

# ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAFICA

Editor: G. WOLF

---

*E 408/1961*

**Polynesier — Niutao (Ellice-Inseln)**  
**Bau eines großen Auslegerbootes**

Mit 7 Abbildungen

GÖTTINGEN 1962

---

INSTITUT FÜR DEN WISSENSCHAFTLICHEN FILM

Der Film ist ein Forschungsdokument und wurde zur Auswertung in Forschung und Hochschulunterricht veröffentlicht  
Länge der Kopie (16-mm-Stummfilm, schwarz-weiß): 547 m  
Vorfühdauer: 50 Min. — Vorführgeschwindigkeit: 24 B/s

Der Film wurde im Jahre 1961 durch Dr. G. KOCH während  
einer Expedition zu den Ellice-Inseln aufgenommen  
Bearbeitet und veröffentlicht durch  
das Institut für den Wissenschaftlichen Film, Göttingen  
(Direktor: Dr.-Ing. G. WOLF)  
Sachbearbeitung: Dr. W. RUTZ

## **Polynesier — Niutao (Ellice-Inseln)**

### **Bau eines großen Auslegerbootes**

Filmbeschreibung von Dr. G. KOCH, Berlin

Der Film zeigt alle wesentlichen Phasen vom Bau eines brandungstüchtigen Auslegerbootes alten Stils auf Niutao. Der Bootsbaumeister und seine Leute fällen nach ihrer zeremoniellen Schmückung Bäume im Buschland und schlagen daraus die einzelnen Teile (Rumpf, Bug- und Heckaufsätze, Planken, Ausleger usw.) des Bootes. Die Feinarbeit sowie das Zusammen setzen und Binden (mit Kokosfaserschnur) geschehen dann am Dorfrand. Nach acht Arbeitstagen ist das Boot vollendet. Die Aktion wird mit einem Festmahl abgeschlossen und danach das Boot auf dem offenen Meer erprobt.

### **I. Allgemeine Vorbemerkungen**

Niutao ist eine der nördlichen Ellice-Inseln, die in Westpolynesien zwischen  $5^{\circ}$  und  $11^{\circ}$  südlicher Breite und zwischen  $176^{\circ}$  und  $180^{\circ}$  östlicher Länge liegen. Neun koralline Eilande mit einer Landfläche von insgesamt etwa 35 qkm bilden diesen Archipel. Sie sind typisch für die „niedrigen“ Inseln des Pazifiks. Bei normaler Flut ragt das Land nicht mehr als zwei bis fünf Meter aus der See. Einzelne Inseln dieses Archipels sind Atolle, andere, so auch Niutao, haben kleine verlandende Lagunen, die nur noch unterirdisch mit dem Meer verbunden sind.

Das Klima ist in dieser Äquatornähe ausgeglichen, mit einer Temperatur um  $30^{\circ}$  Celsius. Regen fällt häufig in kurzen, kräftigen Schauern. Von Oktober bis März, wenn heftige Westwinde den meist wehenden Südostpassat ablösen, gibt es auch längere Perioden ungünstigen Wetters mit anhaltenden Regenfällen. Die durchschnittliche Regenmenge pro Jahr ist etwa 3200 mm.

Ein Saumriff, auf dem gewöhnlich eine starke Brandung steht, umschließt Niutao. Der Boden dieses Eilandes, das knapp 2,5 qkm

Landfläche hat, besteht aus einer von Korallenkalkstein durchsetzten Sandschicht mit einer dünnen Humuslage. Ein dichter Bestand von Kokospalmen, Pandanus und der sonstigen Atollvegetation überzieht die Insel. Der Anbau von Knollenfrüchten ist nur in Pflanzungsgruben möglich. Das einzige hier wild lebende Säugetier ist die Pazifik-Ratte. Als jagdbares Getier sind nur einige Wildtauben und etliche in den Bäumen nistende Seevögel zu finden.

Polynesier, die vor allem von Samoa kamen, besiedelten diese Eilande vor kaum mehr als einem halben Jahrtausend. Doch in der Kultur der heutigen Bewohner (ca. 5000) des Archipels erkennen wir auch deutlich Einflüsse von den östlich gelegenen Tokelau-Inseln und von den Cook-Gruppen sowie Entlehnungen von den mikronesischen Gilbert-Inseln im Norden.

Die Eingeborenen von Niutao sind ein gutes Beispiel für die Angleichung der Polynesier und ihrer Kultur an eine karge Umwelt. Anthropologisch finden wir hier den sogenannten „Atolltypus“. Diese Menschen sind kleiner und feingliedriger als die Samoaner und Tonganer. Indessen sieht man hier etliche Physiognomie-Typen, die ebenso im übrigen Westpolynesien wie in Zentralpolynesien vertreten sind.

Die Sprache ist ein Dialekt des Polynesischen, der dem Samoanischen nicht fernsteht, aber auch Merkmale von Archipelen im Osten zeigt.

Die materielle Kultur dieser Eingeborenen ist sehr schlicht. Die ankommenden polynesischen Siedler mußten notgedrungen auf manches alte Kulturelement verzichten. Es gibt kein taugliches Gestein für die Axt- und Beilklingen, die man somit aus Muschelschale bereiten mußte. Das Herstellen von Baststoff (Tapa) ist nicht möglich, weil die *Broussonetia papyrifera* hier nicht recht gedeiht, und auch der *kava*-Trank kann nicht bereitet werden, weil der *Piper methysticum* auf diesen Eilanden nicht wächst. Zudem sind diese Eingeborenen ziemlich bedürfnislos und produzieren weniger Gut (z.B. an Hausrat), als für ein bequemes Leben immerhin möglich wäre.

Auf derartigen kargen korallinen Inseln kann die Bevölkerung nicht allein vom Lande leben. Die Bewohner des Eilandes Niutao (früher etwa 400, heute, nach Abschaffung der Kindstötung, 810 Menschen) gewinnen als Pflanzer Nahrung vor allem von der Kokospalme und von einigen Taro-Varietäten, und sie sammeln dazu wildwachsende Früchte, Wurzeln und Blätter. Auch den Wildvögeln stellt man nach, und die Landkrebse werden verwertet. Eine sehr wesentliche Nahrungsquelle ist aber das Meer, auf dem diese Eingeborenen mit großer Erfahrung und Geschicklichkeit unter Anwendung zahlreicher Methoden Fischfang treiben. Zudem sammelt man auf dem Uferrieff Muscheln und See-schnecken. Erst in neuerer Zeit sind Haustiere (Schwein, Huhn und

Hund) wie auch weitere Nahrungspflanzen (Brotfrucht, Banane) in diesen Archipel eingeführt worden.

Gemäß der in Polynesien üblichen Arbeitsteilung übernehmen die Männer alle schwereren Arbeiten (wie den Anbau in den Pflanzgruben und den Fischfang auf dem Meer, das Abernten der Kokospalmen, den Bootsbau und den Hausbau), während die Frauen die leichteren Tätigkeiten (Besorgung von Haus und Familie, Sammeln von Land- und Meeresnahrung, Nahrungsbereitung, Flechten von Matten und Knüpfen von Schurzen) verrichten. Doch infolge der härteren Lebensbedingungen auf diesem Eiland sind die Eingeborenen nicht nur aktiver und ausdauernder als die Polynesier der reicheren vulkanischen Inseln (wie Samoa, Tahiti, Hawaii), sondern die Frauen gehen auch verschiedentlich zur schwereren Pflanzungsarbeit, und sie bereiten hier den Erdofen selbst.

Früher siedelte und arbeitete man in Familiengruppen unter Führung der Sippenältesten. Häuptlinge (*aliki*) regierten, unter Mitwirkung der Ältestenräte, die einzelnen Inseln des Archipels. Die Gesellschaftsordnung ist weit einfacher und weniger formell in ihrer Funktion als etwa die im alten Tahiti, Tonga oder Samoa.

Gemäß dem alten Glauben dieser Eingeborenen besaß jeder Mensch eine unsterbliche Kraft (*angaanga*), die nach seinem Tode als Geistwesen auf der Insel weiterhin aktiv war (und nicht, wie im übrigen Polynesien, in ein jenseitiges Reich einging). Der übliche polynesischer Glaube an die Existenz und Wirksamkeit von Familiengöttern, gerade auch an die Inkarnation von Göttern in Tiergestalt, war hier weit verbreitet, während die hohen Götter Polynesiens kaum verehrt wurden. Mittels magischer Handlungen und Formeln versuchte man, göttliche Hilfe zu erlangen.

Heute ist dieser Archipel eine britische Kolonie und weitgehend christianisiert. Aber da die Eilande weit entfernt von den Schifffahrtsrouten im Pazifik liegen und überdies für Niederlassung und Handel kaum nützlich sind, war der Einfluß der Weißen nicht so stark wie auf den meisten Inseln des übrigen Polynesien.

Weil die Eingeborenen von Niutao einen großen Teil ihres Lebensunterhaltes aus dem Meer gewinnen und zudem, wie alle Polynesier, leidenschaftliche Seefahrer sind, ist der Bootsbau für sie besonders wichtig. Wie in den anderen polynesischen Archipelen gibt es hier für diese Arbeit Spezialisten, die Bootsbaumeister (*tufunga fai vaka*). Auf Niutao wird dieser Titel in zwei Sippen vererbt; gewöhnlich lehrt der Meister alle seine Söhne das Grundsätzliche der Bootsbaukunst, aber wesentliche Einzelheiten zeigt er nur seinem besten und zuverlässigsten, der nach seinem Tode dann Titel und Amt erhält.

Die Sippe als Wirtschaftseinheit benötigte Boote und bat einen Meister um die Anfertigung eines solchen. Der *tufunga* tat mit seiner Mannschaft (vornehmlich Mitgliedern seiner eigenen Sippe) die Arbeit, und die künftigen Besitzer des Fahrzeugs halfen nach besten Kräften.

Vor allem müssen die Besteller einen gutgewachsenen großen Baum (*Calophyllum inophyllum* L. oder *Hernandia peltata* MÜSSN.) auf ihrem Land für ein solches Vorhaben besitzen. Derartiges Nutzholz ist sehr knapp auf diesen Inseln, so daß der Wert eines Bootes recht hoch ist.

Gemäß altem Brauche trieb der Meister vor dem Baubeginn die in seiner Sippe für den Bootsbau überlieferte Magie, und nach altem Glauben kam die Gottheit seiner Familie in den Nächten zu ihm, gab ihm guten Rat für die Arbeit und warnte ihn auch in seinen Träumen wie am Tage, wenn ein schlechter Arbeiter in seiner Mannschaft war, der z.B. beim Höhlen des Bootskörpers ein Loch in den Boden des Rumpfes schlagen würde.

Wie auch andernorts in Polynesien wird die Arbeit des Meisters und seiner Mannschaft nicht bezahlt, sondern nur mit täglicher Nahrungsbereitung seitens der Familie des Auftraggebers anerkannt. Nach Vollendung des Werkes gibt die Sippe, die den Bau wünschte, ein Festmahl und beschenkt auch wohl den Meister.

Heute werden auf Niutao keine Reiseboote (Doppelboote mit Segel) mehr gebaut. Aber man konstruiert noch die altüblichen großen brandungstüchtigen Paddelboote mit Ausleger. Gemäß dem überlieferten Wissen und den Erfahrungen der Baumeisterahnen sind diese Boote sehr durchdacht zusammengesetzt; denn die exakten Abmessungen der einzelnen Teile, ihre richtige Formung aus dem geeigneten Holz und die wohlüberlegte Montage sind ausschlaggebend für die Seetüchtigkeit eines solchen Fahrzeugs. Es gibt dabei gewisse Unterschiede in der Formung des Rumpfes. *Te tua o te tafolá* (= Rücken des Wals) nennt man Boote, deren Boden außen rund gearbeitet ist, während das *samioa* einen spitz zulaufenden Außenboden (also eine durchgehende Kiellinie) hat. Auch das *kalisi tolu* hat eine scharfe Kiellinie; seine Bordwände sind senkrecht, und die Bodenpartien laufen winklig auf den Kiel zu. Beim *jakatepu* sind die Bootsseiten gewölbt (gebaucht), und für das *tua papa* ist der flache Boden typisch. Dem *vaka jakafafine* (= Frauenboot) gibt die Konstruktion der gewölbten Backbordseite und der vertikalen Steuerbordwand eine ruhige Fahrt.

Diese großen Paddelboote (Abb. 1) haben ganz vorzügliche Fahreigenschaften. Mit ihrer schnittigen, über der Wasserlinie liegenden Bugpartie, die auch wasserdicht gedeckt und mit einem kleinen Wellenbrecher versehen ist, können sie über die Brandung des Uferrieffs gesteuert werden, und auf dem offenen Meer sind sie auch bei schwerer See noch ziemlich



kenterfest. Man benutzt diese Boote für den Fischfang und auch für Transporte.

Die direkte Befestigung des Auslegers dürfte auf ostpolynesischen Einfluß zurückzuführen sein.

Dieser Film vom Bau eines derartigen großen Auslegerbootes (*vaka lasi*, Typ *jakatepu*) wurde während einer Expedition nach den Elllice-Inseln im Jahre 1961 auf Niutao aufgenommen. Die Reise wurde vom Museum für Völkerkunde Berlin und dank der Förderung durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft ermöglicht.

## II. Filminhalt

### *Am ersten Arbeitstage<sup>1)</sup>*

Sieben Leute arbeiten nach vorheriger Pflanzungstätigkeit bzw. Fischfang von ca. 9.00 bis 17.00 Uhr.

Vor einer Arbeitshütte der Sippe des Bootsbaumeisters Famalama bereiten dessen Schwester und Tochter den zeremoniellen Schmuck der Bootsbauer; mit ihren Zähnen befreien sie die *tolotolo*-Kriechpflanzen von ihren harten Stengelteilen. In der Hütte spricht Famalama zu seiner Mannschaft nach traditioneller Art: „Wir gehen jetzt, den Baum zu fällen. Seid ihr heute dazu bereit?“ Die Schwester des Meisters ölt dessen Oberkörper, schmückt sein Haupt und seinen Hals mit Blütenkränzen und bindet *tolotolo*-Kriechpflanzen um seine Oberarme. Sie ölt die übrigen Männer, legt ihnen einen einfacheren Blütenkranz auf den Kopf und schmückt ihren Hals mit Kriechpflanzen. Der Kokosblattkorb mit dem Arbeitsgerät steht auf dem „Schlafager der Götter“ (einem ausgewachsenen Kokospalmblatt (*launiru*) und einem ganz jungen, noch nicht entfaltetem Kokospalmblatt (*kaumoe*)); mit einer derartigen magischen Handlung versucht man göttlichen Beistand zu gewinnen. Nachdem alle Männer in der rechten Weise geschmückt sind, gehen sie mit dem Meister in das Buschland; sie führen auch das „Götterlager“ mit. (Während man hier im üblichen Alltagsleben heute Kattun-Lendentücher trägt, kleiden sich die Männer für solche wichtige Gemeinschaftsarbeit mit den traditionellen *titi*, den Schurzen aus der Oberhaut der Kokosfiederblätter.)

Zusammen mit dem „Bauherrn“, der gleichfalls geschmückt ist und mitarbeiten wird, erreichen sie dessen Land, wo ein gutgewachsener, etwa 16 Jahre alter *puka*-Baum (*Hernandia peltata* MEISSN.) steht. Die

---

<sup>1)</sup> Die *Kursiv*-Überschriften entsprechen den Zwischentiteln im Film.



Männer fällen ihn, indem sie sich dabei ablösen. Dann werden die Zweige gekappt. Ein Mann mißt die Länge des für den Bootsrumpf (*vaka*) abzuteilenden Stammstückes: vier *ngafa* (Doppelarmspannen) und vier *anga* (Handspreizen).

Das mit Äxten abgeschlagene Stück wird mit seiner konvexen Längspartie nach unten gedreht, und unter Anweisung des Meisters beginnen die Männer mit kraftvollen Schlägen ihrer Äxte den Stamm auszuhöhlen: Sie schlagen Kerben und hauen das dazwischen stehende Holz heraus (*fakalele te nuka*). Auch der Meister arbeitet mit. Die Bugpartie wird mit dem gleichen Kerbungssystem geformt, ebenso das Heck. Es werden nun auch quergeschäftete Beilklingen benutzt, und damit beginnt man ebenfalls, die Rinde von der Seite des entstehenden Bootsrumpfes abzulösen.

Früher, vor der Übernahme des europäischen eisernen Werkzeugs besaß man auf diesem Eiland nur Klingen aus Muschelschale. Die Arbeit damit war sehr mühsam, ging nur langsam voran, und ständig mußten einige Männer auf dem Werkplatz die schnell stumpf werdenden und bröckelnden Klingen nachschleifen. Die Übernahme des europäischen

Werkzeugs brachte somit eine große Erleichterung, doch man blieb bei den alten Arbeitsmethoden und bevorzugt für viele wichtige Arbeiten heute wie früher das quergeschäftete Beil (Abb. 2).

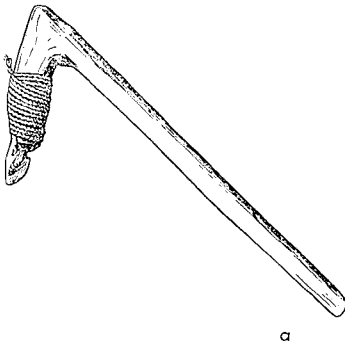


Abb. 2. Querbeil mit feststehender Tridacna-Klinge

Die zweite Phase der Aushöhlung des Bootsrumpfes beginnt: die Männer schlagen eine Serie von Kerben in die schon vorhandene Vertiefung und hauen dann das dazwischen stehende leichte und faserige Holz heraus. Während der Meister nur an sehr wichtigen Partien selbst mitarbeitet und im übrigen die gesamte Arbeit leitet und kontrolliert, sind zwei erfahrene Bootsbauer an der Bug- bzw. Heckpartie tätig, für die sie dann verantwortlich sind; sie haben indessen nicht den *tufunga*-Titel. Die anderen Leute sind unselbständige Helfer, aber in Holzarbeiten recht gewandt. Auf dem Werkplatz ist ständig Betrieb, doch man arbeitet

nach einem Ablösungssystem, indem von den sieben Männern der Gruppe meist nur zwei oder drei tätig sind.

In einem Gemeinschaftsmanöver wird der werdende Bootsrumpf gewendet, so daß seine untere Seite in dem üblichen Kerbschlagverfahren geformt werden kann. Der Meister mißt die Kiellinie ab, und der Rumpfboden wird entsprechend behauen.

Das Tagewerk ist beendet. Die Männer halten kurze Rast, trinken junge Kokosnüsse aus und essen deren weiches Samenfleisch. Das Werkzeug, das nicht gebraucht wurde, war immer auf den beiden „magischen“ Kokospalmlättern bewahrt. Nun geht man heim ins Dorf und nimmt auch das „Götterlager“ mit.

### *Am zweiten Arbeitstage*

Sechs Leute arbeiten von ca. 10.00 bis 16.00 Uhr.

Die Bootsbauer kommen zum Arbeitsplatz zurück. Der Meister mißt auf dem verbliebenen Stammstück die Länge des geplanten Bugaufsatzes (*ufipapa matakatea*) ab: sechs *anga* (Handspreizen) und ein *lapalapa lima* (Handbreite), und die Partie wird mit der Axt abgeteilt. Andere Männer behauen weiterhin den Rumpfboden.

Famalama markiert mit einem Stück Holzkohle die Kiellinie, die dann scharf herausgearbeitet wird.

Das restliche Stammstück ist inzwischen geteilt. Die Männer machen eine kleine Arbeitspause. Kinder spielen in den Zweigen des gefälltten *puka*-Baumes.

Die Arbeit für den Bugaufsatz (Kerbschlagverfahren) und am Bootsrumpf wird fortgesetzt. Ein Mann fällt einen weiteren *puka*-Baum, aus dem die Plankenaufsätze gehauen werden sollen.

Das Stammstück für den Bugaufsatz ist nun schon abgeflacht. Zwei Männer halten gerade ein Schläfchen. Ein Bootsbauer mißt auf dem eben gefälltten *puka*-Baum die Länge der geplanten Planken (*oa*): ein *ngafa* (Doppelarmspanne) und ein *fatutuli* (von den Fingerspitzen eines ausgestreckten Armes bis zum Ellenbogen des anderen ausgestreckten Armes), und der Stamm wird entsprechend geteilt.

Die Mannschaft wendet den Bootsrumpf zum weiteren Aushöhlen und macht dann eine Essenspause: Man ißt die süßliche Hülle von jungen Kokosnüssen des Wachstumsstadiums „*ulo*“, trinkt deren Fruchtwasser und verzehrt ihr Samenfleisch. Dann arbeiten die Männer wieder an den drei Arbeitsstellen: Sie höhlen weiterhin den Bootsrumpf, spalten den *puka*-Baum mit Hilfe von Holzkeilen zur Plankenherstellung und formen den Bugaufsatz. Dieser wird nun in seiner rohen Form auf den vorderen Teil des Rumpfes gepaßt, mit Holzkohle markiert man dessen Breite

an dem Aufsatz und schlägt diesen dann in die entsprechende Form. Anschließend beginnt ein Mann, seine Unterseite auszuhöhlen.

Ein anderer Mann spaltet ein zweites *puka*-Stammstück für weitere Aufsatzplanken. Die Arbeiten an Bugaufsatz und Rumpf schreiten fort; dieser ist nun schon ziemlich tief ausgehöhlt. Einer der Leute fällt noch einen *puka*-Baum, aus dem der Ausleger (*ama*) des Bootes hergestellt werden soll.

Der Bootsrumpf ist jetzt so weit gehöhlt, daß er, altem Brauche gemäß, für die weitere Feinarbeit zum Siedlungsplatz des Meisters geschafft werden muß. Man windet Zugseile aus Kokospalmblättern, bindet diese (mit Oberhautstreifen vom Kokosblattstiel) an ein in die Bugpartie gefügtes Querholz, und dann ziehen die Männer den Bootsrumpf durch das Buschland, während sie fortlaufend Stammstücke als Rollen unterlegen.

### *Am dritten Arbeitstage*

Es arbeiten fünf Leute von ca. 12.00 bis 17.00 Uhr.

Auf dem Siedlungsplatz des Bootsbaumeisters werden die Arbeiten fortgesetzt. Famalama steht auf dem Bootsrumpf und höhlt diesen weiterhin aus; die Wandung ist schon merklich dünner geworden.

Die Mannschaft wendet dann den Rumpf für die letzten Feinarbeiten an dessen Boden. Die Bugpartie wird entsprechend der vom Meister wieder markierten Kiellinie endgültig zurechtgehauen. Im Hintergrund schlägt ein Mann eine Planke aus einer *puka*-Stammhälfte.

### *Am vierten Arbeitstage*

Acht Leute arbeiten von ca. 9.00 bis 17.00 Uhr.

Die Männer schlagen mit Querbeilen (Dechseln) die letzten Unebenheiten vom Rumpfboden. Besonders sorgfältig formen sie den Heckzapfen, der zusammen mit dem Gegenstück des Heckaufsatzes später den fischschwanzartigen Abschluß des Bootes bilden wird.

Ein Mann bearbeitet die vordere Partie des Bugaufsatzes im üblichen Kerbschlagverfahren. Währenddessen schleift der Meister mit einer Rochenhaut (*kili*) die Bootshülle. Damit ist der Außenboden des Rumpfes fertiggestellt, und die Mannschaft wendet den Bootskörper jetzt für die weiteren abschließenden Arbeiten.

### *Am fünften Arbeitstage*

Es arbeitet zunächst der Meister allein, dann sieben Leute von ca. 9.00 bis 17.00 Uhr.

Der Meister glättet noch mit der Rochenhaut die Außenseiten des Rumpfes. Dann wird dieser weiterhin ausgehöhlt. Famalama benutzt dazu ein Querbeil mit drehbarer Hohlklinge (*tipa*). Diese war früher aus Seeschnecken- oder Muschelschale (von *Pteroceras lambis* oder *Tridacna gigas*) geschliffen, während man heute einen europäischen Hohlbeil dafür benutzt. Die Klinge ist auf dem vorderen Teil eines Rundholzes (von der zähen *Pemphis acidula*) befestigt, das wiederum auf den eigentlichen Schaft, jedoch drehbar, mit entsprechenden Kokosfaserschnurwicklungen montiert worden ist (Abb. 3). Man kann beobachten, wie der Meister die Stellung der Klinge auf dem Schaft verändert, so daß sie seiner Schlagrichtung bei der Arbeit an der Innenwandung besser entspricht.

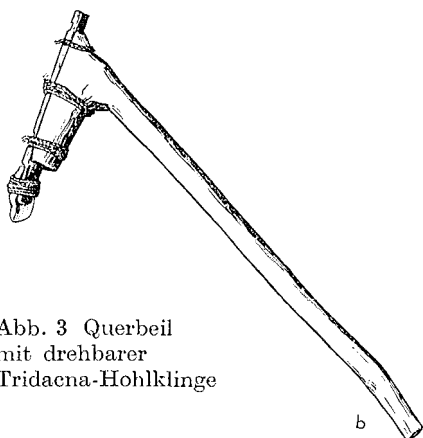


Abb. 3 Querbeil  
mit drehbarer  
Tridacna-Hohlklinge

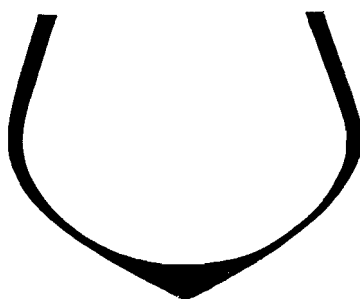


Abb. 4.  
Querschnitt des Bootsrumpfes  
(Ohne aufgesetzte Planken)

Diese letzte Aushöhlung des Bootsrumpfes erfordert großes Geschick. Denn die Wandungsstärke oberhalb der Kielpartie ist bis auf etwa 15 mm zu vermindern (Abb. 4). Der geübte Bootsbauer schließt aus dem Klang des geschlagenen Holzes auf dessen verbliebene Stärke. Wenn einer der Männer bei solcher Arbeit ein Loch in den Rumpf schlagen würde, so wäre dieses für den leitenden Meister eine Schande, die zu seinen Lebzeiten niemand auf dem Eiland vergäße.

Zwei Männer formen mit ihren Dechseln nun auch den Ausleger, der dann mit Rochenhaut geglättet wird.

### *Am sechsten Arbeitstage*

Heute arbeiten zunächst zwei, dann sieben Leute von ca. 6.00 bis 17.00 Uhr.

Da der Arbeitsplatz zu sonnig ist, tragen die Männer den Bootsrumppf an einen schattigen Ort. Dort arbeiten sie weiter an der Aushöhlung des Rumpfes und auch an den Plankenanschlußstücken des Bugaufsatzes.

Zur Mitte des Tages halten die Leute eine kleine Mahlzeit mit geraspeltem Samenfleisch der Kokosnuß (*niuvalu*), keimenden Kokosnüssen (*niu tupu*), Palmsirup (*kaleve*) und Fischen (*pahu* [Ruvettus] und *takuo*).

Dann nehmen sie ihre Arbeit am Bootsrumppf, an den Planken und am Bugaufsatz wieder auf. An letzterem ist der „Wellenbrecher“ nun schon zu erkennen. Zwei Männer legen den fast fertigen Bugaufsatz auf den Rumpf und passen auch eine der Planken an. Mit einem Stück Holzkohle werden die notwendigen Abmessungen an den Seiten des Bugaufsatzes für dessen endgültige Formung markiert.

Da ein solches Boot für den Durchgang durch die Brandung wie für Fahrten bei schwerer See eine geschlossene, wasserdichte Bugpartie haben muß, ist die exakte Anpassung des Bugaufsatzes besonders wichtig. Deshalb bestreichen nun zwei Männer die Kanten der Bugpartie des Bootsrumppfes mit schwarzer Farbe (*malala*, in Wasser aufgelöste verkohlte Kokosnußhülle), der Bugaufsatz wird daraufgelegt, etwas hin- und hergeschoben, und so zeichnen sich auf seinen Schnittkanten die Unebenheiten jetzt schwarz ab. Das überschüssige Holz entfernt man mit einem Dechsel.

### *Am siebenten Arbeitstage*

Es arbeiten zunächst zwei, dann sieben Leute von ca. 9.00 bis 18.00 Uhr.

Während einige Männer damit beschäftigt sind, die Planken auf den Bootsrumppf zu passen, gehen drei Leute in das Buschland, nahe dem Ufer der Lagune, wo im schlammigen Boden die *sangale*-Bäume wachsen. Von diesen schlagen sie Äste, die in leichter Biegung gewachsen sind und derart als Auslegerstangen (*kiato*) dienen können. Mit einem Hausmesser entfernt man gleich die Zweige und schält die Rinde ab. Auch der Knüppel (*siki*), der als Tragholz für das Boot sowie als Keule beim Fang großer Fische dienen soll, wird hier geschnitten.

Die Leute kehren mit dem Material zum Werkplatz zurück, wo die anderen Männer noch mit der Anpassung der Planken beschäftigt sind:

Mit Hilfe der *malala*-Farbe ermitteln sie die Unebenheiten auf den Schnittkanten der Planken und hobeln sie mit einem Stück Rochenhaut ab.

Für die Bindungen des Bugaufsatzes bohrt ein Mann mit dem Drillbohrer (*mimili*, Abb. 5) ein Loch in den vorderen Teil des Bootsrumpfes. Ein anderer mißt mit einem Mittelrippenstück vom Kokosfiederblatt die Abstände für die nächsten Bohrlöcher und markiert sie mit Holzkohle.

Dann wird die Bughöhlung mit Teerfarbe (europäisches Produkt statt altüblichem Baumharz) verstrichen, damit diese später verschlossene Partie nicht so leicht verfault, wenn von achtern Wasser einläuft; als Pinsel dient ein Stück von einem Segment der Pandanusfrucht.

Zur Bindung des Bugaufsatzes wird geflochtene Kokosfaserschnur (*kafa*) benutzt. (Deren Herstellungsprozeß ist in dem Film E 411<sup>1)</sup> ausführlich erfaßt.) Mit Hilfe einer Mittelrippe vom Kokosfiederblatt fädeln zwei Männer die Schnur durch die Löcher am Rumpf, bocken dann mit zwei Stücken Holz den Bugaufsatz darüber auf und ziehen die Schnur ebenfalls durch die an seinen Rändern gebohrten Löcher (Abb.6). Dann streichen sie Teer als Dichtungsmasse auf die Schnittkanten, pressen den Aufsatz auf den Rumpf, umschnüren beides fest mit einem Strick und ziehen die Kokosschnur an allen Löchern fortlaufend fest.

Anschließend setzen die Männer die gleichfalls mit Dichtungsmasse versehenen Planken auf, stellen sie mit Knebeln fest und verbinden sie, ebenso wie den Bugaufsatz, mit dem Bootsrumpf; zu enge Bohrlöcher vergrößern sie dabei durch kräftiges Hin- und Herziehen der *kafa*.

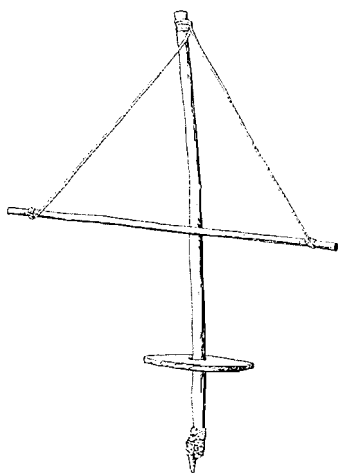


Abb. 5. Drillbohrer

---

<sup>1)</sup> Polynesier — Niutao (Ellice-Inseln) — Herstellen von Kokosfaserschnur. ENCYCLOPAEDIA CINEMATOGRAPHICA, Film E 411.



Abb. 6. Binden des Bugaufsatzes

### *Am achten Arbeitstage*

Es arbeiten sieben Leute von ca. 9.00 bis 17.00 Uhr.

Mit einem Querbeil glättet der Meister eine der Auslegerstangen und paßt sie dann auf den Bootskörper. Die auf den Backbord- und Steuerbordplanken aufliegende Auslegerstange wird mittels Kokosfaserschnur, die durch die Bohrlöcher an den Plankenrändern gezogen wird, in der traditionellen Bindungsmanier befestigt.

Inzwischen ist der Heckaufsatz (*ufipapa mulivaka*) auch fertig geworden. Die Männer legen ihn auf den Rumpf und glätten ihn mit einem Stück Rochenhaut. Währenddessen werden die weiteren Auslegerstangen auf den Bootskörper gebunden, und man befestigt auf ihnen ein Verbindungsholz (*taotao ama*).

Ein Mann bohrt Löcher in den Rand des Achterteils des Bootsrumpfes, und nach der Teerung von dessen Höhlung bringen die Leute den Heckaufsatz auf diese Partie, umschnüren ihn und binden ihn mit durchgezogener Kokosfaserschnur (ebenso wie den Bugaufsatz, s. o.).

Anschließend werden die Befestigungshölzer (*kaufuatanga*) an Backbordseite und Steuerbordseite auf die Auslegerstangen oberhalb der Planken gebunden; man verlängert sie durch Ansetzen im Schrägschnitt.

Ein Mann spitzt mit seinem kleinen Querbeil einen der Befestigungspflöcke (*tona*, aus dem harten Holz des *ngingie*, *Pemphis acidula* FORST.). Mit Hilfe des Beilrückens treibt er dann drei solcher Pflöcke in den Ausleger, um daran mittels einer Kokosschnurwicklung das Ende einer Auslegerstange zu befestigen.

An den Kreuzungspunkten der ersten und der vierten Auslegerstange mit dem *taotao ama* (s. o.) werden die Gabelhölzer (*nanga kofe*), die als Widerlager für die Angelrute (zum Bonitofang) und für das langgestielte Fangnetz (für die Fliegenden Fische) dienen sollen, mit entsprechenden Bindungen befestigt.

Achtern montieren zwei Männer das Auflegeholz (*futie*) für die Bonito-Angelrute (*kofe*) auf den *kaufuatanga* (s. o.), und sie bringen hier auch die Halteöse (*pukofe*, aus Kokosfaserschnur) für die Rute an. Die kleine, schon befestigte „Bank“ ist der Platz des Fischfangmeisters (*tautai*), der als der Bootsführer im Heck sitzt.

Schließlich werden etliche Hölzer zu einer rostenartigen Plattform (*kaupalepale*) auf die drei letzten Auslegerstangen gebunden; hierzu benutzt man gedrehte Kokosfaserschnur (*kolokolo*).

Nun ist das Boot fertig. Der Meister arbeitet gerade noch an einem Paddel (*foe*) aus dem Holz des *fetau*-Baumes (*Calophyllum inophyllum* L.). Ein großes Auslegerboot wie dieses wird gewöhnlich von fünf oder sechs Männern gefahren, die Paddel von unterschiedlichen Längen führen; der Mann im Heck hat das größte, der im Bug ein etwas kleineres, während die Leute mittschiffs noch kürzere halten. Ferner gehört noch ein Wasserschöpfer (*asu*, Abb. 7) zur Ausrüstung des Bootes; dieser ist gleichfalls aus *Calophyllum*-Holz geschnitzt.



Abb. 7. Wasserschöpfer  
Holz des *Calophyllum inophyllum* L.

Zum festlichen Abschluß der Arbeit werden die Bootsbauer wieder von der Schwester und der Tochter des Meisters mit Blütenkränzen und *tolotolo*-Kriechpflanzen geschmückt. Dann tragen Frauen und Männer der Familie des Bauherrn das Festmahl (Fische, Tarospesen und Trinkkokosnüsse) auf, und die gesamte Mannschaft setzt sich vor dem neuen Boot zum gemeinsamen Essen.



Anschließend bringen die Leute das Boot zum Strand für die traditionelle Probefahrt auf dem Meer. Beim Durchqueren der Brandung treffen sie auf eine unerwartet große Woge. Damit diese das Boot nicht unter Wasser drückt, springt der Mann im Bug ins Meer, und das Fahrzeug schießt, derart erleichtert, über die hohe Welle. Auf der offenen See paddeln die Männer zunächst mit größter Kraft für den Geschwindigkeitstest. Dann lassen sie das Boot kentern zur Festigkeitsprobe. Die Versuche zeigen, daß keine Verbesserungen nötig sind. Nach dem Urteil des Meisters und der übrigen Männer ist es ein gutes und besonders schnelles Boot. Sie paddeln zur Insel zurück, und der „Bauherr“ übernimmt das neue Fahrzeug zum alltäglichen Gebrauch.

Die Abmessungen des fertigen Bootes sind: Bootskörper, größte Länge: 8,32 m, größte Höhe (einschl. Planken): 0,56 m, größte Weite (zw. d. Planken): 0,28 m; Länge des Auslegers: 3,74 m, Länge einer Auslegerstange: 1,60 m, Abstand zwischen den Auslegerstangen: ca. 0,85 m.

### Literatur

- [1] HADDON, A. C. und J. HORNELL, Canoes of Oceania. 3 Bde. Bernice P. Bishop Museum. Spec. Publ. 27—29. Honolulu 1936—38.
- [2] HEDLEY, C., The Ethnology of Funafuti. Australian Museum. Memoir III. Sydney 1897. S. 229—304.
- [3] KENNEDY, D. G., Field Notes on the Culture of Vaitupu. Memoirs of the Polynesian Society. Bd. 9. New Plymouth 1931.
- [4] KOCH, G., Die materielle Kultur der Ellice-Inseln. Veröffentlichungen des Museums für Völkerkunde Berlin. Neue Folge 3. Abt. Südsee 1. Berlin 1961 (besonders auch bez. Niutao!).

---

Zeichnungen dieses Heftes von E. ARMGARDT.