

HAMBURGISCHE WISSENSCHAFTLICHE STIFTUNG  
UND NOTGEMEINSCHAFT DER DEUTSCHEN WISSENSCHAFT

---

**ERGEBNISSE**  
DER  
**SÜDSEE-EXPEDITION**  
**1908-1910**

HERAUSGEGEBEN VON  
**DR. G. THILENIUS**

o. ö. PROFESSOR DER VÖLKERKUNDE,  
DIREKTOR DES MUSEUMS FÜR VÖLKERKUNDE IN HAMBURG

**II. ETHNOGRAPHIE: B. MIKRONESIEN**  
**BAND 6**

**DR. H. DAMM UND DR. E. SARFERT:**  
**INSELN UM TRUK**  
**2. HALBBAND**



HAMBURG  
FRIEDERICHSEN, DE GRUYTER & Co. m. b. H.

1935

## IV. Handel und Schifffahrt.

### POLOWAT, HOK, SATOWAL.

Von allen Zentralkarolinern waren die Polowat-Leute die besten und verwegenen Seefahrer. Ihr Wikingergeist erfuhr immer wieder neuen Antrieb durch das starke Bedürfnis nach fremden Waren (Kleidung, Schmuck u. a.), vor allem aber durch ihren ausgeprägten Familiensinn. Dieser ließ sie gemeinsame Besuchsfahrten zu den Nachbarinseln (s. S. 107), wo sie Verwandte wußten, veranstalten. Man nahm dazu die Frauen und auch die Töchter mit, um sie der Verwandtschaft vorzustellen.

#### 1. Handel.

Der Handel war ein reiner Warenaustausch. Zahlungsmittel in unserem Sinne kannte man nicht. Die Polowat-Leute haben als »Zwischenhändler« eine gewisse Bedeutung gehabt. Die kleinen benachbarten Inselvölker gaben nämlich die Fahrten z. B. nach Truk auf und erwarben ihre Waren von dem ihnen weit näher liegenden Polowat<sup>1</sup>, das regelmäßig Handelsfahrten nach Truk unternahm, um geschätzte Cosmetica (táik-Farbe, Öl) zu holen<sup>2</sup>. Ebenso wurde Lukunor regelmäßig angelaufen, um den begehrten roten fāibóbo-Schmuck einzuhandeln. Nicht weniger häufig suchten die Polowat-Insulaner die Insel Satowal auf, um Matten einzutauschen. — Diese Fahrten wurden noch bis in die neueste Zeit hinein unternommen. So sah der Gouverneur bei seinem Besuch der Insel 1907 mehrere sehr große Kanus aus Polowat am Strand von Satowal liegen<sup>3</sup>. Der stärkste Magnet war für die Zentralkaroliner die Insel Guam. Hier kamen die Eingeborenen zuerst mit den Europäern in Berührung und lernten das Eisen kennen<sup>4</sup>. Diese Guam-Fahrten sind für viele Zentralkaroliner zu einer Tradition geworden. Schon Freycinet erfuhr davon<sup>5</sup>, ohne jedoch die Bedeutung dieser Fahrten auch nur zu ahnen. Nach Finsch beteiligten sich daran hauptsächlich die Inselleute von Oleai, Faraulip, Lamutrik und Polowat. Sie sammelten sich auf West-Faju und legten dann gemeinsam in etwa 8 Tagen die fast 300 Sm lange Strecke nach Guam

<sup>1</sup> Schmeltz & Krause 1881, S. 379.

<sup>2</sup> Vgl. auch Finsch 1900, S. 47.

<sup>3</sup> Deutsches Kolonialblatt 1907, S. 892.

<sup>4</sup> Eisen mögen unsere Insulaner auch von Oleai erhalten haben (vgl. Krämer 1932, S. 13).

<sup>5</sup> Freycinet 1833, Bd. 5, S. 267. »Die Mehrzahl der Karoliner, die nach Guam kommen, gehören nach Satowal.« Ebenso Arago (1822, Bd. 2, S. 35/36), der als bemerkenswerten Beleg für diesen Handel den Bestellbrief eines Satowal-Häuptlings abbildet. — Auch J. de la Gravière 1854, Bd. 1, S. 235/36 berichtet davon.

zurück. Seit 1873 haben diese Fahrten aufgehört, an ihre Stelle ist ein interinsulärer Verkehr getreten, d. h. es werden erst eine Reihe Inseln, die an der Fahrtroute liegen, angelaufen, ehe das Hauptziel erreicht ist<sup>1</sup>. Bemerkenswert ist dazu eine Notiz von Finsch, die sehr schön den Handelsgeist der Polowat- und Hok-Leute kennzeichnet: »Am betriebsamsten und zugleich die besten Seefahrer sind jedenfalls die Bewohner von Suk (Pulsuk oder Poloat), welche ihre Waren (früher hauptsächlich die auf Guam eingetauschten Messer und Äxte) ostwärts bis Ruk und westwärts bis Ulea vertreiben<sup>2</sup>«.

## 2. Nautische Kenntnisse.

Trotz des sichtbaren Verfalls der Polowat-Kultur war die Schiffahrtskunde noch zu Sarferts Zeiten erstaunlich hoch entwickelt. Hüter der nautischen Kenntnisse, die man nach Eingeborenenauffassung Äluelöb und seinen Söhnen verdankt, sind die **Schiffskapitäne** (bálu oder bór), von denen es auf Polowat 1910 noch etwa 30 gab. Ihr Wissen vererben sie auf ihre Söhne, d. h. jeder Vater unterrichtet seinen Sohn selbst, doch übermitteln die Kapitäne es auch gegen hohe Bezahlung anderen Dorfgenossen. Diese Bezahlung wird vor Beginn des Unterrichtes dem Lehrer in Form eines einmaligen »Honorars« ausgehändigt; es besteht aus einer größeren Menge von Nahrungsmitteln, zahlreichen (bis zu hundert) Lendenschurzen und ponchoartigen Überwürfen, ferner aus der beliebten táik-Farbe. Dabei glauben die Schüler — sicher durch die Erfahrung anderer gewitzigt —, daß von der Höhe der Bezahlung die Fülle des mitgeteilten Wissens abhängt. Dieser Segelunterricht, von dem auch Arago, der Maler der Freycinet-Expedition erfuhr<sup>3</sup>, ist also ein sehr einbringliches Geschäft. Deshalb vermeiden es die Kapitäne, in Gegenwart Nichtkundiger, wenn sie nicht gerade ihre Schüler sind, über ihr Wissensgebiet zu sprechen, um anderen ja nicht auf zu billige Weise zu Schiffahrtskenntnissen zu verhelfen.

Auch Sarfert erwarb seine näheren Kenntnisse über die Schiffahrtskunde gegen Bezahlung und zwar vom Kapitän Iguráli (Taf. 5, Abb. 6), der sich nachts heimlich in Sarferts Haus schlich, damit die anderen Eingeborenen es nicht bemerken sollten. Doch blieb das nicht verborgen und hatte seine psychologisch ganz interessanten Folgen, über die Sarfert mir folgendes erzählte. In dieser Zeit starb zufällig der älteste Kapitän der Insel. Natürlich war das die Strafe Ällülüleis für die Einweihung eines Weißen in die Kenntnisse der Eingeborenen. Außerdem fürchtete man noch die Rache des toten Kapitäns. Die Eingeborenen wurden in dieser Auffassung noch bestärkt, da in dieser Zeit ein Unwetter, das man ebenfalls als Rache des Verstorbenen auslegte, die Insel heimsuchte, Sarfert wurde mehr oder weniger boykottiert und die Eingeborenen begannen, sich stark unfreundlich zu

<sup>1</sup> Finsch 1900, S. 47.

<sup>2</sup> Finsch 1900, S. 48.

<sup>3</sup> Arago 1822, Bd. 2, S. 24.

zeigen. Das mußte bei der Kürze des Aufenthaltes der weiteren Kulturaufnahme schädlich sein und auf alle Fälle verhindert werden. Da Sarfert erfuhr, daß die anderen Kapitäne abwechselnd zu mehreren am Grabe des Toten weilten, wohl um seinen Geist zu beruhigen, ging er ebenfalls zeitweise an das Grab, hockte neben den anderen schweigend nieder und streute wie diese gemächlich ab und zu eine Handvoll feinen Sandes auf das Grab. Offenbar berührte das die übrigen Kapitäne nicht unangenehm, sie fanden das ganz in Ordnung. Trotzdem wich bei der übrigen Bevölkerung die Zurückhaltung nicht; vielmehr schien sich irgendetwas vorzubereiten. Da die Zeit kostbar war und allen Möglichkeiten die Spitze abgebrochen werden mußte, kündigte Sarfert durch den Häuptling sein Erscheinen bei einer Männerversammlung im großen Versammlungshaus an. Dort hielt er eine lange und lebhafte Rede des Inhaltes, daß er vom großen Kaiser von Deutschland geschickt sei, um sich über das Wohlergehen der Eingeborenen und über ihre Gebräuche zu unterrichten und daß er in kurzer Zeit vom Dampfer abgeholt und nie wieder Polowat besuchen würde. Er wies mit Nachdruck darauf hin, daß er seine Kenntnisse über die Segelkunde nach Brauch der Eingeborenen durch Bezahlung erworben hätte, wie sie es auch machten, daß er den Geist des Toten und Allülüeis beruhigt habe, so daß die Insel nichts zu befürchten brauche und daß er schließlich bei Fortdauer des gegenwärtigen Verhaltens der Eingeborenen im Einverständnis mit dem Gouverneur die Häuptlinge und eine Reihe anderer Männer mit dem nächsten Dampfer, der ihn abholen würde, nach Saipan in die Verbannung schicken würde. Die Rede wirkte ganz gewaltig, vor allem die Drohung mit der Verbannung. Die Versammlung versprach durch ihre Häuptlinge, daß alles in bester Ordnung und Freundschaft sei. Es erschienen außerdem an den nächsten Tagen die Frauen der drei Dörfer, an jedem Tag ein Dorf, im Gänsemarsch mit Holzschüsseln voll Essen als Geschenk auf dem Kopf vor Sarferts Haus, setzten die Schüsseln in einer Reihe nieder und ließen Sarfert durch die älteste Frau als Sprecherin bitten, ihre Männer nicht in die Verbannung zu schicken. Gleichzeitig mußte Sarfert aus jeder Schüssel vor ihren Augen kosten, was er auch nach Eingeborenenart mit dem Finger als Gabel tat. Eine scherzhafte Gegenrede Sarferts, Gegengeschenke und Musikvorführungen auf einem Phonoapparat mit einem Lautsprecher in Form eines Messingtrichters, in dessen Schattenspiegelungen man den »Sängergeist« beobachtete, gestalteten diese Tage zu einem Fest für die Frauen, so daß sie mehrfach wiederkehrten. Damit war das alte Verhältnis zu den Eingeborenen wieder hergestellt.

Der Unterricht dauert ein bis anderthalb Monat; er wird gewöhnlich vom ältesten Kapitän im Kanuhaus erteilt. Daß dazu gern die Nachtstunden gewählt werden, liegt wohl daran, daß man sich dann am wenigsten belauscht fühlt. Die Schüler werden in Gruppen von zwei bis drei Mann gleichzeitig unterrichtet. Vielfach finden sich dazu auch andere Kapitäne ein, die sich am Lehrplan mit

beteiligen; so gibt der eine sein Wissen über die Sternenwelt zum besten, ein anderer doziert über spezielle Segelkunde, ein anderer über Geographie, ein weiterer über die Lebewesen des Wassers und der Luft, die dem Seefahrer wertvolle Orientierungsmittel sind. Lehrmittel kennt man nicht, vielmehr wird alles mündlich und ohne Demonstrationen (auch keine Seekarten durch Auslegen von Muscheln<sup>1</sup>) vorgetragen. Aus dieser Art des Unterrichts sollen nach Sarferts Gewährsmann Iguráli keineswegs mehr die guten Kapitäne hervorgehen wie in früherer Zeit, wo der Unterricht mit »praktischen Übungen« auf hoher See verbunden war.

Während der Dauer des Unterrichtskurses lasten auf dem Schüler gewisse Tapu-Vorschriften, die vor allem den Verkehr mit den Frauen unterbinden. Besonders streng sind diese Tapus während der ersten vier Tage und Nächte: der Schüler darf in dieser Zeit das Kanuhaus nicht verlassen, er bleibt stets unter Aufsicht, selbst wenn er seine Notdurft verrichten will. Das Essen wird ihm von Frauen vor das Kanuhaus gestellt, wo er es sich abholt. Nach Ablauf dieser vier Tage sind die Verbote nicht mehr so streng, der Schüler darf sich dann frei auf der Insel bewegen, muß allerdings auch weiterhin die Frauen meiden, darf vor allen Dingen keinerlei Geschlechtsverkehr mit ihnen haben. Diese Vorschriften finden ihre Parallele in den für die Kapitäne allgemein gültigen Tapus (s. unten).

Mit Beendigung des Unterrichtskurses kommen alle Kapitäne im Kanuhaus zusammen. Es wird eine große Holzschüssel (hãbi unudjá) voll Essen angerichtet; darauf wird eine große schwarze Muschel (bãiwõl, s. Abb. 135) gesteckt und schließlich werden darauf alle die Gaben gelegt, die zu Beginn des Lehrganges bezahlt wurden. Zum Schluß kommen die Schüler selbst und legen ihre rechte Hand ausgestreckt darauf, um sich einen Zauber (melån) um das Handgelenk binden zu lassen. Dieser melån ist ein Korallenstein, der in eine gewebte Matte eingeschlagen und mit Hibiscus-Bast umschnürt ist. Diesen Zauber legen die Kapitäne zu Fernfahrten an. Er soll schlechtes Wetter und Regen fernhalten<sup>2</sup>. Nach dieser Zeremonie wird ein großes Essen veranstaltet, an das sich Tänze beliebiger Art anschließen.

Mit der Würde eines Kapitäns sind, wie bereits oben erwähnt wurde, Tapu-Vorschriften verbunden:

1. Darf in das Haus eines Kapitäns keine Pandanusfrucht kommen, sonst wird er von einer Krankheit, eine Art Ringwurm, befallen.
2. Darf er die folgenden Fischarten wie búb, bõlä, bãu, búboš u. a. nicht essen, wenn er nicht die gleiche Krankheit wie unter 1 gewärtigen will.

<sup>1</sup> So auf den Inseln südlich von Palau: Sarfert 1911, Bd. 42, S. 3<sup>f</sup>. — Truk: Bollig 1927, S. 136. — Mogemog: Krämer 1917, Bd. 1, S. 27. — Auch der von Arago (1822, Bd. 2, S. 19) auf Guam angetroffene Karolinen-Häuptling verstand es, die Karte seines Archipels aufzuzeichnen und zwar durch Auslegen von Getreidekörnern.

<sup>2</sup> Auf Tametam wird nach Sarfert dieser Zauber als bãnewań benutzt und unter Faustdrohen und Wiehern dem Unwetter eine lange Rede gehalten. Diese Art der Anwendung kennt man auf Polowat nicht.

3. Muß er menstruierende Frauen meiden, d. h. er darf nicht nach dem Bluthaus (s. S. 124) gehen, ja überhaupt keine solche Frau sehen. Diese Meidung erstreckt sich sogar noch über die eigentliche Menstruationszeit hinaus: so darf der Kapitän auch nicht mit seiner Frau während der ersten vier Nächte nach Verlassen des Bluthauses Verkehr haben. Würde er sich über diese Vorschrift hinwegsetzen, so würde er auf seiner nächsten Seereise verunglücken.

Im Falle einer Verfehlung gegen diese Vorschriften, begibt sich der Betreffende zum ältesten Kapitän und legt ihm Geschenke und Essen hin, um einen Gegenzauber zu erwirken. Dieser macht ihm dann einen Kokosblattknoten (úwud) um das rechte Handgelenk, faßt ihn daran und schüttelt heftig Arm und Hand, wozu er etwas spricht. Den Wortlaut dieser Rede kannten Sarferts Gewährsmänner nicht.

Das Wissen der Kapitäne entspringt einer außergewöhnlich feinen Naturbeobachtung, die zu einer für Eingeborenenverhältnisse weitgehenden Zeiteinteilung (s. S. 274f.) und einer erstaunlich entwickelten Fertigkeit in der Ortsbestimmung führten. So kam es, daß z. B. Polowat schon in alter Zeit im Ruf stand, eine »vorzügliche Pflegstätte der eingeborenen Nautik« zu sein, ein Ruf, den es noch heute unter den Zentralkarolinern genießt<sup>1</sup>.

Die Ortsbestimmung erfolgt nach dem Sternhimmel. Dies stellte bereits der ethnographisch stark interessierte Offizier Bérard der Freycinet-Expedition fest<sup>2</sup>. Warum und wie das geschieht, schildert Sarfert sehr treffend in seiner bereits genannten Arbeit »Zur Kenntnis der Schiffahrtskunde der Karoliner«<sup>3</sup>.

»Infolge ihrer verlorenen Lage in der weiten Fläche des Weltmeeres, ihres bescheidenen Umfangs und ihrer winzigen Höhe sind die Koralleninseln in mehrfacher Hinsicht begünstigte Punkte zur Beobachtung des Fixsternhimmels, der hier in seiner ganzen Ausdehnung und Eindringlichkeit sich dem Auge darbietet. Der Einfluß auf die Eingeborenen war ein mannigfaltiger:

1. Man hat gegen drei Dutzend Sterne mit Namen belegt; davon stellt ein großer Teil Sternbilder dar, durch die man Übersichtlichkeit in das Sternengewimmel brachte.
2. Eine besondere Mythenwelt spann man um einzelne Sterne und Sternbilder und ihr Verhältnis zueinander.
3. Man benannte die Monate nach den Namen von Sternbildern.
4. Man brachte das regelmäßige Verschwinden und Wiedersichtbarwerden einzelner Sternbilder im Laufe des Jahres in Zusammenhang mit dem regelmäßigen jährlichen großen Wechsel von Wind und Wetter.

<sup>1</sup> Sarfert 1911, S. 4''. — Auch Hambruch schenkte diesem Gegenstand mehrfach seine Aufmerksamkeit; vgl. Die Schiffahrt auf den Karolinen- und Marshallinseln, Heft 66 der Sammlung »Meereskunde«, Berlin 1912; Die Schiffahrt in der Südsee, in der »Erdball« Jg. 5, 1931, S. 381—391. — Dabei soll nicht die verdienstvolle Arbeit von A. Schück, Die astronomischen und nautischen Kenntnisse der Bewohner der Karolinen- und Marshallinseln (1882) verschwiegen werden.

<sup>2</sup> Freycinet 1828, Bd. 2, Teil 1, S. 102. — Arago 1822, Bd. 2, S. 20.

<sup>3</sup> Sarfert 1911, S. 1—2.

5. Man entwickelte an Hand des Sternenhimmels ein regelrechtes Orientierungssystem, mit dessen Hilfe man sich selbst auf hoher See unter günstigen Umständen zurechtfinden konnte.

Für diese letztere Erkenntnis war ein natürlicher Umstand von besonderer Bedeutung, der deshalb stark hervorgehoben zu werden verdient, weil er sie äußerst fördern mußte, wenn nicht überhaupt erst ermöglichte. Es ist das die nahezu senkrechte Stellung der Fixsternbahnen zum Horizont, eine Folge der geringen Polhöhe in diesen niedrigen geographischen Breiten, mit denen wir es in den Karolinen zu tun haben.

Die Sternbahnen, die in der Nähe des Zenits vorüberführen, markieren hier deutlich selbst die eine Haupthimmelsrichtung, die Ost—Westrichtung. Die zweite Haupthimmelsrichtung, die Meridianlinie, ist gegeben durch das auffällige Verhalten des Nordpolarsternes im Gegensatz zu den übrigen Fixsternen. Innerhalb der Quadranten des Horizontes lagen die Anhaltspunkte zu einer Orientierung nicht so ohne weiteres auf der Hand, da hier die Fixsterne im Verlaufe ihrer Bahnen ständig ihre Stellung zum Beobachter verändern. Dank der senkrechten Bahnstellung geschieht das aber in diesen geographischen Breiten nicht mit der Geschwindigkeit wie bei uns. Fixsterne mit ziemlich großem Azimut ermöglichen noch bei verhältnismäßig hoher Stellung über dem Horizont dem Beobachter, ihre am Himmel zurückgelegte Bahnstrecke im Geiste zu rekonstruieren bezüglich am westlichen Horizonte die noch zurückzulaufende Bahnstrecke im voraus festzustellen, d. h. es ist noch ziemlich leicht möglich, den Auf- und Untergangspunkt bestimmter Sterne in Horizontnähe zu fixieren und damit konstante Richtungen zu gewinnen. Diese Beobachtung ist den Eingeborenen nicht entgangen. Mit ihr tat man zugleich die ersten Schritte zu einer Orientierung über den ganzen Horizontkreis hin, indem man allgemein weniger die Sternbahnen als Orientierungsrichtungen, als vielmehr in erster Linie als Mittel verwandte, die Auf- und Untergangspunkte der Sternbilder und somit Orientierungspunkte am Horizonte festzustellen. Das Ergebnis war eine Strichrose im Sinne unserer Kompaßrose, bei der die Striche identisch sind mit Auf- und Untergangspunkten von Fixsternen.«

Eine Zusammenstellung der den Eingeborenen bekannten Sterne und Sternbilder<sup>1</sup> gibt bereits Freycinet<sup>2</sup>. Der oben genannte Offizier Bérard des Expéditionsschiffes war ethnographisch sehr stark interessiert und auch in seinen Erhebungen sehr kritisch. Über die Feststellung der Eingeborenennamen für Sterne sagt er selbst: »comme je me le suis fait répéter un grand nombre de fois, et à diverses reprises, je crois être sur de n'avoir commis aucune erreur<sup>3</sup>.« Die folgende Liste<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Vgl. dazu auch die Sternnamen von Truk: Krämer 1932, S. 302 ff.

<sup>2</sup> Freycinet 1828, Bd. 2, Teil 1, S. 102.

<sup>3</sup> Freycinet 1828, Bd. 2, Teil 1, S. 103.

<sup>4</sup> Die Sternnamen von Ngulu s. bei Hambruch 1912, S. 21 f.

zeigt die Zuverlässigkeit der Bérardschen Aufnahmen; zu berücksichtigen ist die französische Schreibung.

	Polowat (nach Sarfert)	Satowal (nach Sarfert)	Satowal (nach Freycinet) <sup>1</sup>
Polarstern	fihemágid	fišimágid	oulé-houal
großer Bär	—	—	oulé-ga
Stern des kleinen Bär	—	—	maĩnap
Steinbock	—	—	maléghédi
Leier	möl	māĩlk	meul
Schwan			cheppi
Delphin			cheppi
Krone	hóda	sóda	seuta
Adler	māĩlób	māĩlób	moulap
Arcturus	djǒu	āremáus	aromoi
Rabe	hārebol		charapol
Aldebaran	ún	úl	oul
Rigel			taragariel
drei Könige (im Orion)	elũel	elũel	eliel
Sirius			touloulou
Procyon	mán	māl	mall
Zwillinge			taĩniman
Jungfrau	tũmur	tũmul	toumour
Antares			toumour
Schwanz des Skorpion			mouieb
Kreuz des Südens			töätoub
Plejaden	māĩriger	māĩriger	
	bāĩfañ		
	bāĩjór		
Orion	ugeník		
	wóle		
	mhāru		
	nũp		
	mādje		
	ānimádo		
Mond	māram		méram
Sonne			alet
Venus			fouzel
Jupiter			apikour

<sup>1</sup> Freycinet 1828, Bd. 2, Teil I, S. 103.



Nr. in der Strichrose	Polowat	Satowal
Norden:	1. fihemágid	fišimágid
	2. dáne máilöb bálefän	dáli máilöb bārāfän
	3. dáne wöle	dáli olágo
	4. dáne ugeník	dáli ugelfk
	5. dáne möl	dáli möl
Osten:	6. dáne māriger	dáli lēgir
	7. dán ún	dáli úl
	8. dáne bāifän	dáli bāifän
	9. dáne máilöb	dáli máilöb
	10. dáne bāijór	dáli bāijór
	11. dáne elüel	dáli elüel
	12. dáí hārebol	dāi sērewol
	13. dāi túmur	dāi túmur
Süden:	14. dáne mhāru	dáli māsāru
	15. dānūp	dagalūp
	16. mādjemehät	mādjemāšs
	17. wōnewon	wolewolūp
	18. mādjemelōdo	mādjemālōdo
	19. dólönūp	dubulūp
	20. dólōni mhāru	dubūli māsāru
	21. dólōni túmur	dubūli túmur
	22. dólōni hārebol	dubūli sērewol
	23. dólōni elüel	dubūli elüel
Westen:	24. dólōni bāijór	dubūli bāijór
	25. dólōni máilöb	dubūli máilöb
	26. dólōni bāifän	dubūli bāifän
	27. dólōn ún	dubūli úl
	28. dólōni māriger	dubūli māriger
Norden:	29. dólōni möl	dubūli möl
	30. dólōni ugeník	dubūli ugelfk
	31. dólōni wöle	dubūli olágo
	32. dólōni máilöb bálefän	dubūli máilöb bārāfän

Die Himmelsrichtungen führen demgegenüber ganz andere Namen:

	Polowat	Satowal
Norden	ifän oder efän	efän
Osten	ödóu	jodfu

	Polowat	Satowal
Süden	jór	jór
Westen	lodóu	lodóu
Nordosten	öduéfan	jodoéfan
Südosten	öduór	joduór
Südwesten	lođuór	lodoár
Nordwesten	lodoéfan	lodoéfan

Dementsprechend lauten auch die Windrichtungen:

Wind aus	Sternpunkt der Strichrose	Polowat	Satowal
N.	1, 2 und 32	efánelöb	efánelöb
NNO.	3 und 4	efánenéás	efánelääs
NO.	5 und 6	ödüefán	jodöefán
O.	7 bis 11	odueméi	joduméi
SO.	12 und 13	öduór	joduór
SSO.	14 und 15	órenéás	jorléás
S.	16, 17 und 18	jórilöb	jörlöb
SSW.	19 und 20	jörinehán	jörlásál
SW.	21 und 22	lođuór	lodoár
W.	23 bis 27	lodóulöb	lodóulöb
NW.	28 und 29	lodoéfan	lodoéfan
NNW.	30 und 31	efánineháu	efánilásál

Diese Strichrose lebt nur in wenigen Köpfen intelligenter Eingeborenen-Kapitäne, denn zu einer kartographischen Darstellung in irgendeiner Form, wie es die Marshall- und andere Insulaner fertig gebracht haben (s. S. 85), sind die Polowat-Leute nicht fähig gewesen. Eine weitere Schwierigkeit in der Anwendung dieser Strichrose besteht in dem Fehlen einer künstlichen Richtungskonstante ähnlich unserer Magnetnadel. Sarfert<sup>1</sup> schreibt dazu: »Infolgedessen ist die Anwendung der Strichrose einzig und allein gebunden an das Sichtbarsein eines Punktes, dessen Richtung feststeht oder mit dessen Hilfe eine solche bestimmt werden kann. Auf hoher See sind das nur die Gestirne. Bei bedecktem Himmel ist die ganze Strichrose für den eingeborenen Kapitän demnach wertlos. Am günstigsten sind die Bedingungen zur Anwendung der Strichrose bei unbedecktem Nachthimmel. Es ist dann stets eine ganze Reihe der in der Strichrose verwandten Sterne und Sternbilder sichtbar; denn die Auswahl der Sternbilder erfolgte derart, daß sie ganz verschiedene Rektaszensionen haben, so daß also stets eine größere

<sup>1</sup> Sarfert 1911, S. 3.

Anzahl zu jeder Nachtzeit im Laufe des Jahres sichtbar ist. Unter der Zahl der gleichzeitig sichtbaren Sterne befindet sich meist wenigstens einer, der ziemlich nahe dem Horizont steht, dessen Auf- bzw. Untergangspunkt daher ohne weiteres gegeben ist. Man hat in diesem Falle daher sofort einen Strich der Rose und seinen Gegenstrich am Horizont, also eine Richtung, an deren Hand die Strichrose im Geiste rekonstruierbar ist. Die übrigen sichtbaren Sterne liefern gleichzeitig noch durch ihre Höhe über dem Horizont und ihre Stellung zueinander die Möglichkeit

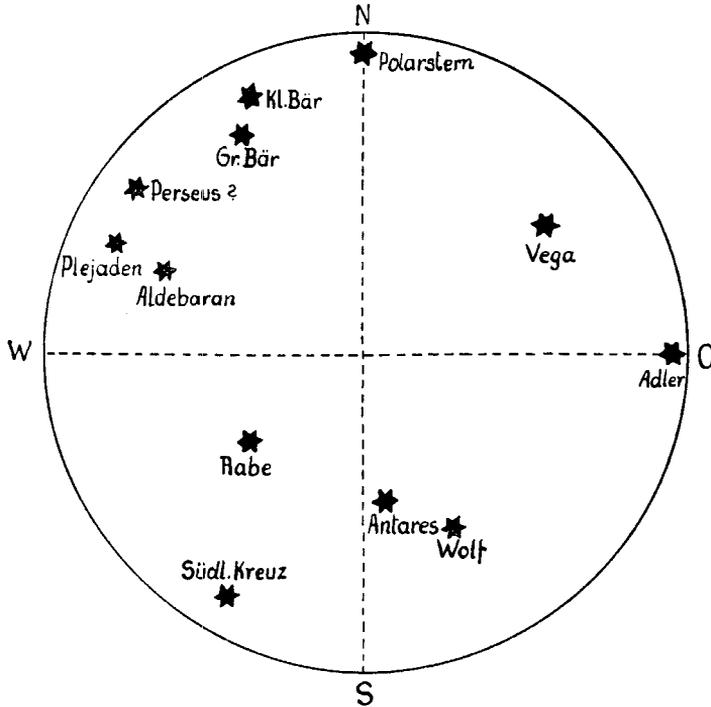


Abb. 202. Sternhimmel bei Aufgang des »Adlers«. Nach Angaben von Satowal-Leuten.

zu einer mannigfachen Kontrolle. Versuche, die ich über die Kenntnis der Eingeborenen in Bezug auf die Stellung der Sterne am Himmelsgewölbe zu einer beliebig angenommenen Stellung eines bestimmten Sternes vornahm, verliefen verhältnismäßig günstig. Abb. 202 stellt den nächtlichen Sternhimmel dar mit den für die Schifffahrt in Betracht kommenden Sternbildern zur Zeit des Aufganges des Sternbildes des Adlers. Wie man leicht nachprüfen kann, ist die Karte nicht fehlerfrei. So ist z. B. die Stellung von Antares und Wolf zueinander in der ost-westlichen Richtung verwechselt, und Aldebaran, Plejaden, Perseus sind in dem in der Karte angenommenen Falle bereits untergegangen. Niemals fand jedoch eine Verwechslung der Sternbilder in nordsüdlicher Richtung, d. h. ihres Azimuts, statt. Es wäre das auch ein schlechtes Zeugnis für die eingeborenen Kapitäne, da gerade hiervon die Aufeinanderfolge und Lage der Striche der Rose abhängt.

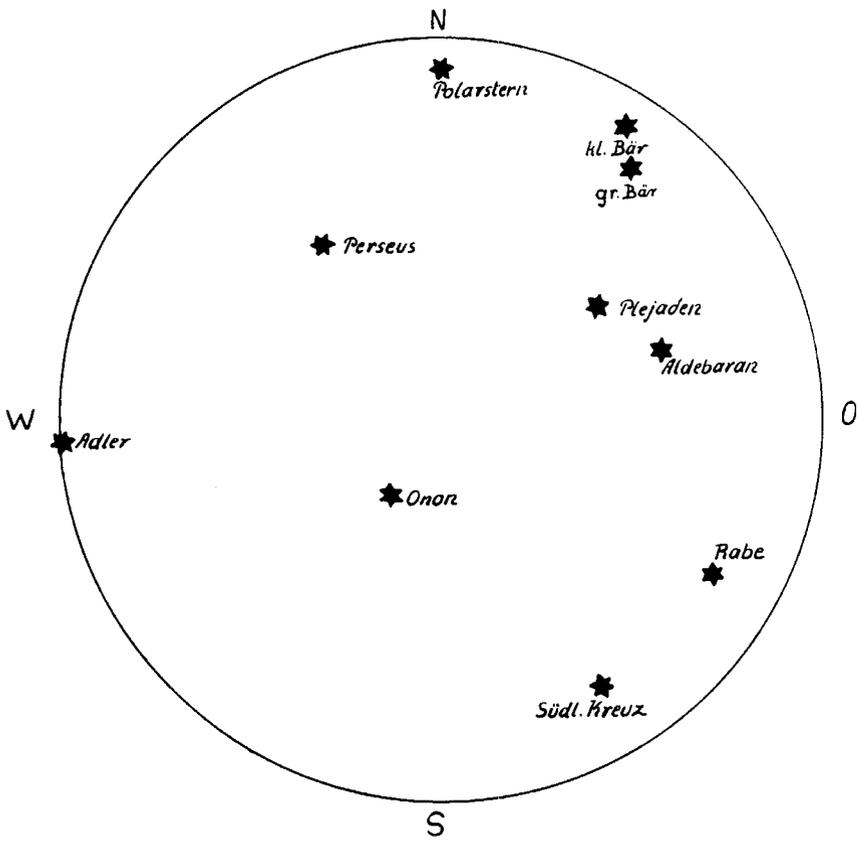


Abb. 203. Sternhimmel bei Untergang des »Adlers«. Nach Angaben von Satowal-Leuten.

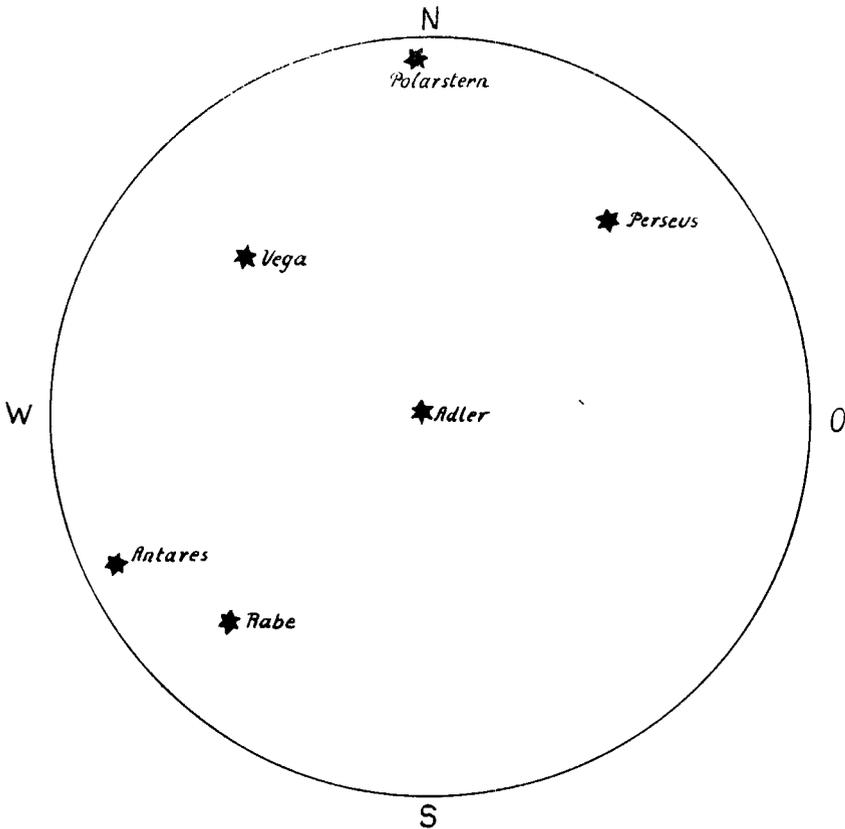


Abb. 204. Sternhimmel, wenn der »Adler« im Zenit steht. Nach Angaben von Satowal-Leuten.

Die Anwendung der Strichrose bei Tage ist entschieden schwieriger als bei Nacht, da dann nur die Sonne den einzigen Anhaltspunkt zur Orientierung vermittelt. Ferner ist mit der Fixierung von Auf- und Untergangspunkt der Sonne noch nicht unmittelbar ein Strich der Strichrose gegeben. Der Eingeborene verfügt daher noch über besondere Hilfskenntnisse. Sie beruhen auf der Beobachtung über den scheinbaren jährlichen Lauf der Sonne am Himmel von Norden nach Süden und zurück. Mit anderen Worten: Die Eingeborenen sind genau orientiert, an welchem Punkte des Horizontes die Sonne jeweilig im Verhältnis zu den Auf- und Untergangspunkten der Sternbilder auf- und untergeht; damit ist auch ein bzw. sind zwei Striche der Strichrose bestimmt, und die anderen Striche werden dann im Geist ergänzt.«

Beim Segeln hält man also den Winkel ein, der sich schätzungsweise zwischen dem Stand der Sonne und dem betr. Stern, nach dem man segelt, ergibt. Ist der Himmel vollkommen bewölkt, so daß weder nachts Sterne noch tagsüber die Sonne sichtbar wird, so ist ein Navigieren unmöglich; man muß das Boot dann segellos treiben lassen.

Um auf Fahrt die Strichrose mit Erfolg anwenden zu können, ist schließlich die Kenntnis der Lage der Inseln zu den Strichen der Rose, also der eigentliche »Kurs«, nötig. Sarfert gibt in seiner bereits mehrfach zitierten Arbeit<sup>1</sup> solche Kurse ostkarolinischer Kapitäne an. Welche außergewöhnliche Gedächtnisbelastung dies für den Einzelnen bedeutet, geht aus der Tatsache hervor, daß die Polowat-Kapitäne an die hundert Kurse kennen! Diese achtunggebietende nautische Kenntnis kommt auch in den beigegeführten Kartenbildern (Abb. 205, 206), die der Polowat-Kapitän Iguráli und ein Satowal-Mann aus dem Gedächtnis entwarfen, zum Ausdruck. So reicht z. B. die Karte des Polowat-Kapitäns von der Ratakette und Nauru (Fídue) im Osten bis zu den Philippinen (Sawogáñ) und zur Küste Asiens (Ebehál) im Westen, südlich erfaßt sie den nördlichen Inselkranz des Bismarck-Archipels, während sie nördlich nicht über die Marianen hinausreicht (vgl. auch S. 107f.). Sarfert zweifelt nicht im geringsten daran, »daß in dieser Karte ursprüngliche Kenntnisse der Eingeborenen niedergelegt sind; das Inselgebiet um Polowat ist das unberührtste der Karolinen, und Polowat genöß schon in alter Zeit und genießt noch jetzt unter den Zentralkarolinern den Ruf einer vorzüglichen Pflegestätte der eingeborenen Nautik«<sup>2</sup>. Das prägt sich in gewissem Maße auch in den beiden Kartenbildern aus, von denen das des Satowal-Mannes den Eindruck der Ungenauigkeit und Unvollständigkeit erweckt. Der Polowat-Kapitän wußte jedenfalls besser Bescheid.

Den Eingeborenen waren die oben genannten Mängel der Navigation nicht unbekannt; sie suchten ihnen dadurch zu begegnen, daß sie ihre Fahrten über große Strecken

<sup>1</sup> Sarfert 1911, S. 4, Fig. 3, 4.

<sup>2</sup> Sarfert 1911, S. 4.



# Karte der Karolinen, gezeichnet von einem Satowal - Mann.

- x Saipan
- x Djiñial
- x Lūda
- x Mariāles
- x Fāijāu
- x Farādōb
- x Fais
- Ūtūtu x
- Yāp x sōrō x
- Ōneai x
- Ngōlu x
- Jānruipik x
- x Fāijāu
- x Onōu
- x Biserās
- Ōlōl x
- x Fāijāu
- x Pīgelot
- x Polap
- x Pigālo
- Etat x
- x Lamuajik
- x Satowal
- x Fānātlū
- x Nomwin
- x Rūa
- x Lomil
- x Oraluk
- x Rūk
- x Lemō
- x Hōuk
- x Bātoi
- x Būl
- x Merir
- x Hōngerol
- x Namolūk
- x Lugunōš
- x Chatōwei
- x Fānipē
- x Rāđau

Abb. 206. Karte der Karolinen, von einem Satowal-Kapitän gezeichnet.

1. etappenweise von einer Insel zur anderen vornahmen,  
 2. sich dafür Monate mit günstigen Wind-, Wetter- und Sternverhältnissen herausuchten,

3. auch beim Segeln mit dem Wind mit mehrfacher Kursbrechung operierten<sup>1</sup>,  
 4. und sich schließlich nach einer »Notinsel«, wie sie Sarfert nennt, orientierten. Dieses nautische Hilfsmittel ist doch so außerordentlich wichtig, daß wir Sarfert wieder selbst zu Worte kommen lassen wollen<sup>2</sup>: »Bei einer beliebigen Fahrt zwischen zwei bestimmten Inseln haben die Eingeborenenkapitäne außer Ausgangspunkt und Ziel der Reise noch eine dritte Insel im Auge. Für die Fahrt zwischen jedem Inselpaar

ist dies eine ganz bestimmte Insel. Ich werde im folgenden diese Insel einfach Notinsel nennen

entsprechend ihrem Zwecke, daß sie im Falle widriger Verhältnisse, die es unmöglich machen, Ausgangspunkt oder Ziel der Reise zu erreichen, als letzter Zufluchtsort dienen soll. Diese Insel

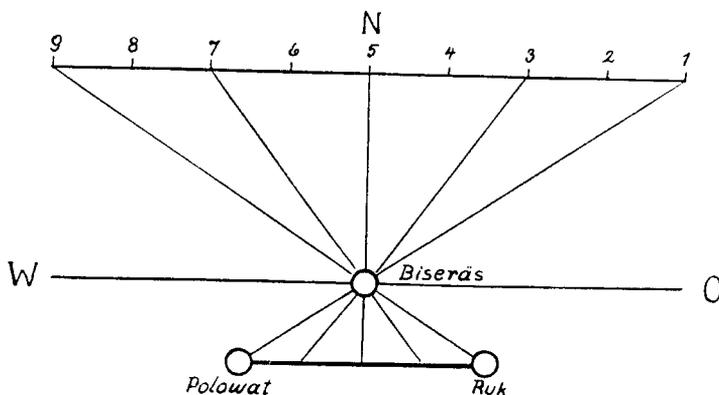


Abb. 207. Die »Notinsel«. (Nach Skizze Sarfert.)

ist seitlich vom Kurs gelegen; in selteneren Fällen haben die Eingeborenen zwei Inseln zu Notinseln bestimmt, und zwar derart, daß die eine links, die andere rechts von der Fahrtrichtung liegt.

Bei der in Figur 207 wiedergegebenen Fahrt von Polowat nach Ruk dient die Insel Biseräs, eine kleine Insel des Onónatolls als Notinsel. Soll nun die Notinsel ihren Zweck erfüllen, so muß der eingeborene Kapitän imstande sein, von einem beliebigen Punkte der Fahrt aus die jeweilige Richtung, in der die Insel gelegen ist, d. h. den Kurs dahin zu bestimmen. Soweit ich darüber erfuhr, verfügt er dazu über recht einfache Mittel:

1. Es ist die Richtung der Insel Biseräs von Polowat wie von Ruk aus bekannt.

2. Der eingeborene Kapitän vermag eine Ortsbestimmung während der Fahrt vorzunehmen durch Berechnung der zurückgelegten Distanz. Dies geschieht mit Hilfe der erfahrungsgemäß gewonnenen Kenntnis von der zeitlichen Normaldauer der Fahrt und mit Hilfe der Abschätzung der Geschwindigkeit, mit der das Kanu die Wellen durchschneidet. Dieses letztere Mittel, die sogenannte Gissung, war

<sup>1</sup> Hambruch 1912, S. 27, mit Abb.

<sup>2</sup> Sarfert 1911, S. 4ff.

Sarfert und Damm.

auch bei uns allgemein üblich zu dem gleichen Zweck vor Einführung des Log seit Ende des 16. Jahrhunderts.

3. Zur Kursbestimmung vom Standpunkte des Kanus nach der Notinsel macht sich weiterhin noch die Beobachtung nötig, daß, wie aus Fig. 207 deutlich hervorgeht, die Notinsel Biseräs vom Kanu aus gesehen während des Vorrückens des Kanus eine scheinbare Bewegung am Horizont im entgegengesetzten Sinne der

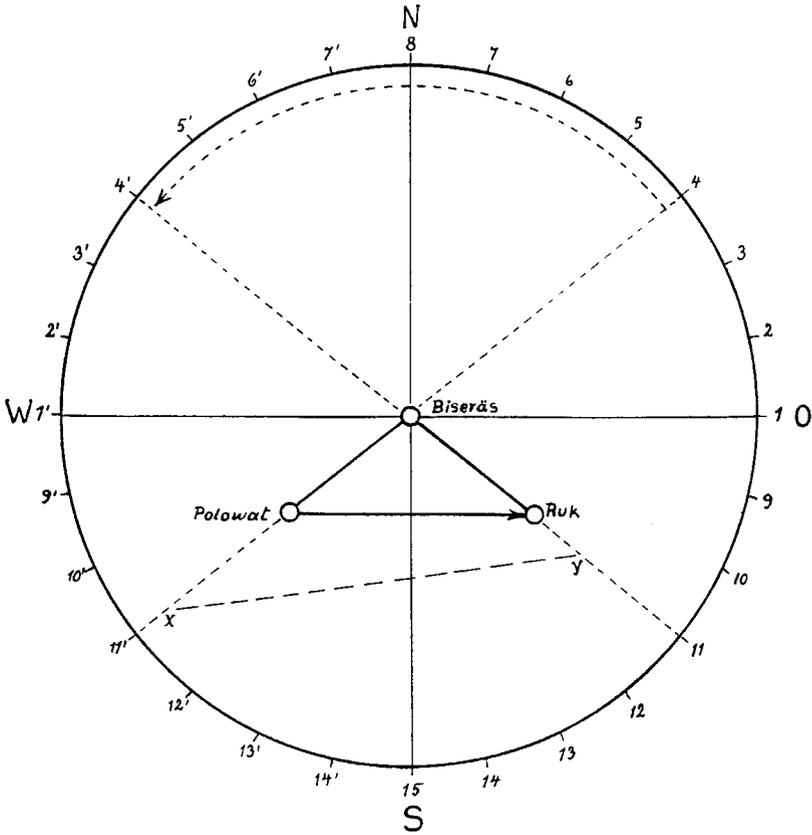


Abb. 208. Die etak. (Nach Skizze Sarfert.)

Fahrt beschreibt. Diese scheinbare Bewegung der Notinsel nun steht bei der Auffassung des Horizontes als einer geraden Linie in direktem Verhältnis zur zurückgelegten Distanz. Schätzt beispielsweise der Kapitän den zurückgelegten Weg auf ein Viertel der gesamten Fahrtlänge, so muß die Notinsel ebenfalls ein Viertel ihres scheinbaren Weges am Horizont vollendet haben; beträgt der ganze scheinbare Weg der Notinsel acht Striche, so wäre sie demnach nach ein Viertel der Fahrt im Strich Nr. 3 angelangt. Durch diese einfache Berechnung ist der Kurs nach der Notinsel bestimmt, und der eingeborene Kapitän ist imstande, sie aufzusuchen.«

Sarfert geht dann näher auf den Rechenfehler ein<sup>1</sup>, der sich dadurch ergibt, daß die Eingeborenen statt eines runden Horizontes einen Viereckhorizont als Grundlage annehmen. Er vertritt dabei die Ansicht, daß den Polowat-Kapitänen diese fehlerhafte Berechnung nicht bekannt sein kann. Als Beweis dafür führt er ein weiteres System der Eingeborenen an, das die Berechnung der Fahrtlänge gestattet und »etak« genannt wird<sup>2</sup>.

»Die Zahl der etak ist nun identisch mit der Zahl der Striche, die die Notinsel im Laufe der Fahrt scheinbar am Horizont zurücklegt. Für die Fahrt Polowat—Ruk hätte demnach die Zahl der etak acht zu betragen. Der Eingeborene zählt allerdings den ersten garnicht durchlaufenen Strich, in dem die Notinsel zu Beginn der Fahrt gelegen ist, mit, so daß man für die Fahrt Polowat—Ruk die Länge von neun etak erhält. Sieht man von dieser besonderen Zählmethode ab, so hat man die etak ihrem Wesen nach zu definieren als ein Bogenmaß von der Größe eines Striches oder als Winkelmaß von der Größe des zum Bogen gehörigen Zentriwinkels. Die Eingeborenen haben somit in der etak eine Art absoluten Maßstab entwickelt.

In diesem Maßstabe nun berechnen die Kapitäne, wie schon betont, die Fahrtlänge; sie haben für die meisten Fahrten die Zahl der etak im Gedächtnis. Die Fahrtlänge steht nun faktisch in keinerlei Beziehung zur Zahl der etak. Wie aus Fig. 208 hervorgeht, beträgt jede beliebige Fahrt zwischen zwei Punkten der Schenkel des Winkels Polowat—Biseräs—Ruk genau soviel etak wie die Fahrt Polowat—Ruk. Die bedeutend längere Fahrt von X nach Y z. B. hat ebenfalls neun etak. Die Zahl der etak ist nämlich nicht von der Fahrtlänge, sondern einzig und allein von der Lage der Insel abhängig, die man zur Notinsel wählt, und durch die man die Zahl der etak berechnet. Wählt man für eine Fahrt eine andere Insel als Notinsel, so wird dadurch ohne weiteres die Zahl der etak eine andere. So darf es auch nicht verwundern, daß die kurze Fahrt Satowal—Polowat nach der Angabe der Eingeborenen dieselbe Zahl etak beträgt, wie die viel längere Fahrt Polowat—Ruk.«

Die Segelkurse werden nach der Strichrose angegeben. Dabei wird die Lage der Inseln nach den Sternen bezeichnet, in denen die Endpunkte der Fahrt liegen. Das gilt auch für die Notinsel; nur richtet sich ihre Lage nach dem Stern, der von den jeweiligen Endpunkten der Fahrt aus angepeilt wird. Mit der wirklichen Insellage stimmen diese Angaben natürlich nicht überein. Trotzdem ist den Kapitänen die genaue Insellage bekannt, denn wenn man die Eingeborenen auf die kartographische Unrichtigkeit aufmerksam macht, verlegen sie die Inseln nicht in die Sterne, sondern legen sie auch auf der Segelkarte (Sternkarte) in ihre wirkliche Lage zueinander. Ein treffliches Beispiel dafür gibt die Eingeborenenkarte auf S. 95. Die Strichrose dient also lediglich zur Angabe der Fahrtrichtung!

<sup>1</sup> Sarfert 1911, S. 5/6.

<sup>2</sup> Sarfert 1911, S. 6.





Fahrt		Kurs nach Strichrose	die entsprechende Notinsel	ihre Peilung vom		Fahrt-dauer	Zahl der Etak
von	nach			Ausgangspunkt	Endpunkt		
Famianigúál	Mágur	4—20	Faijäu	?	?	?	?
"	Unálü	3—19	?	?	?	?	?
"	Bferás	2—18	?	?	?	?	?
"	Faijäu	1—17	?	?	?	?	?
Mágur	Fanimanimár	20 + 1/4 19—5 + 1/44	?	?	?	?	?
"	Diwibi	20 + 1/4 19—5 + 1/44	?	?	?	?	?
"	Dibába	20 + 1/4 19—5 + 1/44	?	?	?	?	?
Onóun	Mágur	20—4	Bferás	?	?	?	?
"	Unálü	23—7	Mágur	Onóun	27—11	Mágur	32—16
Rúk	Oralúk	25—9	Murflo	"	20—4	Unálü	16—32
"	Murflo	21—4/5	Oralúk	Rúk	21—4/5	Oralúk	13—29
"	Nómwin	18—2	"	"	25—9	Murflo	29—9
Murflo	Fanuahnál		Sál	"	25—9	Nómwin	28—12
"	Sál	18—2	Rúa				
"	Rúk	21—5	Oralúk	Murflo	29—13	Rúk	25—9
"	Famianigúál	13—29	?	?	?	?	?
Nómwin	"	16—32	Mágur	Nómwin		Famianigúál	4—20
"	Fanálü	sichtbar, deshalb keine Peilung					
Fanálü	Rúk	3—19	Oralúk	Fanálü	28/29—12/13	Rúk	25—9
"	Famianigúál	15—31	?				
"	"	14—30	?				
"	Fanimanimár	14—30	?				
"	Rúk	20—4	Oralúk	Rúa		Rúk	25—9
Lósop	Namolók	32—16	"	Lósop	23—7	Namolók	21—5
Namolók	Etá121	30—14	"	Namolók	21—5	Etá1	19—3
Lukulódj <sup>20</sup>	Luguór <sup>11</sup>	32—16	Ynalík	Lukulódj	25—9	Luguór	20—4
Luguór <sup>11</sup>	Bígerám <sup>12</sup>	4—20	Sátoan	Luguór	12—28	Bígerám	19—3
Oralúk	Dénomar <sup>13</sup>	16/18—32/2	Murflo	Oralúk	13—29	Dénomar	21—5 (1)
"	Fánipé	27—11	Ynalík	"	30—14	Fánipé	4—20
"	Ynalík	30—14	Namolók	Oralúk	5—21	Ynalík	12—28
Fánipé <sup>14</sup>	"	4—20	Oralúk	Fánipé <sup>15</sup>	11—27	"	14—30



## Segelkurse der Satowal-Kapitäne.

Fahrt		Kurs nach Strichrose	Fahrtdauer in Tagen <sup>4</sup>
von	nach		
Satowál	Námudjik	32—16	1
„	Pólowat	18—2	1
„	Hóuk	14—30	1
„	Pígelot	6—22	1
„	Pigálo	26—10	1
„	Polowat-Tame- tam-Polap	2—3—3	¼
„	Rúk	17—1	6
Rúk	Lemo	15—31	1
Lemo	Lamolú <sup>1</sup>	12—28	2
Lamolú	Lukulódj <sup>2</sup>	10—26	1½
Rúk	Oralúk	17—1	6—7
Oralúk	Wulebi	15—31	6
Wulebi	Ádjáu <sup>3</sup>	19—3	?
Pígelot	Olól	20—4	2
Elát	Faráulób	30—14	2
Elát	Ifalúk	2—18	2—3
„	Oleái	1—17	4
Faráulób	„	7—23	1
Oleái	Ifalúk	15—31	1
Ifalúk	Faráulób	25—9	1
Oleái	Jáurupik	6—22	1 Nacht
„	Fáis	29—13	6
Faráulób	„	1—17	7
Jáurupik	Soról	27—11	1 Nacht
Ifalúk	Jáurupik	4—20	2
Soról	Fáis	23—7	2 Nächte
„	Yap	30—14	6 Nächte
Fáis	Mogemog	32—16	1 Nacht
Mogemog	Yap	2—18	4 Nächte
Yap	Ngulu	7—23	1 Nacht
„	Palau	5—21	10 Nächte
Palau	Bur bzw. Merir	unbekannt!	
Rúk	Rúa	26—10	1 Nacht
„	Murilo <sup>5</sup>	26—9	1 Nacht
„	Felalu <sup>6</sup>	26—11	1 Nacht
„	Lomfl <sup>6</sup>	26—12	1 Nacht
Póláp	Olól	24—8	1 Nacht
Olól	Mágul	6—22	1 Nacht
Mágur	Fájáu	12—28	1 Nacht
Fájáu	Lomfl	19—3	1 Nacht
Olól	Biserál	15—31	1 Nacht
„	Ulálu	19—3	1 Nacht
„	Olóu	20—4	1 Nacht
Biserál	Ulálu	sind beide fort- während sichtbar!	
Pígelot	„	unbekannt!	

<sup>1</sup> Ist Namoluk.<sup>2</sup> Ist Lukunor.<sup>3</sup> Ist Kusae.

<sup>4</sup> »Fahrtdauer in Tagen« ist folgendermaßen zu verstehen: Dem Eingeborensinne nach ist in diesem Falle ein Tag ein »ebón«, nämlich eine Nacht, d. h. = 12 Stunden! 2 Tage = 1 Nacht + 1 Tag + 1 Nacht = 36 Stunden usw. — Sofern die Fahrtdauer in »Nächten« angegeben ist, stimmt sie mit der Eingeborenenauffassung überein.

<sup>5</sup> Murilo, Felalu, Lomfl werden ihrer Sternlage nach zueinander nicht angegeben, wie Lamutrik-Elato, denn sie sind beide fortwährend sichtbar.

Für eine erfolgreiche Navigation war schließlich auch die Kenntnis der **Dünung** unerlässlich<sup>1</sup>, wenngleich die Polowat- und Satowal-Kapitäne darin nicht mit den Marshall-Insulanern wetteifern konnten. Erfahrungsgemäß wird die Dünung erst wahrnehmbar, wenn sie auf eine Insel oder auf ein Riff trifft. Die sog. »glatte« See (jámořád = tote See) ist dann stets auf der Seite des Riffes, wo die Dünung auftritt, ganz unabhängig von der Windrichtung. — Die Nähe der Leeseite einer Insel erkennen die Eingeborenen unerträglich, selbst bei schlechtem Wetter oder nachts, an den großen Wellen, die an der Leeseite der Insel durch Kreuzung der Wellen entstehen. — Sog. »Stromkoppelung«, d. h. Kreuzung von zwei Strömen, sind auf Polowat unbekannt, weil — nach Aussage des Händlers Kobelt — in den Karolinen solche überhaupt nicht vorkommen.

Zur leichteren Orientierung haben sich die Eingeborenen-Kapitäne das weite Inselmeer in kleinere Meere aufgeteilt, die von den einzelnen Inselgruppen umschlossen werden. Diese **Meeresnamen** sind folgende:

Zwischen den Inseln	Bezeichnung auf Satowal
Satowál—Námudjik	Wóiră
Satowál—Pólowat	Ăbilălėi
Námudjik—Ōnimarău—Farăulŏb	Ăudjă
Satowál—Hóuk	Făilübėi
Pólowat—Tametam	Făisŏb
Pólowat—Tametam—Póláp—Rúk	Ăruăl
Hóuk—Rúk	Luguliwăl
Pólowat—Pígelot	} Medoălimėl
Tametam—Póláp—Pígelot	
Farăulŏb—Făijău	} Medaŏi
Pígelot—Pigălo	
Námudjik—Pigălo	Ăbiliwŏš
Ifalúk—Námudjik	Ăbilŏrŭb
Ifalúk—Oleăi	Fălēăromă
Oleăi—Ōnimarău	?
Elato—Námudjik	Madŏl
Ifalúk—Jăurupik	Merŏl
Oleăi—Jăurupik	Medoălibŭl
Jăurupik—Sorŏl	Medoărŭbăl
Oleăi—Sorŏl	Fălėmogŏl

<sup>1</sup> Auf die Wichtigkeit des Dünungssegels weist bereits Jurien de la Gravière (1854, Bd. 1, S. 235/36) hin. Die Kenntnis dieser interessanten Quelle verdanke ich der Liebenswürdigkeit des Herrn Prof. Dr. Hambruch.

Zwischen den Inseln	Bezeichnung auf Satowal
Rúa—Murflo	} Āroāltú
Fanālū—Murflo	
Lomīl—Fāijāu	Isālifāi
Faraūlōb—Mariáles <sup>1</sup>	} Medoāl
Satowāl—Mariáles	
Pīgelot—Mariáles	
Námudjik—Mariáles	
Fāijāu—Mariáles	
Lúda <sup>2</sup> —Mariáles	Magušedemāk
Lúda—Djīnial <sup>3</sup>	Magūš
Oleái—Faraūlōb	Fāligomodūr
Pigálo—Fāijāu	Šfbāalól
Oleái—Faraūlōb—Fáis	Ābilimāl
Fáis—Soról	?
Mogemog—Fáis	Medāmarefáš
Mogemog—Soról	Lāmuāfān
Mogemog—Yap	Medoāirubāl
Ifalúk—Faraūlōb	Medābānar
Yap—Ngólu	Djūmagós
Ngólu—Palau	?
Palau—Yap	Medaūmāl
Pólap—Olól	Fālúrūái
Rúk—Lemó	Fāilemó
Lemó—Namolúk	Abón
Hóuk—Lugunóš	Medoālúr
Rúk—Rúa	Lugídol
Saipan—Tinian	Magūšigidigt

**Wetterregeln**, d. h. das Vorauserkennen der Wetterart an sichtbaren Zeichen, sind gering. Die Vogelwelt scheint das »Barometer« für die Eingeborenen zu sein. Wenn die Vögel früh von der Insel ausfliegen, so wird schönes Wetter; dieses hält an, wenn die gulugág fern von einer Insel (bis 60 Meilen) angetroffen werden. Fischen dagegen die Vögel in der Lagune, so ist schlechtes Wetter zu erwarten. Es fährt dann kein Eingeborener auf das Meer hinaus. Das Gleiche gilt auch, wenn sich die Fregattvögel in Landnähe aufhalten und auf der Insel niederlassen. Die Beobachtung, daß sich das Wetter gewöhnlich um Mittag ändert und das Nachmittagswetter dann auch die Nacht über anhält, ist von den Eingeborenen nicht

<sup>1</sup> Ist die Insel Guam.<sup>2</sup> Die Insel Rota.<sup>3</sup> Die Insel Tinian.

gemacht worden. Sie kamen vor einer Seefahrt stets erst zum Händler und fragten nach dem Wetter. Über Wetterzauber s. S. 210.

**Frühere und gegenwärtige Kenntnis der Schifffahrt.** Wie bereits erwähnt wurde, werden die Schifffahrtskenntnisse heute nicht mehr in der Weise gepflegt wie früher; es ist deshalb auch die Operationsbasis gegen einst wesentlich kleiner geworden. In alter Zeit fuhren die Polowat-Leute nach Murilo und den nördlichen Inseln, um Verwandte zu besuchen. Zum Schildkrötenfang segelten sie sogar bis Lomonigóas und wählten den Kurs über Ponape (Fánipē)<sup>1</sup>. Ebenso suchten sie regelmäßig Lukunor auf, um fāibóbo zu holen. In westlicher Richtung wurden Fahrten nach Faraulip und Oleai unternommen, um Verwandte zu besuchen; ja es ging von dieser Insel sogar noch weiter westwärts, um Tribut für Yánelap nach Yap zu bringen. Daß die Marianen nicht unbekannt waren, beweisen die Guam-Fahrten (S. 82), von denen bereits Dumont d'Urville hörte: die Fahrtroute war Oleai, Lamutrik, Guam. Wichtig ist, daß die Philippinen (Sáwogañ) wohl wegen der Wildheit der Bewohner von den Eingeborenen nicht absichtlich angesteuert wurden, obgleich ihre Lage durchaus bekannt war (s. S. 103, Anm. 5). Neuguinea ist nicht der Lage nach bekannt gewesen. Doch müssen die als Irós und Iremedám bekannt gewesenen Inseln der Neuguinea-Küste unmittelbar vorgelagert gewesen sein.

Die Hok-Leute unternahmen Seefahrten nach Polowat, Truk, Tametam, Polap, Onoun, Murilo, Rua, Sātoan, Losap, Lukunor, Lamutrik, Elato.

Gegenwärtig (1910) fahren die Polowat-Eingeborenen ostwärts nicht über Truk hinaus und westlich bis zu den Inseln Oleai, Aurepik, mit denen sie noch Handel treiben<sup>2</sup>. Doch werden wohl auch diese Fahrten inzwischen aufgehört haben, denn um die Kenntnis der Seefahrt stand es bereits 1910 sehr schlecht. Die jungen Kapitäne wußten zu Sarfert's Zeiten allenfalls die Kurse nach den nächsten Inseln, befragten aber vorsichtshalber vor jeder Fahrt immer erst einen alten, seebefahrenen Kapitän, den sie dann für seine Ratschläge bezahlten. 1910 hatten von den über 30 Kapitänen kaum etwa 6—10 noch die alten Kenntnisse. Dieses Nichtwissen untergräbt in gewissem Sinn auch die Gesundheit der Eingeborenen, denn Fahrten bei Wind und Regen, die eine gewisse Seefahrtskunst erfordern, werden gemieden und der Körper wird somit verweicht. Kommen die Eingeborenen dann schließlich doch in ein Unwetter, so treten leicht epidemische Krankheiten auf.

Die bereits erwähnten mehrfachen Fehlerquellen in der Kursberechnung, nicht zuletzt auch Unwetter und andere Zufälligkeiten, haben die Seefahrer nicht immer zum gewünschten Ziel gebracht. **Verschlagungen** sind in guter Erinnerung und

<sup>1</sup> Fanupeo, Fonapei, Falupei bei Christian 1900, S. 192.

<sup>2</sup> Nach Sarfert hatte die Deutsche Kolonialregierung Fahrten nach Westen verboten, doch kehrten sich die Eingeborenen nicht daran.

kommen selbst noch jetzt häufig vor<sup>1</sup>, da bis 1910 keinerlei Kompassse auf Polowat im Gebrauch waren. Dagegen benutzten die Satowal-, Lamutrik- und Hok-Leute in ihren Booten bereits japanische Kompassse. Die Verschlagenen, die sich nach Angabe des Händlers Kobelt meist wieder zurückfinden, treiben oft lange auf dem Meer umher. 1909 sind Satowal-Boote auf einer Fahrt verschlagen worden und kamen erst nach 22 bzw. 26 Tagen halb verhungert und vollständig erschöpft wieder in Polowat bzw. Polap an. Auf den oben bereits erwähnten Tributfahrten nach Yap trieben gar oft Boote nach Palau, Bul und Sonserol, ja selbst bis Ehebal (s. S. 94), der asiatischen Festlandküste, wo nach Aussage der Eingeborenen »weiße Menschen« wohnen. Ebenso sind auch Boote ostwärts bis Kusae und Nauru abgetrieben worden. Desgleichen wurde von einer Bootsverschlagung nach Pikiram erzählt, mit dessen Bewohnern sich die Schiffbrüchigen verständigen konnten; dieses Boot kam wieder zurück. Sarfert erfuhr ferner, daß früher Satowal-Leute nach Irös und Iremedám (s. S. 107) verschlagen wurden, Eingeborene von Polap wurden sogar bis Nukuor abgetrieben, fanden sich aber selbst wieder zurück.

Von **Antreibungen**<sup>2</sup> wußte man auf Polowat nichts; es liegt wohl an den Strömungsverhältnissen. Dagegen sind von Hok bekannt die Antreibung

a) eines Aurepik-Bootes Anfang der 90er Jahre, dessen Insassen sich längere Zeit auf Hok aufhielten. Der Schoner des Händlers Melander von Kusae brachte sie wieder in ihre Heimat zurück. Als Gegenleistung für die gewährte Gastfreundschaft ließen sie den Hok-Leuten ihre Schmucksachen zurück. Hellwig erwarb davon eine Halskette aus kleinen Conus-Deckeln und Kokosscheiben (Museum Hamburg He. 2756). Die Lage von Aurepik war den Hok-Leuten nicht bekannt.

b) eines malayischen Bootes mit vielen Fischen, aber ohne Insassen (nach Angabe des Händlers Kobelt),

c) eines Kanus mit schwarzen Insassen, einem Manne und einer Frau, die unbekleidet waren. Die Frau hatte sehr stark ausgeweitete Ohrlappen, die bis auf die Brust herunterhingen. Lendenschurze nahmen die Fremden nicht an. Sie fuhren von Polap wieder weg.

d) eines 15 Meter langen Einbaumes, der von Hambruch's Jungen als aus Neuguinea stammend erklärt wurde<sup>3</sup>.

e) eines Yap-Bootes (s. Krämer 1932, S. 360).

### 3. Das Kanu.

Die Form der Karolinenboote ist von Hambruch und Krämer<sup>4</sup> eingehend beschrieben worden und auch aus den beigegebenen Abbildungen (Taf. 20) er-

<sup>1</sup> Christian (1900, S. 190/91) erwähnt eine solche nach Namonuito (Hall-Inseln).

<sup>2</sup> Nach Sarfert heißt auf Polap Treibholz = abéibéi, Leichtholz (unbekannter Herkunft) = wóniáb; es dient als Kopfunterlage (s. S. 124).

<sup>3</sup> Die Antreibung von Einbäumen scheint nicht selten gewesen zu sein. So berichtete der Händler Kobelt, daß etwa 1904/1905 auf Tametam ein Einbaum antrieb, den er noch selbst benutzt hat.

<sup>4</sup> Vgl. Krämer 1932, S. 227 ff., Hambruch 1912, S. 8—9; diese Beschreibung gilt besonders für die Segelboote.