Der Erdglobus wurde im Jahre 1906 als Leihgabe dem Germanischen Museum in Nürnberg übergeben und 1937 dann endgültig vom Museum angekauft. Dort ist er auch heute noch öffentlich ausgestellt. Es ist eine sehr dunkle Erdkugel, Einzelheiten sind nur schwer erkennbar. — Zum gedenken an den Nürnberger Bürger wurde im Jahre 1890 das Behaim-Denkmal auf dem Theresienplatz aufgestellt. Es stammt vom Bildhauer Johann Wolfgang Rößner nach einem Entwurf von Friedrich Wanderer (Abb. 1). Es ist im neugotischen Stil gestaltet.

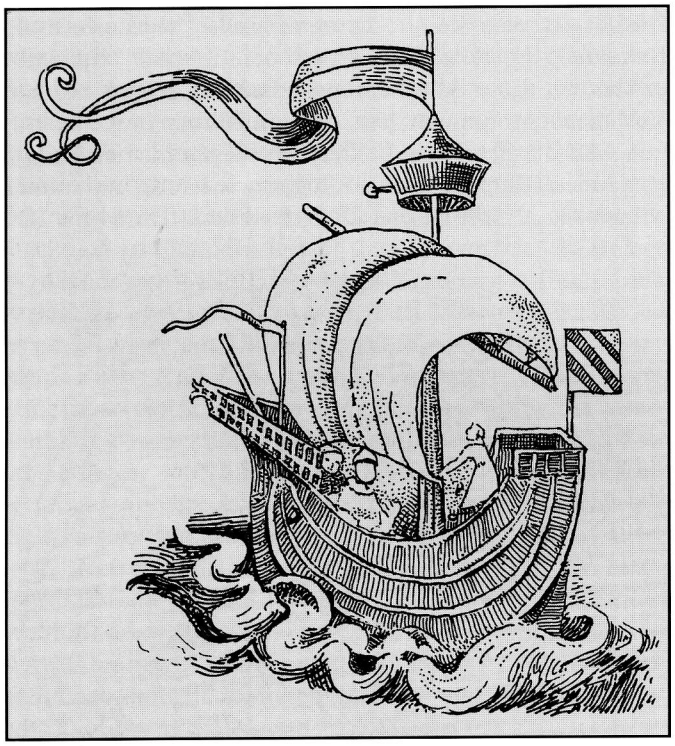

Abb. 4: Vignette, das große Schiff auf dem Indischen Ozean, östlich von Madagaskar aufgemalt. Wimpel und Flagge in Rot/Weiß (Umzeichnung durch Verfasser).

Literatur:

Beyerstedt, H.-D.: Woher stammt unser Wissen? Archivalien zu Martin Behaim im Stadtarchiv Nürnberg. In: NORICA Nr. 3, Juli 2007, Nürnberg, S. 48-58

Bott, G./Willers, J. (Hrsg.): Focus Behaim-Globus. Ausstellungskatalog, 2 Bd., Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg, Dezember 1992.

Brandt, Armin, M.: Martin Behaim (1459-1507) Seefahrer, Entdecker, Kosmograph. Regensburg 1989.

Bräunlein, P. J.: Martin Behaim. Legende und Wirklichkeit eines berühmten Nürnbergers. Bamberg 1992

Diefenbacher, M. (Hrsg.): Stadtlexikon Nürnberg. Nürnberg 2000, 2. Aufl. s. Stichwörter Behaim u. a.

Ghillany, F. W.: Geschichte des Seefahrers Ritter Martin Behaim nach den ältesten vorhandenen Urkunden bearbeitet. Nürnberg 1853.

Görz, G.: Altes Wissen und neue Technik. Zum Behaim-Globus und seiner digitalen Erschließung.
In: NORICA Nr. 3, Juli 2007, Nürnberg, S. 78-87.

Jakob, R.: Wer war Martin Behaim? Auf den Spuren seines Lebens. In: NORICA Nr. 3, Juli 2007, Nürnberg, S. 32-47.

Kröll, F.: Behaims Zeit — Welt im Umbruch. In: NORICA Nr. 3, Juli 2007, Nürnberg, S. 65-68

Muris, O.: Der „Erdapfel" des Martin Behaim. In: Ibero-Amerikanisches Archiv 17/1943, S. 49-64

Timann, U.: Die Handwerker des Behaim-Globus. In: NORICA Nr. 3, Juli 2007, Nürnberg, S. 59-64

Gedanken zum Schiffsmodellbau

Ein Diskussionsbeitrag zum Aufsatz von W. Eberhard Falck im Logbuch, Heft 2/2007

Von Harald Göhren, Reinbek

Unter dem Motto „Modelle, die man nicht bauen sollte", befasst sich E. Falck mit Kriterien zur Auswahl geeigneter Vorlagen beim Schiffsmodellbau. Hierbei stützt er sich mit ausführlichen Zitaten auf Publikationen des bekannten amerikanischen Schiffshistorikers Howard I. Chapelle (1901-1975) im Journal of Nautical Research. Dieser entwickelte in zwei Aufsätzen (1951 und 1952) so etwas wie einen „Kanon" zum Schiffsmodellbau, der sich in knapper Form etwa folgendermaßen zusammenfassen lässt:

- Baue kein Schiffsmodell ohne vorbildtreue Pläne und Risse
- Versuche keine Rekonstruktion ohne einwandfreie Daten, Informationen und Linienrisse
- Verwende authentische Pläne gebauter Schiffe (z. B. aus den Archiven von Museen).

Im folgenden Diskussionsbeitrag soll auf diesen „Kanon", der in den Zitaten noch rigoroser ausfällt als in diesen drei knappen Sätzen, noch einmal eingegangen werden, weil er nur den Modellbauer als Individuum anspricht und weitergehende Aspekte des Modellbaus historischer Schiffe außer Acht lässt. Denn die Anforderung, die Chapelle vor über 50 Jahren an die Vorlage zum Bau eines Schiffsmodells stellte, sind für historische Seeschiffe mit wenigen Ausnahmen nur bis etwa Anfang des 18. Jahrhunderts erfüllt, weil bei den technisch führenden Seemächten Risse und Pläne erst seit dieser Zeit angefertigt wurden und in großer Zahl erhalten sind. Bei Küstenseglern, die auf kleinen Werften oder Plätzen in der Regel ohne gezeichnete Pläne gebaut wurden, ist etwa der Beginn des 19. Jahrhunderts anzusetzen. Genauere Daten im Sinne von Chapelle aus früheren Zeiten liegen nur in wenigen Fällen aus der Vermessung archäologischer Funde vor. Beispiele: Wasa oder Bremer Kogge.

Wäre Chapelles „Kanon" allgemeingültig, so wären weltweit viele Vitrinen in maritimen Museen zu räumen, viel Fachliteratur als unwissenschaftlich zu bezeichnen und viele Modellbaupläne und Bausätze aus den Regalen des Fachhandels zu räumen. Denn viele Pläne früherer historischer Schiffe sind Rekonstruktionen, die eben nicht den genannten Anforderungen entsprechen, sondern aus mehr oder weniger guten grafischen und schriftlichen Dokumenten, archäologischen Funden oder anderen Zeugnissen entwickelt wurden. Auch Museen haben in ihrem kulturellen Auftrag Rekonstruktion und Bau vieler älterer Schiffstypen von erfahrenen Modellbauern ausführen lassen. Als Grundlage dienten vor allem Gravuren, Gemälde, „Siegelbilder" und schriftliche Dokumen-