhard

<sup>39</sup> Übersetzung des ursprünglich lateinischen Textes bei MEZGER (wie Anm. 4), S. 314.

<sup>40</sup> Vermutlich handelte es sich dabei um den jungen LIENHARD HIRSCHVOGEL, der mit einer IMHOFF-Tochter verheiratet war. Siehe Anm. 28.

<sup>41</sup> Die Abbildung des LIENHARD HIRSCHVOGEL als »Inder« stammt hier aus dem Manuskript Nor. K. 444 der Nürnberger Stadtbibliothek. SUMBERG (wie Anm. 7), S. 220, Fig. 26. In dem von ROLLER benutzten Manuskript (Ms. Germ. Fol. 1349) lautet die Eintragung, ohne entsprechende Illustration: *dieße in Mobren Gestalt, mit einer deckh, weiß, blau u. Leib. Farb. Sebald*

Hirschvogel in dieser Maske mit einem gewissen Stolz durch Nürnberg lief, läßt sich vermuten. Gewiß ist, daß er und alle anderen Beteiligten dabei vor allem ihren Spaß hatten. Ob sich allerdings LIENHARD HIRSCHVOGEL bei seinem Auftreten in dieser exotischen Maskerade bewußt war, daß er, nach der Logik mittelalterlicher Weltanschauung, den Nürnberger Zuschauern in allererster Linie als Vertreter des Heidentums, d. h. als Gottesleugner gegenübertrat, dessen »non est Deus« ihn gewissermaßen zum mahnenden und allgemein verständlichen Demonstrationsobjekt eines außerhalb des christlichen ordo-Denkens stehenden Menschen machte, dies sei dahingestellt<sup>42</sup>.



Lienhard Hirschvogel als »Inder«. Illustration aus einem Schembartbuch. Aus: Samuel L. Sumberg: *The Nuremberg Schembart Carnival*. New York 1966, S. 220, Fig. 26.

Geuder, *Leonhard Hirschvogel*; s. ROLLER (wie Anm. 1), S. 61. Während des 16. Jh.s. vermengte sich in der Darstellung von exotischen Menschen oftmals »indisch«, »indianisch« und »möhrrisch«. Das Auftreten der in den Schembartmanuskripten beschriebenen Einzelläufer ist undauert. Wir vermuten, daß LIENHARD HIRSCHVOGEL, entweder schon im Jahr 1506 oder, wahrscheinlicher, in einem der späteren Jahre, nach erfolgreicher Rückkehr der Expedition »auff Indianisch« maskiert in einem Schembartlauf mitgezogen ist.

<sup>42</sup> Zu solcher Interpretation des Auftretens exotischer Figuren wie Türken, Juden, Mohren bei der Fastnacht s. MEZGER (wie Anm. 4), S. 41 f., 96, 232.