

die isoliert betrachtet gerne falsch gelesen und datiert wurden, z. B. für einen unbekanntem Prälaten, der nicht am 27. September 1258, sondern aufgrund des richtigen Heiligenfestes und des im Patriarchat Jerusalem üblichen Annuntiationsstils erst am 22. Januar 1259 verstarb (S. 76 f.).

K. B.

-----

Arne Emil CHRISTENSEN / Wolfgang STEUSLOFF, Das Ebersdorfer Schiffsmodell von 1400. Ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa. The Ebersdorf Ship's Model of 1400. An Authentic Example of Late Medieval Shipbuilding in Northern Europe (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 70) Bremerhaven – Wiefelstede 2012, Deutsche Schiffahrtsmuseum – Oceanum Verl., 126 S., zahlreiche Abb., ISBN 978-3-86927-070-8, EUR 24,90. – Musste man in der Vormoderne auf einem Schiff bei Sturm und schwerer See jegliche natürliche Rettungsmöglichkeiten fahren lassen, so blieb nur ein letzter Hoffnungsschimmer: Vielleicht half ein Gelübde, dass man für die Rettung aus der Notlage ein bedeutendes Opfer zu geben bereit sei. Zu den vielfältigen Formen von solchen Votivgaben in Not, die sich in europäischen Kirchen erhalten haben, gehören auch Schiffsmodelle, von denen das ursprünglich aus Spanien stammende Mataró-Modell in Rotterdam, entstanden vermutlich um 1420 bis etwa 1450, bislang als einzig erhaltenes ma. Beispiel galt. In der früheren Wallfahrts- und heutigen Stiftskirche im Ortsteil Ebersdorf der Stadt Chemnitz findet sich jedoch ein Schiffsmodell, das, angeblich einst gefüllt mit Gold, ein aus Sachsen stammender Jerusalemfahrer für die Rettung aus größter Seenot in der Adria gestiftet haben soll. Bei dem über einen Meter langen Modell handelt es sich um die Nachbildung eines nordeuropäischen Seeschiffes, ausgeführt um 1400. Vielleicht hat der Handwerker sogar die Reste des Holzes, die beim Bau eines echten Schiffes übriggeblieben waren, verwendet. Zumindest verraten die präzise Klinkerung der Planken und die hohe Detailtreue bei der traditionellen Schalenbauweise ganz spezielles Fachwissen, das es nur in Seehandelsstädten gegeben haben kann. Wahrscheinlich handelt es sich bei dem heute leider nicht mehr vollständig erhaltenen Modell um die Nachbildung einer Kogge. Seit Ende der 70er Jahre des 20. Jh. engsten Fachkreisen bekannt, ist es nun durch den vorliegenden Band mit vielen Rissen, Fotos, Analyseprotokollen und Vergleichsmaterial publiziert worden. Da das einst sogar getakelte Stück nicht nur das älteste Schiffsmodell Nordeuropas darstellt, das wie ein echtes Schiff gebaut ist, sondern wahrscheinlich älter als das Mataró-Modell sein könnte, haben wir hier einen zentralen Baustein für die Rekonstruktion des historischen Schiffbaus vor uns, und das, weil ein Sachse einst einmal in Seenot geriet.

Olaf B. Rader

Piers D. MITCHELL / Andrew R. MILLARD, Approaches to the Study of Migration during the Crusades, *Crusades* 12 (2013) S. 1–12, nutzen Sauerstoff- und Strontium-Isotope von Zähnen, die sich bei Erwachsenen nicht mehr verändern, aus der Hafenstadt Caesarea und dem Dorf Parvum Gerinum, beides